Gemeente Almelo

Raadsbrief ter informatie

Postadres:
Gemeente Almelo
Postbus 5100
7600 GC Almelo

Aan de raad van de gemeente Almelo

Bijlage	Doorkiesnummer	Behandeld door	Datum
Reactienota Scope-document	541861	M. Snijders	20 december 2022

Onderwerp
Indienen zienswijze Provinciaal Inpassingsplan Vloedbeltverbinding

Geachte leden van de raad,

Ter voorbereiding van het Provinciaal inpassingsplan Vloedbeltverbinding hebben Gedeputeerde Staten op 12 juli 2022 ingestemd met het Scopedocument voor dit plan. Dit Scopedocument heeft van 15 juli tot en met 9 september 2022 ter inzage gelegen. Op 20 september 2022 is de beoogde aanleg van de Vloedbeltverbinding ook in uw raad toegelicht door een ambtelijke afvaardiging van de provincie.

In totaal zijn ruim 30 reacties binnengekomen op het Scopedocument. Ook wij en uw raad hebben op het Scopedocument gereageerd (zie hierover (RAAD – 7350 en RAAD – 7395). Deze reacties zijn beantwoord en op 1 november 2022 door Gedeputeerde Staten vastgesteld. In de Reactienota Scopedocument wordt onder de punten 17, 18 en 18a gereageerd op onze reacties. Deze hebben niet geleid tot aanpassing van het scopedocument. Al onze inhoudelijke reacties zijn doorgeschoven naar de uitwerking van het PIP.

Gelet op het doorschuiven van uitkomsten van onderzoeken en van inhoudelijke details naar het PIP, moeten we bedacht zijn op de inhoud van het PIP. Zeker nu de beantwoording van onze reacties op het Scopedocument niet hebben geleid tot andere inzichten bij GS over de aanleg van de Vloedbeltverbinding. Om die reden wordt een zienswijze ingediend om nogmaals onze punten tegen de aanleg van de Vloedbeltverbinding duidelijk te maken.

Het ontwerp van het PIP Vloedbeltverbinding is op 13 december 2022 vastgesteld door GS. Deze wordt op 11 januari 2023 voor een periode van 6 weken ter inzage gelegd. Hierna hebben wij 6 weken de tijd om een zienswijze in te dienen.

Hoogachtend,
Burgemeester en Wethouders van Almelo,
de secretaris, de burgemeester,

F.W. van Ardenne A.J. Gerritsen

Reactienota Scopedocument Vloedbeltverbinding

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

projectnummer 0477142
definitief revisie 01
19 oktober 2022

www.anteagroup.nl

Reactienota Scopedocument Vloedbeltverbinding

projectnummer 0477142
definitief revisie 01
19 oktober 2022

Auteurs
R.H. van Trigt
V. de Vegt

Gecontroleerd
R. van der Velden

Opdrachtgever
Provincie Overijssel
T.a.v. mevrouw I.B.M. Lammers
Postbus 10078
8000 GB ZWOLLE

datum	beschrijving	vrijgave
20 oktober 2022	Definitief	R.H. van der Velden

Inhoudsopgave

1. Inleiding **4**
1.1 Scopedocument provinciaal inpassingsplan Vloedbeltverbinding 4
1.2 Vloedbeltverbinding 4
1.3 Provinciaal inpassingsplan 4
1.4 PlanMER Vloedbeltverbinding 5
1.5 Gesprekken met de omgeving 6
1.6 Toelichting van het wegontwerp 6
1.7 Toelichting verkeersmodel 11

2 Proces Scopedocument **13**
2.1 Publicatie 13
2.2 Horen gemeenteraden 13

3 Beantwoording reacties **14**
3.1 Leeswijzer 14
3.2 Beantwoording 14

1. Inleiding

1.1 Scopedocument provinciaal inpassingsplan Vloedbeltverbinding

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

Gedeputeerde Staten hebben het Scopedocument op 12 juli vastgesteld en ter inzage gelegd van 15 juli tot 9 september 2022. Direct betrokkenen bij het project zijn geïnformeerd over het moment van ter inzagelegging via een persoonlijk toegezonden nieuwsbrief. Ook vindt communicatie plaats via de huis-aan-huisbladen en op de website van de provincie Overijssel. Binnen een periode van acht weken heeft eenieder de mogelijkheid gekregen om een reactie in te dienen.

Reactienota Scopedocument
Alle reacties zijn beantwoord in de voorliggende reactienota. In deze reactienota worden de ontvangen reacties samengevat en voorzien van een beantwoording. In de beantwoording wordt ook aangegeven op welke wijze de reacties worden meegenomen bij het opstellen van het ontwerp PIP Vloedbeltverbinding.

1.2 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 zijn de belangrijkste oorzaken van het grote aantal ongevallen op de A1/A35, de verkeersinfarcten rondom de samenloop van de A1/A35 en de files op de N743, met bijbehorende verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunten door en in de bebouwde kom van Zenderen en Borne.

1.3 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.

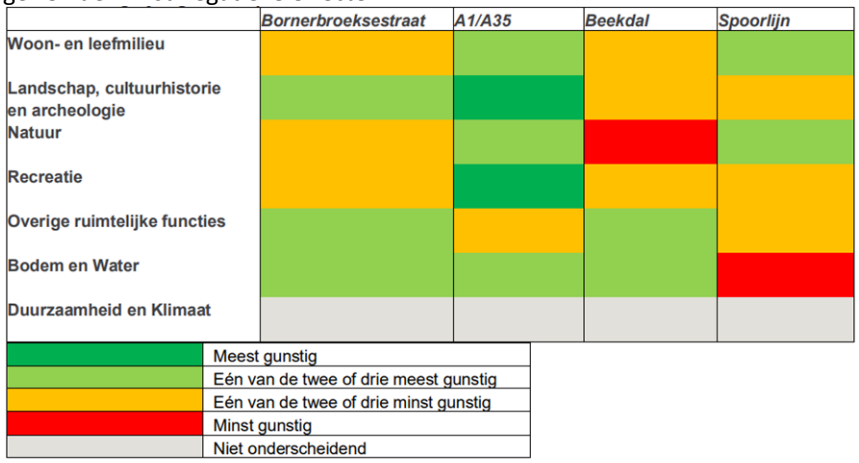
Het Provinciaal inpassingsplan (PIP) is een bestemmingsplan van de provincie dat het grondgebied van meerdere gemeenten beslaat. In de Wet ruimtelijke ordening (Wro), artikel 3.26 is de mogelijkheid van dit plan opgenomen als er sprake is van provinciale belangen. De aanleg van de nieuwe provinciale weg is zo’n belang dat een Provinciaal inpassingsplan rechtvaardigt. Het provinciaal inpassingsplan legt de Vloedbeltverbinding vast op het grondgebied van de gemeenten Almelo en Borne.

Op basis van een PIP hebben en houden burgers, belanghebbenden en andere overheden de mogelijkheid om bij één loket hun zienswijzen in te dienen en eventueel in beroep te gaan tegen de plannen of onderdelen daarvan. Provinciale Staten hebben op 15 december 2021 besloten om op basis van het PlanMER Vloedbeltverbinding een Provinciaal Inpassingsplan op te stellen voor het voorkeursalternatief het tracé 'Bundeling A1/A35'.

1.4 PlanMER Vloedbeltverbinding

Op initiatief van de provincie Overijssel, gemeente Borne en gemeente Almelo is na de MIRT-afspraken van 2019 in 2020 een gezamenlijke PlanMER procedure doorlopen om te komen tot een tracé voor de Vloedbeltverbinding (de rondweg Zenderen uit het Coalitieprogramma 2020-2024). In het PlanMER zijn vier tracéalternatieven onderzocht en vergeleken.

Samenvattende conclusie uit de PlanMER
Het nulplusalternatief leidt tot vermindering van de negatieve effecten van het verkeer dat nog steeds door Zenderen en Borne rijdt (hinder vanwege de wachtrij en barrièrewerking). Het nulplusalternatief draagt niet bij aan de doelstellingen ten aanzien van de A1/A35 en de robuustheid. Een nieuwe verbinding leidt, inclusief de doortrekking N743-N744, tot een beperkt positief effect op de verkeerssituatie op de A1/A35 (2% bij een doelstelling van 5%), tot een robuuster wegennet en tot de beoogde afname van het verkeer door Zenderen (meer dan 30% bij een doelstelling van 30%). Voor de Rondweg Borne is dit 15-20%. Bij afwaardering van de N743 in Zenderen (naar 30 km/u) en tussen Zenderen en Borne (naar 60 km/u) nemen de intensiteiten af met 50-90% in Zenderen en 20-45% op de Rondweg Borne. Alle nieuwe tracés leiden tot negatieve effecten op de onderzochte milieuaspecten. Op basis van de vergelijking van deze effecten is Bundeling A1/A35 het tracé met over het geheel gezien de minst negatieve effecten.



Figuur 1.1: Vergelijking tracés op onderzochte thema's (bron: PlanMER, 22-02-2021, Sweco)

Provinciale Staten (PS) van de provincie Overijssel en de gemeenteraad van Borne hebben gekozen voor het voorkeursalternatief uit het PlanMER, het tracé 'Bundeling A1/A35' omdat dit tracé met een zorgvuldige landschappelijke inpassing de meest optimale keuze is. Dit tracé ligt over een lengte van circa 600 m in de gemeente Almelo. Het overige deel van het tracé, circa 6 km, ligt in de gemeente Borne. Dit tracé maakt het ook mogelijk om in de toekomst aan te sluiten op Knooppunt Azelo, wat blijkens het MIRT-onderzoek een meerwaarde voor de regio biedt.

1.5 Gesprekken met de omgeving

De provincie Overijssel heeft voor de Vloedbeltverbinding een projectteam samengesteld. Dit team heeft gesprekken gevoerd met de grondeigenaren en omwonenden rond de nieuwe provinciale weg. De als reactie op het Scopedocument ingediende vragen zijn deels al bekend bij de provincie Overijssel. De beantwoording van de vragen in dit document komt (uiteraard) overeen met de gevoerde gesprekken in de omgeving.
De provincie Overijssel zal de komende periode de gesprekken blijven voeren over verwerving van de gronden voor de nieuwe weg en over betredingstoestemming voor het uitvoeren van onderzoeken. Ook met diverse bedrijven en bewoners in de omgeving van de Vloedbeltverbinding worden of zijn gesprekken gevoerd. Daarnaast is er de mogelijkheid om het projectteam te spreken op de inloopmiddagen in Erve Hondeborg.

1.6 Toelichting van het wegontwerp

In de reacties op het Scopedocument worden specifiek over een aantal wegdelen van de Vloedbeltverbinding vragen gesteld. Om de beantwoording van deze vragen overzichtelijk weer te geven is in deze paragraaf een toelichting gegeven op het wegontwerp van de Vloedbeltverbinding in tekst en met behulp van details van het wegontwerp.

Inrichting N744 (het deel huidige Albergerweg) tussen bebouwde kom Zenderen en Strootdijk
Bij de Vloedbeltverbinding wordt de huidige Albergerweg afgewaardeerd naar een toegangsweg voor de ontsluiting van de agrarische percelen langs deze weg. De Albergerweg in de bebouwde kom van Zenderen vanaf de grens van de bebouwde kom ten noorden van de kruising Het Stegehuis/ Prinsenweg naar de Hoofdstraat wordt een 30 km/uur weg.

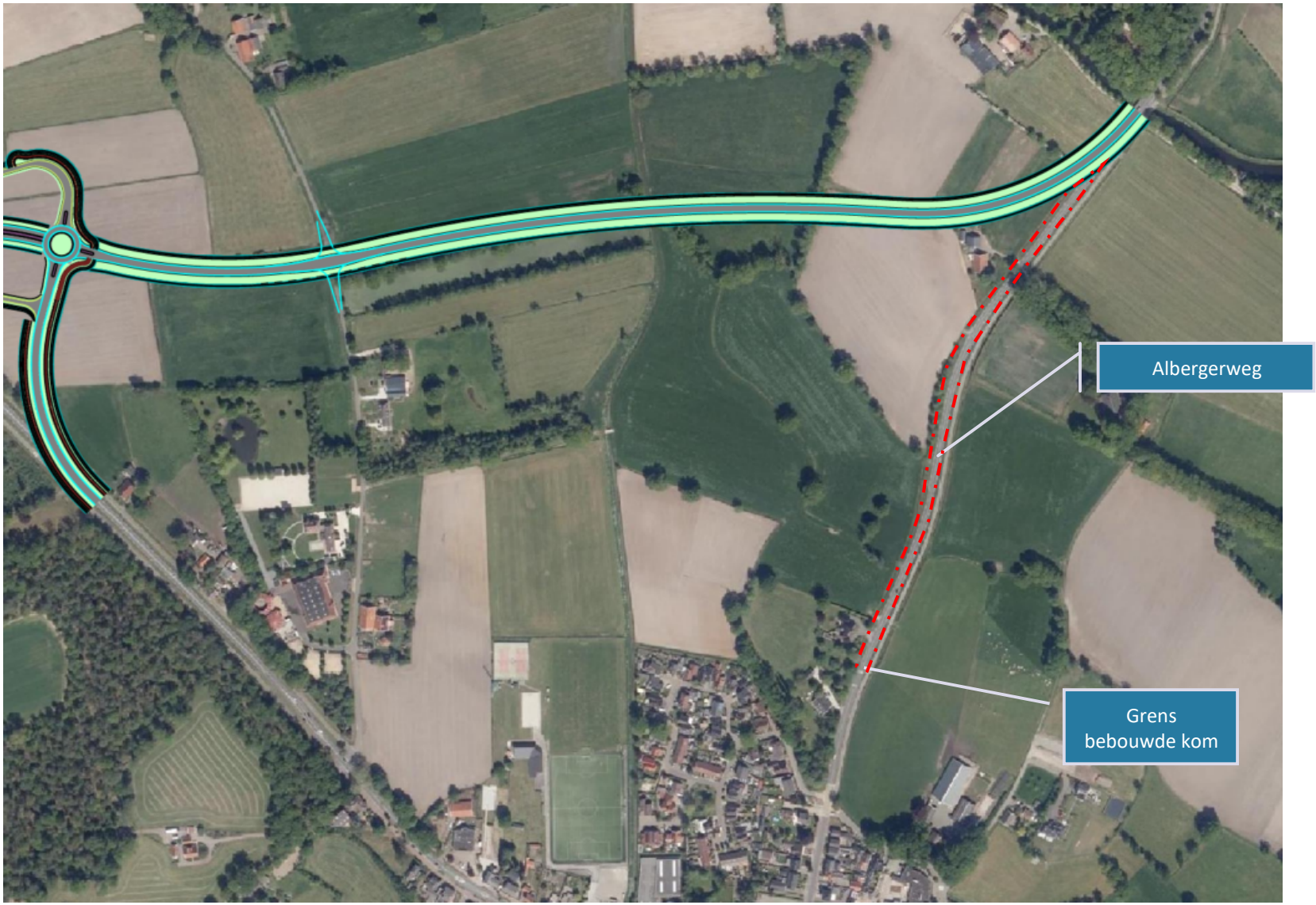
In de luchtfoto op de volgende pagina is in rood gestippeld kader aangegeven welk deel van de huidige Albergerweg als ontsluitingsweg voor de agrarische percelen wordt heringericht. Het naastgelegen fietspad blijft ongewijzigd. De toegangsweg wordt vormgegeven als een kavelpad waarbij onderstaande impressies een beeld geven van de nieuwe inrichting van deze weg.



Figuur 1.2: Impressie kavelpad ter hoogte van Albergerweg



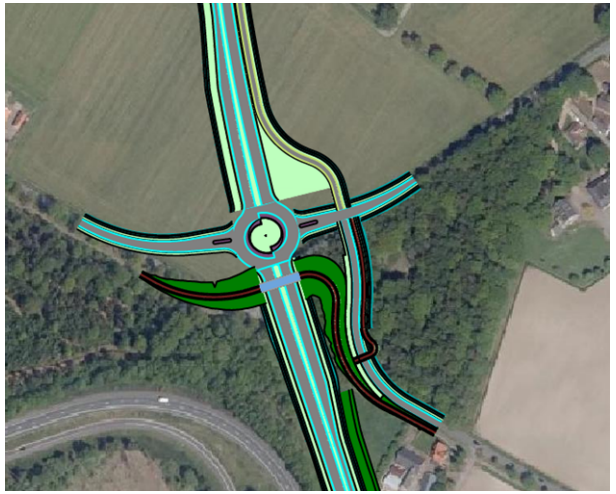
Figuur 1.3: Impressie kavelpad ter hoogte van Albergerweg



Figuur 1.4: Uitsnede wegontwerp Vloedbeltverbinding met de aanpassing van de Albergerweg in rood gestippeld kader

Fietstunnel Bornerbroeksestraat
Ter hoogte van de rotonde Braamhaarsstraat / Bornebroeksestraat en de Vloedbeltverbinding wordt voor het fietsverkeer van de Bornebroeksestraat richting Twickel/ Bornebroek een fietstunnel gerealiseerd. Deze fietstunnel ligt zuidelijk van de rotonde en is zo kort mogelijk gemaakt door de Vloedbeltverbinding haaks te kruisen.

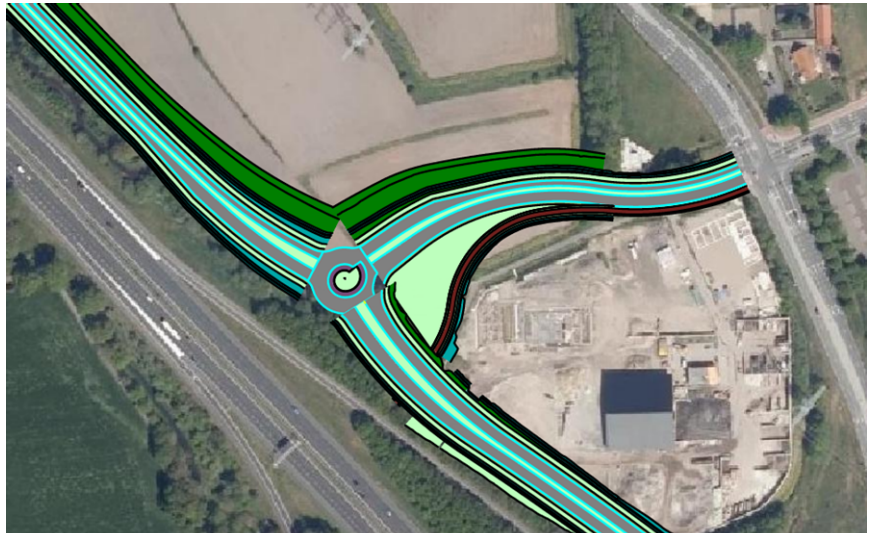
Vanuit noordelijke richting, langs de parallelweg naast de nieuwe provinciale weg, kan ook gebruik worden gemaakt van de fietstunnel na het oversteken van de Braamhaarsstraat.



Figuur 1.5: Uitsnede wegontwerp fietstunnel Bornerbroeksestraat

Aansluiting Azelosestraat
De aansluiting van de Azelosestraat op de Vloedbeltverbinding wordt met een rotonde vormgegeven. Vanuit Borne-West buigt de Azelosestraat iets uit in noordelijke richting om de rotonde goed te kunnen realiseren. In noordelijke richting is er meer ruimte beschikbaar vanwege de oprit vanuit Borne-West naar de A1/A35.
De bestaande fietstunnel, plaatselijk bekend als Graestunnel, onder de A1/A35 door wordt verlengd door ook onder de Vloedbeltverbinding een fietstunnel te realiseren. Hierdoor blijft deze route beschikbaar voor fietsers en voetgangers tussen Borne en Azelo/Twickel.

Met Reinten Infra B.V. wordt besproken op welke wijze dit bedrijf kan worden ontsloten. Een inrit over een deel van de Kluft, die geen functie meer heeft na aanleg van de provinciale weg, heeft de voorkeur.



Figuur 1.6: Uitsnede wegontwerp aansluiting Azelosestraat

Aansluiting Borne-West

De aansluiting van de Voedbeltverbinding op de A1/A35 is vormgegeven met een lus in de weg en een rotonde. Gelet op het hoogteverschil is de weg nu zo ingericht dat dicht bij het bestaande kunstwerk over de A1/A35 een nieuw kunstwerk wordt gerealiseerd waarbij het verkeer over de A1/A35 ook de Vloedbeltverbinding ongelijkvloers kruist en met een bocht (lus) naar het zuiden aansluit op de Vloedbeltverbinding. Langs de lus wordt aan de zijde van de Twickelerblokweg een grondwal en beplanting aangebracht.



Figuur 1.7: Uitsnede wegontwerp aansluiting Borne-West

1.7 Toelichting verkeersmodel

Het verkeersmodel: RVMO
Voor het provinciaal inpassingsplan (PIP) wordt gebruik gemaakt van het RVMO 2022, het Regionaal verkeersmodel Overijssel, recent opgesteld door Goudappel voor de provincie Overijssel en de betrokken regionale overheden. Het RVMO is ook voor de provincie Overijssel samen met de 25 gemeenten het vigerend model. Het RVMO heeft draagvlak van de betrokken partijen. Het RVMO kent naast 2030 ook 2040 als toekomstjaar.
Bij de ontwikkeling van het RVMO zijn de zogeheten sociaaleconomische gegevens (aantallen huishoudens, inwoners en leerling- en arbeidsplaatsen per deelgebied) opnieuw getoetst aan de inzichten ten aanzien van plannen. Het RVMO is gerelateerd aan het meest recente NRM (Nederlands Regionaal Model): NRM2021. Dat bevat ten opzichte van eerdere NRM's een aanpassing van de algemene groeiscenario's van de Planbureaus.
Er is nadere aandacht besteed aan de ijking/kalibratie van het model voor het basisjaar, met gebruikmaking van beschikbare tellingen en metingen met als basisjaar 2020.
De berekeningen voor de situaties met en zonder Vloedbeltverbinding zijn uitgevoerd door Goudappel.

Effecten Vloedbeltverbinding op hoofdlijnen
De resultaten van de berekeningen die voor het PIP uitgevoerd zijn met het RVMO, zijn voor het toekomstjaar 2030 puntsgewijs als volgt:

- De reductie op de A1/A35 bedraagt 2,0% (2.150 mvt/etm (motorvoertuigen per etmaal)
- De reductie in de bebouwde kom Zenderen bedraagt:
  - N743 ten noorden van Albergerweg 53% (7.000 mvt/etm)
  - N743 ten zuiden van Albergerweg 63% (10.600 mvt/etm)
  - N744 tussen N743 en Prinsenweg 85% (5.750 mvt/etm)
  - Lidwinaweg 54% (1.250 mvt/etm)
- De reductie op de Rondweg in Borne bedraagt tussen rotonde Prins Bernhardstraat en rotonde Weerselosestraat 71% (9.200 mvt/etm).

In het achterliggend gebied in de gemeente Almelo is er sprake van een:

- reductie 73 % (1.050 mvt/etm) in Tusveld, Grote Bavenkelsweg
- toename 20% (800 mvt/etm) op de Bornsestraat ter hoogte van de A35
- reductie 3% (250 mvt/etm) op de Pastoor Ossestraat ten noorden van de komgrens Bornerbroek

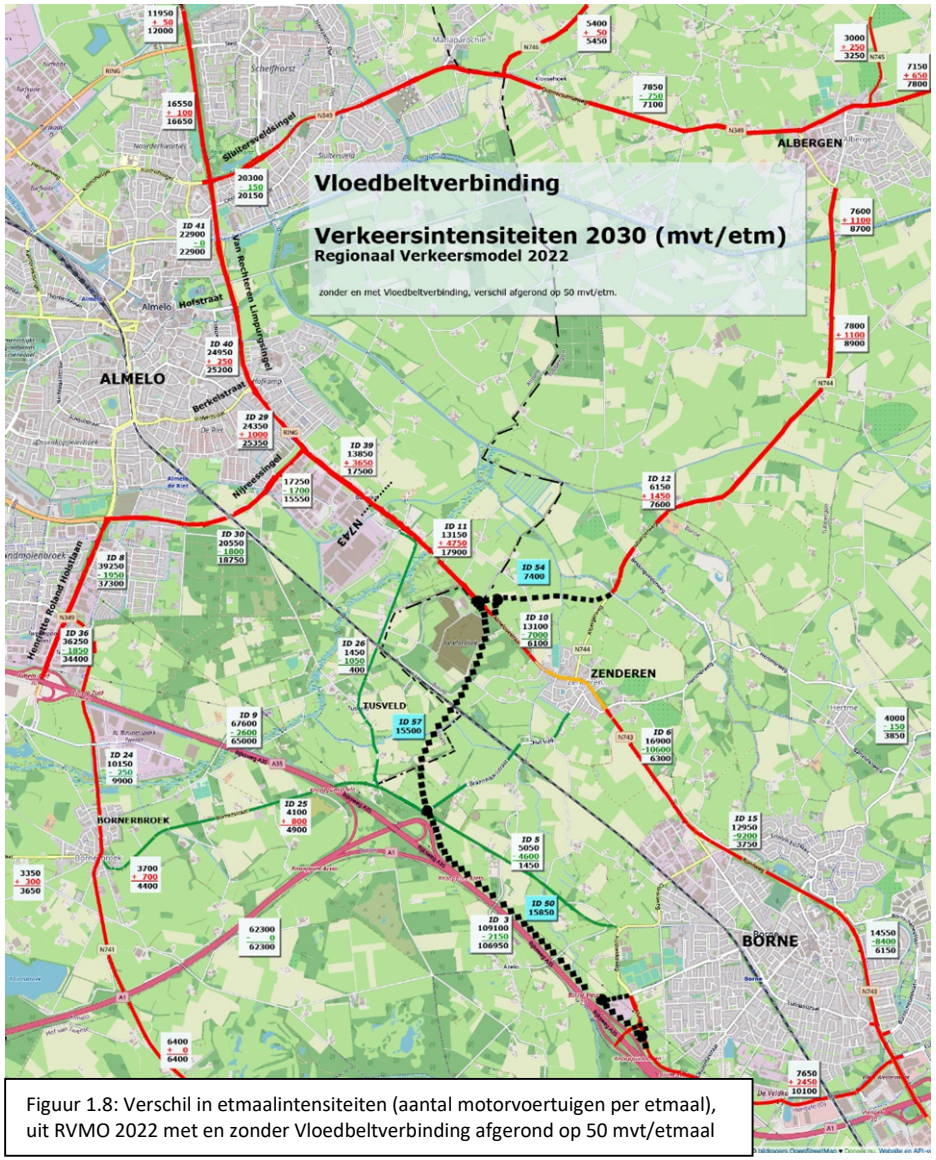
De toename op de Bornsestraat is niet het gevolg van sluipverkeer door Bornerbroek, maar faciliteert een aantrekkelijker ontsluiting van en naar Bornerbroek naar de Vloedbeltverbinding.

Op het hoofdwegennet in Almelo is er een kleine verschuiving van verkeer. Verkeer van en naar het centrum van Almelo kiest vaker de oostelijke route en minder de westelijke route. Het gevolg is:

- toename van 1% (250 mvt/etm) op de Van Rechteren Limpurgsingel tussen Hofstraat en Berkelstraat
- toename van 4 % (1.000 mvt/etm) op de VRL-singel tussen Berkelstraat en Nijreessingel
- afname van 9% (1.800 mvt/etm) op de Nijreessingel
- afname van 5% (1.850 mvt/etm) op de Henriëtte Roland Holstlaan tussen aansluiting A35 en aansluiting N741.

De toename op het wegvak N743 vanaf de Vloedbeltverbinding nabij Twence tot aan de Nijreessingel in Almelo (26% 3.650 mvt/etm tussen Drienemansweg en Nijreessingel en 36%, 4750 mvt/etm, tussen Twence en Drienemansweg) is een logisch gevolg van het aanbieden van een aantrekkelijke verbinding tussen Almelo en zuidelijke bestemmingen/herkomsten en leidt tot een verschuiving van de verkeersstromen en een vermindering van het sluipverkeer over de lokale wegen in het gebied.

Op basis van deze resultaten kan geconcludeerd worden dat vooral de verkeersdruk in de kern Zenderen en op de rondweg in Borne sterker afneemt dan in de PlanMER berekend. De verkeerscijfers ondersteunen de gemaakte keuze voor het voorkeursalternatief (bundeling A1/A35) en een heroverweging is niet aan de orde.



Figuur 1.8: Verschil in etmaalintensiteiten (aantal motorvoertuigen per etmaal), uit RVMO 2022 met en zonder Vloedbeltverbinding afgerond op 50 mvt/etmaal

2 Proces Scopedocument

2.1 Publicatie

Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel hebben het Scopedocument vastgesteld in hun vergadering van 12 juli 2022. Het Scopedocument (met de bijlagen) heeft in de periode van vrijdag 15 juli 2022 tot en met vrijdag 9 september 2022 ter inzage gelegen via de website van de provincie Overijssel, externe link www.overijssel.nl/vloedbeltverbinding. Daarnaast was het Scopedocument op te vragen per e-mail via vloedbeltverbinding@overijssel.nl.

Eenieder heeft gedurende 8 weken van vrijdag 15 juli 2022 tot en met vrijdag 9 september 2022 de mogelijkheid gehad een reactie in te dienen bij de provincie Overijssel. Van deze mogelijkheid is door 32 personen of instanties gebruik gemaakt.

De ontvangen reacties zijn uitgebreid en bieden kansen om het plan te verbeteren waar het projectteam dankbaar voor is. Daarnaast hebben enkele indieners aangegeven in gesprek te willen gaan met het projectteam van de Vloedbeltverbinding om de suggesties te bespreken of een nadere toelichting te willen ontvangen. Deze gesprekken zijn of worden gevoerd.

2.2 Horen gemeenteraden

Op grond van artikel 3.26 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening zijn de betrokken gemeenteraden van de gemeente Almelo en Borne gehoord. Naast de mogelijkheid om, net als eenieder schriftelijk te reageren op het Scopedocument, is het project Vloedbeltverbinding op dinsdag 20 september 2022 aan beide gemeenteraden toegelicht. De vragen over het Scopedocument die in beide vergaderingen zijn gesteld worden eveneens voorzien van een beantwoording in voorliggende reactienota.

3 Beantwoording reacties

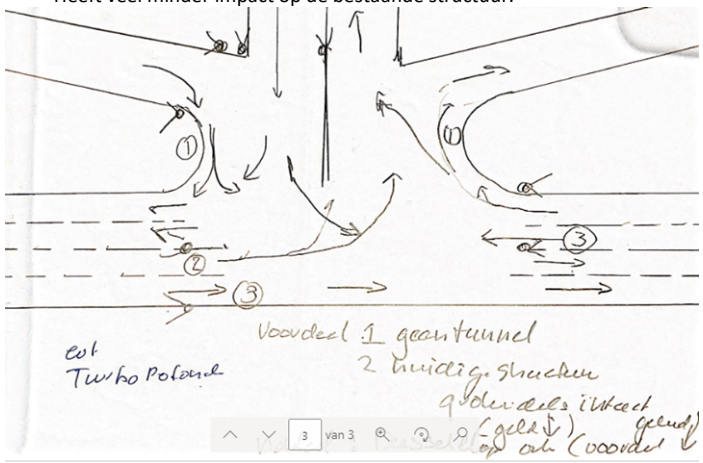
3.1 Leeswijzer

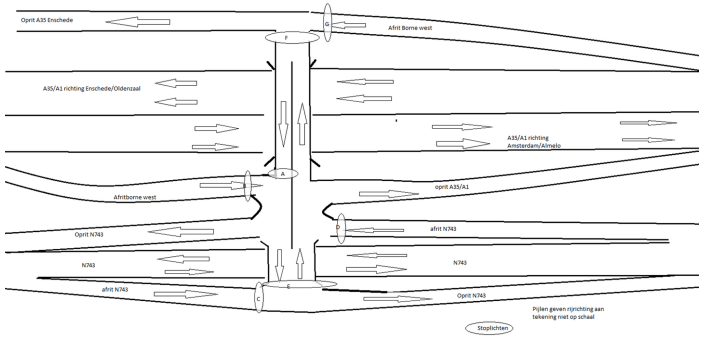
De ontvangen reacties op het Scopedocument worden in dit hoofdstuk beantwoord. De inhoudelijke reacties worden meegenomen bij de verdere uitwerking van de Vloedbeltverbinding en de bijbehorende onderzoeken zoals beschreven in het Scopedocument.
Een aantal reacties verwijzen ook terug naar het al doorlopen planproces tot en met het besluit van Provinciale Staten van de provincie Overijssel van 15 december 2021. Hiervoor is in hoofdstuk 1 een korte toelichting gegeven van deze afgeronde werkzaamheden. In de beantwoording van de reacties wordt verwezen naar de eerder opgestelde rapportages en uitgevoerde onderzoeken.

3.2 Beantwoording

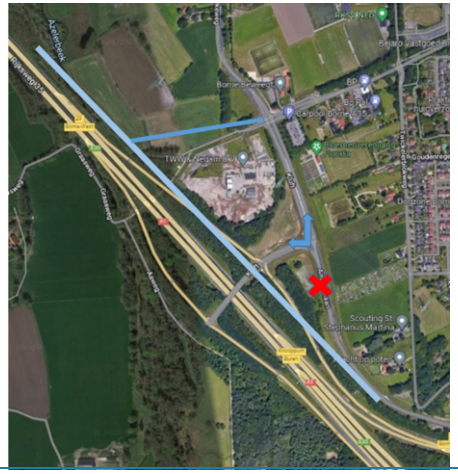
In tabelvorm worden de ontvangen reacties op het Scopedocument voorzien van een beantwoording.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
1	- In het plan zoals het tot op heden is gepubliceerd is de gewijzigde aansluiting op Borne-West (achter Dusseldorp langs) nergens terug te vinden. Gesteld wordt dat er een nieuwe inspraak-bezwaar ronde voor dit deel van het tracé moet komen en er een nieuwe MER uitgevoerd moet worden voor dit gedeelte. - Is er rekening gehouden met het budget? Voorgelegde variant (gewijzigde aansluiting Borne-West) is duur in verband met aanleg tunnel en het alternatief (zoals in de reactiedoor hem voorgesteld) is vele malen goedkoper, groot gedeelte reeds aanwezig en ruimte is er zelfs voor een turbo rotonde met ophoging talud. - Wat is het belang van Dusseldorp bij de voorgestelde variant?	- Voor de verdere uitwerking van het tracé uit de PlanMER (besluit PS 15-12-2021) is een wegontwerp opgesteld. Dit wegontwerp vormt de basis voor de uit te voeren onderzoeken en het provinciaal inpassingsplan voor de Vloedbeltverbinding. De beoordeling van de aansluiting Borne-West maakt onderdeel uit van de onderzoeken. De uitwerking van de aansluiting is en wordt ook besproken met de betrokken grondeigenaar. De mogelijkheid om te reageren op deze aansluiting is het Ontwerp Provinciaal inpassingsplan met onderliggende onderzoeken. Er is gelet op de geringe aanpassing ten opzichte van het gehele tracé geen reden om de PlanMER opnieuw uit te voeren. - Voor de realisatie van de Vloedbeltverbinding heeft de provincie Overijssel een raming opgesteld. Het klopt dat de aanleg van een viaduct in de toerit naar afslag Borne-West kostenverhogend is. Het door u ingediende voorstel is goedkoper, maar voldoet niet aan de eis dat er voldoende afstand moet zijn tussen opeenvolgende kruispunten. Voor de reactie op het ingediende alternatief wordt naar de beantwoording hieronder verwezen. De nieuwe aansluiting maakt dat de Vloedbeltverbinding vloeiend aansluit op de Amerikalaan (randweg Borne) en daarnaast verbetert de verkeersafwikkeling. Door de grotere afstand van het nieuwe kruispunt met de Vloedbeltverbinding tot aan de afslag Borne-West is het risico dat de afrit volstaat (en zorgt voor filevorming op A35of A1) zeer klein. Uit een doorrekening blijkt dat de huidige voorgestelde aansluitingen ruimschoots voldoen. Dit wordt ook onderbouwd in het provinciaal inpassingsplan. - Voor het bedrijf Reinten Infra B.V. (voorheen Dusseldorp) is er geen sprake van belangen bij de nu voorgestelde aansluiting.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	- Bij het alternatief hoeft er slechts zaken te worden gedaan met 1 grondeigenaar en zal het grotendeels door de bewoners worden toegejuicht. Heeft veel minder impact op de bestaande structuur.  	- Voor de aansluiting van de Vloedbeltverbinding op Borne-West is het uitgangspunt een verkeersveilig wegontwerp (conform het landelijke Duurzaam Veilig beleid en de daaruit voortvloeiende CROW-richtlijnen voor wegontwerp). Daarbij dient er ook geen extra (of nieuwe) filevorming op de Rijkswegen en toeleidende wegen te ontstaan. Het geschetste alternatief zorgt voor verkeersonveilige situaties en een voor de weggebruiker niet overzichtelijk kruispunt. Het geschetste 5-wegenkruispunt is vanuit verkeersveiligheid niet gewenst. In de huidige oplossing wordt er geen tunnel gerealiseerd maar wordt de bestaande weg over de A1/A35 verlengd op een verhoogde ligging ten opzichte van het maaiveld. De fietstunnel (Graas tunnel) onder de A1/A35 door wordt ter hoogte van de Vloedbeltverbinding verlengd zodat het fietsverkeer via de Graasweg – Azelosestraat de rijksweg en nieuwe provinciale weg kan passeren. Ook met een geschetst alternatief kruispunt is het verlengen van de fietstunnel noodzakelijk.
	- Onderzoek mogelijkheid Dusseldorp infra elders onder te brengen.	- Het uitplaatsen of verplaatsen van Dusseldorp infra (tegenwoordig Reinten Infra B.V.) is geen onderdeel van de opgave van de Vloedbeltverbinding en ook niet nodig. Binnen de bestaande randvoorwaarden wordt het wegontwerp verder uitgewerkt.
	Aanvulling per mail 16.07.2022 Bijgevoegd (zie afbeelding #1 Tunnel alternatief) een verder alternatief plan, nog beter wat de doorstroming op de N743 optimaal garandeert, want dat is het doel toch. Is een samenvoeging van jullie en mijn eerste plan.	- De nu uitgewerkte aansluiting van de Vloedbeltverbinding op de A1/A35 biedt de mogelijkheid om verkeer goed te kunnen verwerken vanaf de Rijksweg tot aan de Vloedbeltverbinding. Het door de indiener geschetste alternatief met een kortere opstelruimte voor verkeer vanaf de rijkswegen naar de nieuwe provinciale weg kan het verkeer in de ochtend- en avondspits niet verwerken, met extra filedruk op de rijkswegen tot gevolg. De extra benodigde VRI's (verkeersregelinstallaties) zorgen ervoor dat het verkeer langzamer doorstroomt. Dit alternatief biedt geen duurzame oplossing voor de doorstroming van het verkeer.
	Tunnel alternatief In plaats van tunnel direct tegen A1/A35 te plakken is het ook mogelijk om de tunnel wat verder hiervan af te plaatsen en daarmee ruimte te creëren voor op- en afritten met een verkeersplein boven op de tunnel. Voordeel van deze variant is dat doorstroming over N743 geheel zonder stoplichten is. En dat oponthoud van verkeer voor A1/A35 ook veel minder is.	- Het oorspronkelijke kruispunt ('grote ovale turbo rotonde') rondom Kluft, Azelosestraat en Hosbekkeweg is vanwege de veelheid aan verkeersstromen inclusief het langzame (fiets)verkeer aanleiding geweest om de Vloedbeltverbinding op een andere wijze aan te laten sluiten op de A1/A35. De nu uitgewerkte oplossing is verkeerskundig beter en biedt een logische doortrekking van de zuidelijke randweg (Amerikalaan) van Borne richting Almelo. De fietsroute Azelosestraat kruist nu ongelijkvloers de Vloedbeltverbinding. Het bestemmingsverkeer vanuit Borne naar de Hosbekkeweg (inclusief de sportvoorzieningen) heeft geen raakvlak meer met het verkeer van de

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	Als stoplichten dan ook nog op aanbod gaan zal stoplicht C de verkeersdoorstroming het minst frequent verstoren, immers het verkeersaanbod vanaf deze richting is het meest beperkt. Hierdoor zal in de ochtend het verkeer richting A1-A35 het minst gehinderd worden. Verkeer van en naar de A1 voor richting Oldenzaal zal doorrijden naar afslag Westermaat, immers het kan niet vanaf Borne-West de A1 op, idem zal verkeer van de richting Oldenzaal niet van deze oprit gebruik maken . Ook het verkeersaanbod van en naar de A1/A35 van en naar richting Noord zal maar beperkt toenemen omdat het meeste verkeer in deze richting al op dit moment gebruik maakt van deze aansluiting via de bestaande wegen. Toelichting stoplichten A groen= B rood, C rood, E groen D groen B groen =A rood C rood E groen, D groen C groen =A rood B Groen of Rood afhankelijk verkeersaanbod, E rood, D rood D Groen= A groen, B groen C rood E groen F en G beïnvloeden elkaar en zijn onafhankelijk van de anderen.  	Vloedbeltverbinding omdat de turborotonde die was bedacht op de locatie Kluft, Azelosestraat en Hosbekkeweg is vervallen. Bij de realisatie van de Vloedbeltverbinding zal aandacht zijn voor overlast en lichtstraling richting de woningen in Borne-West, inclusief de woningen aan de Twickelerblokweg. Dit wordt uitgewerkt in het landschapsplan dat onderdeel uitmaakt van het provinciaal inpassingsplan. Daarnaast worden de maatregelen rondom de Vloedbeltverbinding ook meegenomen in de uit te voeren onderzoeken van het provinciaal inpassingsplan.
	Per mail 5 augustus 2022 3e variant is mijns inziens het beste. Combi van het eerste voorstel met aansluiting op Borne met rotonde / groot kruispunt Azelosestraat/Hosbekkeweg en het nieuwe voorstel verlenging N743 achter Dusseldorp langs, maar zonder de lus.	- Zie de beantwoording van de reactie hierboven.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
1a	Hierbij mijn bezwaren t.a.v. de nieuwe aansluiting A1/A35 zoals voorgesteld in het Scopedocument met daarbij een alternatief. **Reden van bezwaar** Huidige plan brengt: 1. Onteigening met zich mee (bewoners Twickelerblokweg) 2. Toename geluidsbelasting (huidige nieuwbouw vindt al plaats met ontheffing) 3. Toename licht belasting 4. Toename fijnstof overlast 5. Oplossing hoogspanningskabels die te laag hangen, met mogelijk extra belasting bewoners. Er zijn alternatieven die gemakkelijker uitvoerbaar zijn en onder aan de streep minder kosten en minder overlast met zich meebrengen. **Samenvattend**: verleggen van de N743 zoals door de Vloedbeltverbinding zal weinig tot geen toename in verkeersbelasting op de aansluiting A1/A35 met zich meebrengen ten op zichte van de huidige situatie. Wel is het nuttig om doorgaand verkeer zo min mogelijk met stop momenten te belasten. Het aanleggen van de N743 achter de vestiging van Dusseldorp langs zal het stopmoment verplaatsen het huidige kruispunt met beoogde aansluiting op de Hosbekkeweg/Kluft/Azelosestraat naar de aansluiting van de aangepaste Azelosestraat met de N743. Het introduceren van een alternatieve aansluiting met lus ter hoogte van de Twickelerblokweg ten behoeve van de oprit naar de A1/A35 zal een extra kruispunt vereisen en daarmee de doorstroming van het doorgaande verkeer hinderen. Tevens zal dit stuk wegdeel (tussen aansluiting Azelosestraat en nieuwe aansluiting van de lus) sterk belast worden met al het extra verkeer komende vanuit de regio Borne/Bornerbroek voor de aansluiting van de A1/A35.Waardoor extra hinder zal optreden voor het doorgaande verkeer. Beste alternatief is mijns inziens een hybride oplossing met vroegtijdig scheiden van verkeer richting westermaat en voor aansluiting A1/A35: De N743 wordt achter Dusseldorp langs geleid en met tunnel onder de bestaande oprit door, echter het verkeer van de N743 richting A1/A35 wordt voor Dusseldorp langs naar de bestaande oprit geleid via huidige kruispunt Hosbekkeweg/Kluft/Azelosestraat, daarbij wordt de aansluiting vanaf de Westermaat op de oprit naar de A1/A35 afgesloten en kan dus dit stoplicht worden	- Voor de aansluiting van de Vloedbeltverbinding op de A1/A35 wordt in het Provinciaal inpassingsplan verder onderzoek uitgevoerd. De aangehaalde onderwerpen voor geluid, lichthinder, luchtkwaliteit (waaronder fijnstof) en inpassing onder de hoogspanningsverbinding) worden hierin meegenomen. Eventuele onteigening van gronden die nodig zijn voor de aanleg van de Vloedbeltverbinding is geen criterium om het plan aan te passen. Bij de uitwerking van de nieuwe provinciale weg wordt rekening gehouden met minnelijke verwerving en onteigening. - Voor de Vloedbeltverbinding zijn de verkeersstromen in beeld gebracht op basis van het Regionaal Verkeersmodel Overijssel 2022 (RVMO), zie hiervoor paragraaf 1.7 van de reactienota. Dit verkeersmodel geeft inzicht in de verschillende intensiteiten per wegvak. De situatie zonder en met Vloedbeltverbinding is het vertrekpunt voor alle uit te voeren onderzoeken én de beoordeling of het verkeer zich in de nieuwe situatie goed kan afwikkelen waarbij de bestaande en nieuwe wegen dit verkeersaanbod kunnen verwerken. Het uitgangspunt van de huidige aansluiting bij Borne-West is dat de provinciale weg de hoofdroute is. Daarmee wordt de aansluiting van de Azelosestraat op de Vloedbeltverbinding ondergeschikt aan het doorgaande verkeer op de nieuwe provinciale weg. Er is geen sprake van het hinderen van doorgaand verkeer in de nu uitgewerkte kruisingen die door middel van een rotonde worden vormgegeven. - Het aangedragen alternatief voor de aansluiting van de Vloedbeltverbinding ter hoogte van Borne-West is om de onderstaande redenen minder gunstig: o De doorgaande route Amerikalaan (randweg Borne Zuid) naar de Vloedbeltverbinding wordt onderbroken door de kruising Azelosestraat/ Kluft/ Hosbekkeweg; o Het gebruiken van de ruimte van de rijksweg voor een tunnel onder de bestaande oprit naar de rijksweg werkt belemmerend voor eventuele aanpassing van de rijksweg;

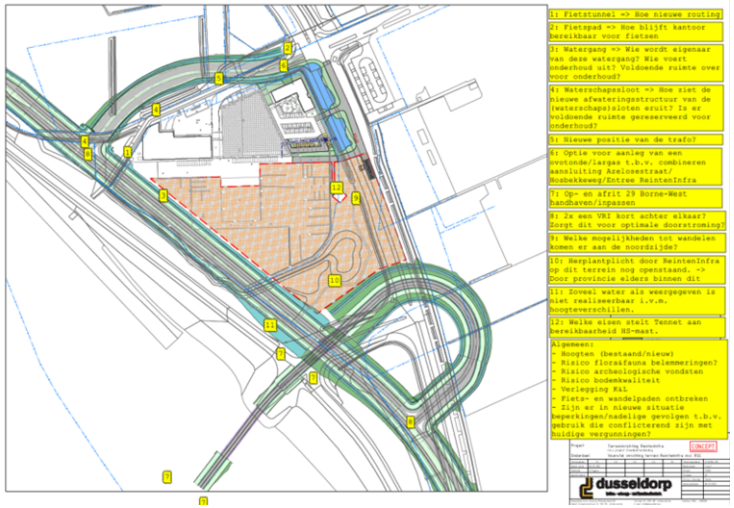
#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	opgeheven. Verkeer van en naar de Westermaat (dit is beperkt) zal dan iets verder moeten rijden en met een lus om Dusseldorp heen moeten rijden. Dit brengt iets extra verkeers belasting mee op het kruispunt Hosbekkeweg/Kluft/Azelosestraat maar dat wordt volledig tenietgedaan doordat het doorgaande verkeer richting Westermaat wat vanuit richting Zenderen komt nu gebruik zal maken van de N743. Dus netto blijft de verkeersbelasting op dit kruispunt hetzelfde. Voordeel is niet de nadelen van: 1. Onteigening (bewoners Twickelerblokweg) 2. Toename geluidsbelasting (huidige nieuwbouw vindt al plaats met ontheffing) 3. Toename licht belasting 4. Toename fijnstof overlast 5. Oplossing hoogspanningskabels die te laag hangen, met mogelijk extra belasting bewoners **Extra**: Voordelen betere doorstroming van alle verkeer zonder toename van verkeersoverlast t.o.v. de bestaande situatie, door het verleggen van een deel van de Randweg naar de A35/A1 toe is er zelfs afname van geluids- en fijnstof overlast voor een gedeelte van de bewoners. 	○ Het opheffen van op- en afrit 30 op de A1 ter hoogte van Westermaat is niet wenselijk en zorgt voor extra verkeersdruk op de resterende wegen; ○ Nadeel van schets van indiener is dat er een minder directe relatie is tussen afslag Borne West en de Vloedbeltverbinding en er geen voordelen zijn t.o.v. het oorspronkelijke ontwerp met de grote ovale rotonde. Vanwege bovenstaande punten wordt de nu voorgestelde aansluiting (zoals beschreven in het Scopedocument) verder onderzocht en uitgewerkt in het landschapsplan en provinciaal inpassingsplan. De ontvangen suggesties worden gewaardeerd en vanuit het wegontwerp meegenomen in de toelichting van het provinciaal inpassingsplan.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	NB: Dit is herstel van de oprit naar de situatie als van voor de aanleg van de Randweg. Stukje weg Amerikalaan –Kluft kan worden afgesloten waardoor stoplicht op dit kruispunt overbodig of carpool hiernaartoe verplaatsen met behoud van stoplichten en wegdek (evt uitbreiden) hiervoor gebruiken. Verbinding tussen N743 en kruispunt Hosbekkeweg/Kluft/Azelosestraat zal altijd moeten worden aangelegd, bij elke variant.	
2	Bij deze een reactie en tevens dien ik bezwaar in op het voorstel zoals we ook besproken en doorgenomen hebben op woensdag 13 juli 2022 bij mijn buurman. Tevens wil ik mij graag aansluiten bij de mail met een alternatief. Middels deze brief teken ik bezwaar aan tegen de aanleg van de nieuwe aansluiting Vloedbeltverbinding – A1/A35 zoals voorgesteld in het Scopedocument. Tevens sluit ik mij aan bij de brief/mail van mijn buurman. Hiernaast heb ik nog een paar aanvullende/persoonlijke redenen van bezwaar: 1. Wij hebben een jaar terug een stuk grond gekocht met het idee dat we lekker vrij kunnen wonen en dat er voldoende ruimte achter ons zit waardoor wij het gevoel van landelijk wonen zouden krijgen. Op het moment van aankoop was van het voorstel “de lus vloedbeltverbinding recht achter ons” zoals besproken op 13 juli 2022 bij mijn buurman geen sprake! Nu zou dat ineens onteigent moeten worden en zal het uiteindelijk naar ons toekomen i.p.v. ons lekker vrije wonen waarom wij voor dit stuk grond gekozen hebben! 2. Door deze voorgestelde oplossing van jullie, komt ook het geluid juist naar ons toe! En zoals besproken zijn er zelfs mogelijkheden dat het voordeliger kan gerealiseerd worden en het geluid daardoor zelfs van ons af komt! Ook zal er door deze situatie een verloop in hoogte komen met optrekkende zware voertuigen van o.a. vrachtwagens e.d. Hierdoor zal het geluid, door het optrekken van zware vrachtwagens naar boven toe, juist toenemen! 3. Doordat de weg dichter bij ons en uiteraard daardoor naar de Twickelerblokweg geheel toe zou komen, komt er veel meer fijnstof v.d. rijdende voertuigen naar ons toe. Dit neemt hierdoor mogelijke problemen voor onze gezondheid met zich mee en vinden dat uiteraard niet wenselijk!	- Voor zover de reactie ziet op de gezamenlijke reactie van de bewoners wordt verwezen naar de beantwoording onder 1 en 1a. 1. De beoogde aansluiting van de Vloedbeltverbinding bij de op- en afrit Borne-West is een optimalisatie van het wegontwerp van het tracé-alternatief "Bundeling A1/A35" uit de PlanMER. Voor de inpassing van deze aansluiting wordt in het landschapsplan rekening gehouden met de woningen aan de Twickelerblokweg. Het effect van de gewijzigde aansluiting op de percelen aan de Twickelerblokweg is onderdeel van de onderzoeken die voor het provinciaal inpassingsplan worden uitgevoerd. 2. In het akoestisch onderzoek wordt rekening gehouden met de hoogteligging van de nieuwe weg en het verkeer dat over deze weg rijdt. Uit het akoestisch onderzoek (in het kader van de Wet geluidhinder) kunnen mitigerende maatregelen naar voren komen die in het provinciaal inpassingsplan worden vastgelegd. De grondwal heeft ook een effect op geluid- en lichthinder. 3. Onderdeel van het provinciaal inpassingsplan is ook een onderzoek naar de luchtkwaliteit. Hierbij is ook aandacht voor de gezondheid bij de woningen aan de Twickelerblokweg.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	4. De hoogspanningskabels hangen op dat punt dermate laag, waardoor het ook niet veilig is om hoge voertuigen als vrachtwagens en al helemaal niet te bedenken speciaal transport voertuigen eronderdoor te laten gaan. Hier zal ook weer een aanpassing voor moeten komen/gerealiseerd moeten worden en zal er waarschijnlijk een extra mast geplaatst moeten worden om dit hoger te laten hangen!? Dit zal het uitzicht ook niet interessanter maken! Dan nog een toelichting, op punt 1 & 4 met name: Als wij dit geweten hadden, dan hadden wij het stuk grond niet willen kopen! Dan hadden wij hier helemaal niet voor gekozen om te komen wonen, juist de combinatie is mooi zo en wetende dat er dan niks meer achter op onze grond kan komen/gebeuren zonder dat wij hier mee zouden instemmen! Dit is mede doordat er achterin (boven) onze grond hoogspanningskabels hangen. Hierdoor weten wij eigenlijk wel zeker dat er niks meer achter ons kan komen, lekker vrij wonen dus! Nu is het voorstel om het ons te onteigenen en gaan hier uiteraard niet mee akkoord! Wij hebben nu mooi ruimte achter ons en is het akkoord zo, maar als de weg op ons toekomt dan wordt dit ons ontnomen en is dat niet ons toekomstbeeld dat wij voor ogen hebben! Tevens zijn er meer alternatieven die niet alleen makkelijker uitvoerbaar zijn, maar ook veel minder kosten en minder overlast met zich meebrengen! Nogmaals; onze buren hebben een compleet idee/voorstel gemaakt met diverse argumenten en ideeën en wij sluiten ons hier volledig bij aan.	4. De uitwerking van het wegontwerp Vloedbeltverbinding wordt met TenneT als beheerder van het hoogspanningsnet besproken, evenals de hoogteligging van de weg en de hoogte van het bovengronds hoogspanningsnet . - Voor de reactie op de alternatieven wordt verwezen naar de beantwoording onder 1 en 4. De uitwerking van de aansluiting van de Vloedbeltverbinding op de op- en afrit Borne-West wordt uitgewerkt in het landschapsplan en onderzoeken die onderdeel uitmaken van het provinciaal inpassingsplan Vloedbeltverbinding. Uiteraard wordt met de grondeigenaren en TenneT hier verder over gesproken door de provincie Overijssel. Met TenneT wordt de impact van het wegontwerp op de bovengrondse hoogspanningsleidingen besproken.
3	Middels deze mail ondersteunen wij het bezwaar tegen de aanleg van de nieuwe aansluiting Vloedbelt verbinding –A1/A35 zoals voorgesteld in het Scopedocument. Wij staan achter het door de buren ingediende bezwaar.	- Verwezen wordt naar de beantwoording onder 1 en 1a.
4	We uiten onze zorgen over het geplande uitrit van de Firma Dusseldorp. Dit i.v.m. de overlast die we momenteel al ondervinden van het (fijn)stof en geluid van deze puinbreker. Als het nieuwe inrit er komt, zullen de vrachtwagens het (fijn)stof weer doen opwaaien en het geluidsoverlast verergeren ten opzichte van de huidige situatie. Het sproeien wat momenteel gebeurt, is niet voldoende! De stof is sinds het sproeien niet minder geworden, wat ons eerder beloofd is. Daarnaast is er beloofd dat het terrein van Dusseldorp niet verder richting de bebouwde kom zal komen, wegens de reeds aanwezige overlast.	- Het provinciaal inpassingsplan Vloedbeltverbinding zal geen regels of bestemming bevatten van Reinten Infra B.V. . - In het wegontwerp van de Vloedbeltverbinding is het voornemen om via de Kluft een inrit naar het bedrijf Reinten Infra B.V. te realiseren. Indien de werkplaats goed bereikbaar blijft met deze nieuwe inrit dan is er geen in- en uitrit meer nodig op de Azelosestraat. Ook het aantal transportbewegingen naar het bedrijf zal door de Vloedbeltverbinding niet wijzigen. Vanuit de landschappelijke inpassing is er aandacht voor het gebied tussen het bedrijf en de woningen in Borne. Nu een deel van de Kluft geen verkeersfunctie meer heeft wordt hier extra afscherming door aanplant van bomen mogelijk.

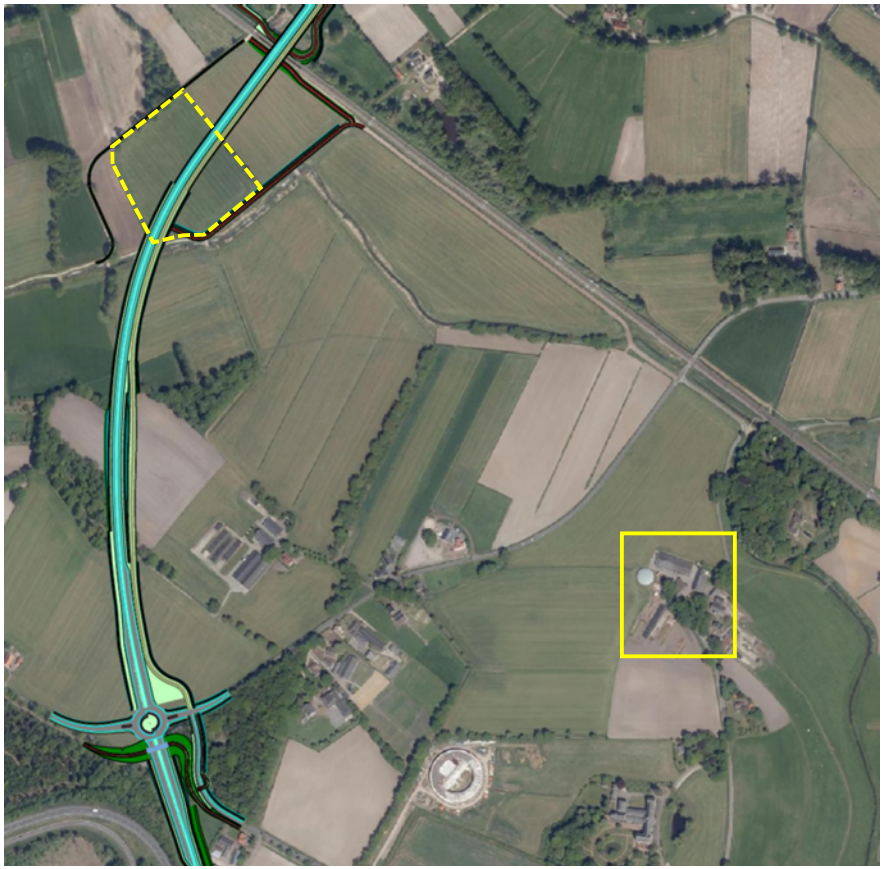
#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	Nu de huidige rondweg verwijderd zal worden, is het niet meer dan logisch dat de oude houtwal/bos (van vroeger uit) weer terugkomt. Met de bomen die er vroeger ook stonden (Eiken, Berken, Elsen) zodat het zicht vanuit ons (bebouwde kom) richting Dusseldorp ook weg is wat ook ten goede komt voor het verminderen van geluid en (fijn)stof. Daarnaast kan de wal die momenteel langs de rondweg staat wordt doorgetrokken tot aan de Azelosestraat. Hierbij is aangegeven door de woordvoerders van de Provincie en Gemeente dat er voor het uitrit van Dusseldorp niet meer dan 6 meter breedte benodigd is van de huidige 5 baans weg (voor de stoplichten), hierdoor blijft er een stuk van 3 banen + middenberm + huidige zijberm (naast de carpool) over voor bebossing.	- Door de aanleg van de Vloedbeltverbinding is een deel van het wegvak van de Kluft niet meer noodzakelijk. In de uitwerking van dit weggedeelte zal zoveel als mogelijk rekening worden gehouden met de opmerkingen ten aanzien van het verminderen van hinder door het bedrijf Dusseldorp/ Reinten Infra B.V. Als maatregel wordt gekeken naar de aanleg van een wal met beplanting.
	Verder maken we ons zorgen over de lus van het nieuwe afrit van de A1 die op de rondweg uit komt. Deze zal dichter bij onze percelen terecht komen en wegens het extra viaduct ook een stuk hoger komen te liggen. Hierbij zal de geluidsoverlast en afbreuk van het aanzicht op het landschap toenemen. We hebben hierbij aangegeven om de lus in te korten/platter te maken en aan de kant van de woonwijk een geluidswal (van zand) met daarop begroeiing te plaatsen, zodat het zicht direct op de weg en geluid van de weg wordt ontnomen. Dit ook in verband met onze percelen en eventuele bouwvergunningen op deze stukken in de toekomst.	- De inpassing van de lus van de Vloedbeltverbinding wordt verder uitgewerkt in het landschapsplan. Daarnaast zullen ook voor dit weggedeelte de noodzakelijke onderzoeken worden uitgevoerd inclusief die naar geluid voor de omliggende woningen. De resultaten van de onderzoeken, inclusief maatregelen die noodzakelijk zijn op basis van deze onderzoeken, zullen worden verwerkt in het provinciaal inpassingsplan.
	Verder was het mijn verbazing dat er plannen zijn voor het plaatsen van een nieuw tankstation (tegenover Dusseldorp), aangezien er al 3 tankstations dichtbij aan de route zitten (BP Pol, DCB Energy, Shell bij Ikea). Daarnaast willen we graag een reactie over de 'vluchtroutes' als er zich een calamiteit voordoet bij dit tankstation, aangezien ik 20 jaar heb moeten wachten op een bouwvergunning wegens de positionering van BP Pol en de hierbij horende vluchtroutes. Zie de bijgevoegde tekening over de geluidswal / bebossing.	- In het vigerende bestemmingsplan ‘Algemene herziening Borne, Hertme, Zenderen’ (vastgesteld op 16 juni 2020 door de gemeente Borne) is een verkooppunt voor motorbrandstoffen met lpg opgenomen. Deze bestemming was voorheen in het bestemmingsplan ‘Algemene herziening Borne’ (vastgesteld 13 november 2018) en ‘Zuidelijke Randweg’ (vastgesteld 26 juni 2014) ook al opgenomen. Deze bouwmogelijkheid die de gemeente Borne in haar bestemmingsplannen heeft opgenomen maakt geen onderdeel uit van het provinciaal inpassingsplan.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
		
5	Uw ontwerp is gebaseerd op voor onze locatie een drastische ingreep ten aanzien van toegankelijkheid en inrichting. Wij willen hier als eerste met u over hebben wat dit voor een impact heeft op ons bedrijf. Zoals u thans aangeeft in uw ontwerp, zal in eerste instantie met ons een akkoord bereikt dienen te worden over toegankelijkheid, grondruil, herinrichtingskosten voordat wij een akkoord kunnen geven op het plan.	- Met de indiener van deze reactie zal de inrichting van haar bedrijfsperceel in relatie tot de aanleg van de Vloedbeltverbinding worden besproken. Hierbij wordt ook het wegontwerp met de opmerkingen die het bedrijf heeft geplaatst besproken. - Het wegontwerp van de Vloedbeltverbinding heeft gevolgen voor uw bedrijf. Na het overleg en instemming over de nieuwe provinciale weg zal in het ontwerp provinciaal inpassingsplan deze worden bestemd. Onderdeel van het provinciaal inpassingsplan is ook de inpassing van de weg door middel van het landschapsplan. Voor zover het landschapsplan maatregelen beschrijft rondom het bedrijf worden deze uiteraard besproken waarbij afspraken kunnen worden gemaakt over de uitvoering van de werkzaamheden.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	Wij hebben uw document gelezen en hebben een aantal opmerkingen in praktische zin en deze op het kaartje bijgevoegd.  	
6	Wij zijn van mening dat bij het vaststellen van het thans voorliggende tracé onze belangen over het hoofd zijn gezien c.q. volstrekt onvoldoende gewogen zijn. 1. Het thans voorliggende tracé ligt op zeer korte afstand van onze woning en op onze vragen hoe daarbij de geluidsbelasting, de fijnstof en de stikstof gewogen zijn, is de provinciale reactie dat dit allemaal nog onderzocht moet worden. Voor ons valt niet te begrijpen dat er schijnbaar al een voorkeursvariant tracékeuze is, terwijl de consequenties daarvan voor ons nog niet eens bekend zijn c.q. nog niet in beeld gebracht zijn. 2. Op ons verzoek heeft de provincie op 30 maart 2022 piketten geplaatst op de nieuwe eigendomsgrenzen in het geval het onderhavige tracé de eindstreep zou halen. Daarbij bleek dat twee essentiële bedrijfsgebouwen op ons erf doorsneden worden, hetgeen een einde	1. Het Scopedocument beschrijft het wegontwerp van de Vloedbeltverbinding en de uit te voeren onderzoeken die in het Provinciaal inpassingsplan worden opgenomen. In de PlanMER zijn de milieueffecten gewogen en is een voorkeurstracé gelet op alle milieuaspecten bepaald (zie paragraaf 1.4 van deze reactienota). Er is zeker voor nabijgelegen percelen aandacht voor de effecten van deze nieuwe weg. Deze effecten worden in het provinciaal inpassingsplan in beeld gebracht inclusief eventuele te nemen maatregelen voor een goed woon- en leefklimaat. Met de omwonenden zal worden gesproken over aanvullende maatregelen indien uit de onderzoeken volgt dat deze noodzakelijk zijn. 2. De aanleg van de Vloedbeltverbinding zorgt voor het verdwijnen van een deel van de bedrijfsgebouwen. De impact op uw bedrijf en mogelijkheden voor verplaatsing zijn en worden separaat met u besproken en zijn geen onderdeel van het provinciaal inpassingsplan en onderzoeken.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	van onze bedrijfsvoering zou betekenen. Met vertegenwoordigers van uw provincie is besproken dat reconstructie van die bedrijfsgebouwen op ons overblijvende erf (planologisch en qua routering) onmogelijk is. 3. Volstrekt onduidelijk is wat er gebeurt in relatie tot het belendende knooppunt Azelo en de afwatering op ons overblijvende erf. Het is aan uw provincie om daarover duidelijkheid te verschaffen. Daarbij is aandacht te geven aan het feit dat het nieuwe tracé te dicht op de snelweg gepland is, hetgeen uitvoering in de weg staat. 4. Verder zouden wij graag geïnformeerd worden over hetgeen informeel benoemd wordt: een combinatie van het onderhavige tracé met aanleg van windmolens. Concluderend merken wij op dat de voorbereiding van het thans voorliggende tracé nog dermate onvoorbereid is, dat het veel te prematuur is om belanghebbenden, zoals ons, daarmee nu te confronteren. U zult begrijpen dat dit voor ons veel onzekerheid en spanning oplevert. Daaraan doen de gesprekken met woordvoerders van uw provincie en de gemeente Borne, die zich heel begripvol toonden, niet af.	3. In het wegontwerp en provinciaal inpassingsplan wordt rekening gehouden met het hemelwater en afwatering van de nieuwe weg, alsmede met de bestaande waterafvoer langs de A1/A35. In de watertoets als onderdeel van het provinciaal inpassingsplan wordt het nieuwe watersysteem toegelicht. Het huidige tracé van de Vloedbeltverbinding nabij knooppunt Azelo is ook met Rijkswaterstaat besproken om een toekomstige aansluiting van knooppunt Azelo op de Vloedbeltverbinding niet onmogelijk te maken. Het tracé van de provinciale weg ligt hierbij niet te dicht op de rijksweg en is daarmee uitvoerbaar. 4. Het provinciaal inpassingsplan en de onderzoeken zullen zich richten op de aanleg van de Vloedbeltverbinding. De plaatsing van windturbines is in dit inpassingsplan niet aan de orde en wordt ook niet bestemd in het inpassingsplan. Voor de realisatie van windturbines zal in de toekomst een zelfstandige ruimtelijke procedure moeten worden doorlopen. - Het Scopedocument is de eerste stap in het proces om een provinciaal inpassingsplan met onderliggende onderzoeken op te stellen en belangstellenden te informeren. Er is begrip voor de situatie van bewoners dicht bij het tracé van de provinciale weg. In persoonlijke gesprekken worden grondeigenaren nader geïnformeerd. Voor de ruimtelijke procedure is het Scopedocument de eerste stap. De concrete uitwerking en de daadwerkelijke impact van de Vloedbeltverbinding zal in het wegontwerp worden uitgewerkt en in het ontwerp provinciaal inpassingsplan worden beschreven. Tegen dit ontwerpplan staat het eenieder vrij om zijn of haar zienswijzen kenbaar te maken.
7	Via deze mail wil ik een reactie sturen vanuit de Routenetwerken Twente. Voorafgaand heb ik al gesproken over blijvende mogelijkheden rondom het paardrijden in deze omgeving. Door de aanleg van deze verbinding komen er een groot aantal wijzigingen in de routesystemen naar voren. Deze heb ik gebundeld op een kaart en als opmerkingsvelden op de specifieke punten neergezet. Daarbij ook een aantal aanbevelingen voor veiligheid en wensen vanuit Routenetwerken Twente. Daarnaast wil ik bijgaand alvast de opmerking maken dat de bijbehorende kosten gedekt kunnen worden in het Project Vloedbeltverbinding. Dit is uiteraard tegen de reëel gemaakte kosten, vanuit overheid naar overheid. Dit kan in een later stadium worden ingeschat zodra de daadwerkelijke routenetwerken bekend zijn.	- De reactie vanuit Routenetwerken Twente wordt meegenomen in de verdere uitwerking van het wegontwerp. Naast de Vloedbeltverbinding wordt onder andere in het landschapsplan aandacht besteed aan de kruisende routesystemen en oversteekbaarheid. Deze worden ook in het wegontwerp nader gedetailleerd en afgestemd met de gebruikersgroepen waaronder Routenetwerken Twente.
8	In het thans voorliggende plan is gekozen voor een verbinding langs de A1/A35 voor het zuidelijke deel. Daarbij wordt de recreatieve verbinding via de Graestunnel en de ecologische verbinding (EVZ) via de Azelerbeek doorsneden. Er zijn geen mitigerende maatregelen opgenomen. Deze zijn wel essentieel. Wilt u daar aandacht aan besteden in de uitwerking van de plannen? Twickel is gaarne bereid daarover mee te denken.	- Voor het provinciaal inpassingsplan Vloedbeltverbinding wordt naast het wegontwerp ook een landschapsplan opgesteld. In dit landschapsplan is aandacht voor het doorsnijden van ecologische verbindingen en worden de compensatiemaatregelen ook verder uitgewerkt en wordt en bent u betrokken bij de landschappelijke inpassing.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	Het tracé van de EVZ wordt nabij het spoor wederom doorkruist door de Vloedbeltverbinding. Ook hier zijn mitigerende maatregelen noodzakelijk. Het lijkt ons dat het Landschap Overijssel als beheerder van de Doorbraak de eerstaangewezen organisatie is om daarover met u in gesprek te gaan.	- De provincie Overijssel is in gesprek met alle betrokken grondeigenaren en gebruikers van het gebied. Ook met Landschap Overijssel zal de Vloedbeltverbinding en doorsnijding van de Kleine Doorbraak worden besproken.
	Wij zien deze EVZ als route voor met name de otter om via de Regge Twickel te bereiken. Er zijn inmiddels aanwijzingen in de Regge en de Twickelervaart dat de otter deze kant op komt.	- Voor het landschapsplan (zie hiervoor) wordt gebruik gemaakt van de ecologische inventarisatie (Eco Groen) en terreinbezoek ter plaatse. De route voor de otter zal hierin worden meegenomen.
	Tussen Almelo en Borne liggen flarden van de F35, de fietssnelweg. In deze notitie wordt daar geen aandacht aan besteed. Het lijkt ons verstandig de visie daarop wel vast te leggen, waarbij wij opteren voor een tracé via de provinciale weg Borne-Zenderen-Almelo. In elk geval geen nieuwe doorsnijding over de es of langs het spoor.	- Binnen het project van de Vloedbeltverbinding kan de spooronderdoorgang geschikt gemaakt worden voor een ongelijkvloerse kruising van de snelfietsroute F35 met het spoor door de parallelweg in te richten als 'fietsstraat'. Hiermee wordt de noordelijke ligging langs het spoor (gemeente Almelo) verbonden met de zuidelijke ligging langs het spoor (gemeente Borne) en wordt de snelfietsroute verbonden. De keuze over het exacte tracé van de F35 valt buiten de scope van het provinciaal inpassingsplan.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
9	Het scopedocument beschrijft welke activiteiten de provincie Overijssel de komende periode uitvoert om te komen tot een ontwerp provinciaal inpassingsplan Vloedbeltverbinding. De woning van de indiener van de reactie wordt omringd en doorkruist door de nieuwe aan te leggen provinciale weg, waardoor zowel geluids-, verkeers- als geuroverlast zullen worden ondervonden. Ook wordt de bedrijfsvoering beperkt. Hieronder worden de bezwaren toegelicht. **Het plan leidt tot een beperking van de bedrijfsvoering van de indiener van de reactie**. Dit komt doordat het kavel van 3 hectare door de aanleg van de Provinciale weg in tweeën wordt gedeeld. Het is nu een mooi vierkant perceel, maar wordt een incourant perceel met veel en hoge bewerkingskosten. Het bedrijf wordt met de komst van de rondweg derhalve volledig ingesloten. Aan de ene kant bevindt zich landgoed Twickel, aan de andere kant autobaan A1 en de spoorweg Almelo Hengelo en dan komt nu de nieuwe rondweg. Hierdoor wordt de bedrijfsvoering beperkt en wordt mogelijk omzetschade geleden. Allereerst dient vermeld te worden dat het bedrijf minder goed bereikbaar wordt door de aan te leggen weg. Het perceel waar de weg midden doorkruist, wordt verdeeld in 2 stukken waardoor het andere gedeelte van het perceel niet of nauwelijks kan worden bereikt. Er moet worden omgereden om het andere gedeelte van het perceel te kunnen bereiken. Daarnaast blijft er ook weinig van de 3 hectare over na de aanleg van de weg waardoor er schade wordt geleden. Tevens is het niet uitgesloten dat de waarde van het pand door de rondweg wordt verminderd en het bedrijf minder aantrekkelijk is voor potentiële kopers.	 - Met alle grondeigenaren die eigendommen hebben in het tracé van de Vloedbeltverbinding worden gesprekken gevoerd door de provincie Overijssel. De bedrijfskavel aan de Retraitehuisweg dat grenst aan de noordzijde aan de Braamhaarsstraat ligt niet binnen het tracé van de Vloedbeltverbinding zoals dat als bijlage 1 bij het Scopedocument is opgenomen (zie de uitsnede hierboven, met in geel kader het bedrijfsperceel). - De kavels, kadastraal bekend in de gemeente Almelo, sectie P, nummers 460, 461, 462, 463 en 978, wordt doorsneden (dit is in geel gestippeld kader hierboven aangegeven). Met de indiener van deze reactie wordt overleg gevoerd hoe eventueel door herverdeling van kavels de doorsnijding gecompenseerd kan worden.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
		In de afbeelding hierboven zijn de bedrijfscomplexen weergegeven. De bereikbaarheid van het bedrijf via de Retraitehuisweg, Braamhaarsstraat en Bornerbroeksestraat wijzigt niet. Aansluiting op de Vloedbeltverbinding vindt plaats bij de rotonde Braamhaarsstraat-Bornerbroeksestraat. Deze ligt op circa 800 meter afstand van de woning aan de Retraitehuisweg.
	De indiener van de reactie vreest dat het plan voor geluidsoverlast zorgt Het plan zorgt voor een toename van het aantal verkeersbewegingen en dus tot geluidsoverlast. Er is nog geen akoestisch onderzoek gedaan. Daardoor zijn de gevolgen van dit plan nog niet goed onderzocht. Het is algemeen bekend dat geluidsoverlast de gezondheid ernstige schade toebrengt. Daarom is aanpassing van het plan noodzakelijk.	- De kortste afstand van de Vloedbeltverbinding tot de bedrijfsbebouwing van de indiener van de reactie is circa 780 meter. Geluidoverlast door de Vloedbeltverbinding op de bebouwing wordt niet verwacht. Voor de Vloedbeltverbinding wordt in het provinciaal inpassingsplan een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op de omgeving en de eventuele benodigde mitigerende maatregelen.
	Het plan dreigt ook stankhinder/ verslechtering van de luchtkwaliteit te veroorzaken. Stankhinder komt door de toename van het aantal verkeersbewegingen rond het bedrijf en derhalve meer emissie van stikstof en fijnstof. Stankhinder kan op de lange termijn gevolgen hebben voor de gezondheid. De Provincie dient een onderzoek te doen naar de luchtkwaliteit.	- In het provinciaal inpassingsplan wordt een onderzoek naar de heersende en toekomstige luchtkwaliteit uitgevoerd. De uitstoot van het verkeer over de Vloedbeltverbinding wordt hierin meegenomen. Daarnaast zal ook ten aanzien van stikstof een onderzoek worden uitgevoerd en in het provinciaal inpassingsplan worden opgenomen.
	De Provincie hoort andere mogelijke locaties te onderzoeken Gelet op de nadelige gevolgen van de aanleg van de weg voor de bedrijfsvoering , verzoekt de indiener om andere mogelijke locaties te onderzoeken waar de rondweg kan worden aangelegd. De Provincie had naast deze locatie 3 alternatieve locaties waaruit kon worden gekozen. Aangezien dit plan onevenredig nadelig is voor de indiener van deze reactie, verzoeken zij om toch te overwegen om voor een van de 3 andere locaties te kiezen.	- Zoals in hoofdstuk 1 van deze reactienota is opgenomen zijn de mogelijke tracé alternatieven van de Vloedbeltverbinding onderzocht en in het PlanMER beoordeeld. Op basis van het PlanMER hebben Provinciale Staten van de provincie Overijssel het voorkeurstracé vastgesteld en besloten hiervoor een provinciaal inpassingsplan op te stellen. Een heroverweging van de tracékeuze is niet aan de orde.
	Verzoek De indieners van de reactie vragen om het ontwerp provinciaal inpassingsplan Vloedbeltverbinding niet in procedure te brengen. In ieder geval vragen zij rekening te houden met deze inspraakreactie en het plan aan te passen.	- Bij het opstellen van het provinciaal inpassingsplan zal aandacht worden besteed aan de gemaakte opmerkingen.
10	Naar aanleiding van uw Scopedocument de volgende opmerkingen: In een veel eerder stadium heb ik er u op gewezen, dat een inpassing van “de korte boog“ efficiënt en landschappelijk gezien het best is uit te voeren door volledig gebruik te maken van kavel F1305 Borne. Het perceel is aan beide zijden voorzien van authentieke houtwallen, wat de inpassing van de weg in het landschap ten goede komt. In de hedendaagse landbouw is perceel oppervlakte van groot belang in het kader van mechanisatie en versnippering van landbouwgrond zeer ongewenst. In uw huidige plan wordt een efficiënt landbouwperceel verkleind en kavel F1305 Borne versnipperd, terwijl de karakteristieke authentieke houtwal wordt	- Het wegontwerp van de Vloedbeltverbinding heeft in de route waar de reactie op ziet twee dwangpunten. De bestaande brug over de Bornse Beek aan de oostzijde en de aansluiting op de bestaande N743 nabij Twence aan de westzijde. Tussen die punten en in overleg met de grondeigenaren en gebruikers is het tracé van de Vloedbeltverbinding uitgewerkt, rekening houdend met perceelsgrenzen, landschap, flora en fauna en de richtlijnen voor het wegontwerp. De weg tussen de beide houtwallen door realiseren is niet mogelijk vanwege de eisen die gesteld worden aan de opeenvolging van krappe bogen op een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 80 km/u, een en ander zo dat bestuurders van voertuigen niet uit koers raken of frontale botsingen veroorzaken.

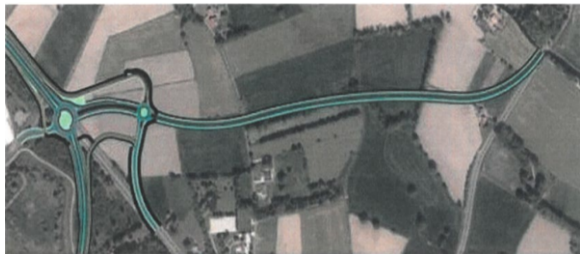
#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	platgeslagen. Door een kleine aanpassing van de 2 rotondes in zuidelijke richting wordt een directe verbinding op perceel F 1305 Borne verkregen met als gevolg : 1. een kortere verbinding. 2. minder versnippering van landbouwgrond. 3. efficiënter gebruik van landbouwgrond. 4. beter inpassing van de weg in het landschap (tussen de authentieke houtwallen). 5. minder storend voor omwonende. 6. minder ingrijpend voor de actieve landbouw in het gebied.	
11	Ik mis in het Scopedocument onder hoofdstuk 3 paragraaf 4 Externe Veiligheid de ligging van onze aardgastransportleidingen. Onze aardgastransportleidingen zullen moeten worden ingepast. Een verlegging gaat ons de komende twee jaar niet lukken. Dit is ook al eens aangegeven in een overleg. Nabij de Braamhaarstraat 1 wordt onze leiding gekruist en bij de nieuw aan te leggen rotonde nabij Twence. Zodra er meer detailtekeningen zijn graag spoedig een overleg inplannen. Er zal voor beide locaties een zettings- en mogelijk sterkteberekening gemaakt moeten worden. Dit om te controleren of de leiding deze wijzigingen kan verdragen. Daarnaast moet de leiding bereikbaar blijven.	- Bij de uitwerking van het wegontwerp van de Vloedbeltverbinding wordt de buisleiding evenwijdig aan de Bornerbroeksestraat (N-528-70) en de buisleiding ten noorden van Twence (N-531-33) die de nieuwe provinciale weg kruisen besproken met de Gasunie. De start van de werkzaamheden aan de weg vinden naar verwachting in 2025 plaats. Daarmee is er tijd om eventuele verleggingen met de Gasunie af te stemmen en uit te voeren. Het wegontwerp van de Vloedbeltverbinding is en wordt met de Gasunie besproken. De benodigde onderzoeken worden uitgevoerd zodat eventuele maatregelen kunnen worden meegenomen in de toelichting van het ontwerp provinciaal inpassingsplan.
12	Zienswijze Stichting Dorpsbelangen Bornerbroek (SDB) t.a.v. Scopedocument en bijbehorende notitie en kaart m.b.t. de Vloedbeltverbinding. 26-8-2022. Algemeen. SDB is nog steeds van mening, dat er geen eerlijk vooronderzoek heeft plaatsgevonden. Niet alleen was er al voor de planMER duidelijk, dat Provincie en Gemeente Borne gingen voor het A1/A35 tracé. Vervolgens kwamen er toch meerdere onderzoek tracés, maar daarbij lijkt duidelijk een doelredenering naar het huidige voorkeurstracé te zijn gevolgd. De doelstellingen worden objectief gezien niet behaald of zijn zo opgesteld, dat de cijfers zo toch in het gehele plaatje pasten. Naar onze mening is daarom de huidige gang van zaken niet kloppend. Dit is voor ons reden te vragen te stoppen met de verdere gang van zaken en een nieuwe eerlijke procedure te starten. Scopedocument. Punt 1.1. Allereerst blijft voor de SDB vaststaan, dat twee van de drie (vier) doelstellingen bij lange na niet worden gehaald, te weten:	- Zoals in hoofdstuk 1 van deze reactienota is opgenomen zijn de mogelijke tracéalternatieven van de Vloedbeltverbinding onderzocht en in het PlanMER beoordeeld. Op basis van deze analyse hebben Provinciale Staten van de provincie Overijssel het voorkeurstracé vastgesteld en besloten hiervoor een provinciaal inpassingsplan op te stellen. Een heroverweging van de tracékeuze is niet aan de orde. De procedure om te komen tot het Provinciaal inpassingsplan zal niet worden beëindigd.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	1. 5% afname* van verkeer op A1/A35; dit is met de voorkeursvariant maar 1,7%. 2. Afname verkeer rond Zenderen en Borne: er is een norm bepaald aan het eind van het planMER onderzoek, welke passend was bij de uitkomsten. Een verkeersstroom van 7.500-8.000 mvt/dag door Zenderen over een erfontsluitingsweg met 30km/u is ten eerste nauwelijks in de praktijk te doen en ten tweede ver boven de aangegeven richtlijnen van de SWOV en CROW van + 5000 mvt/dag over een 30 km weg. En het dorp Zenderen schiet er nagenoeg niets mee op. Bij de aanleg van een rondweg gaat men al snel uit van minstens 75% verkeersreductie. Tijdens de Provinciale Staten vergadering van december 2021 is de ernstig tegenvallende verkeersreductie ook door de Provinciale Staten en Gedeputeerde Boerman vastgesteld. Hier is verder nog geen andere actie op ondernomen, dan dat er in de Scope hetzelfde staat (laatste alinea hoofdstuk 2.1. boven kaartje) als in de planMER. Sterker nog: de situatie met nog steeds zo'n groot aantal motorvoertuigen per dag is door Provincie en SWECO (omdat ze er niet uitkwamen?) toen doorgeschoven naar de Gemeente Borne (laatste alinea hoofdstuk 2.1. boven kaartje), waar één verkeersambtenaar zich er over mag ontfermen. En men schuift dit belangrijke (ste) onderdeel zomaar buiten de PIP. Ook hiertegen maken wij bezwaar. De huidige N743 is integraal onderdeel van de planMER en de voortzettingen daarvan. Wij gaan er van uit, dat er voordat er een PIP komt een reële oplossing voor dit probleem komt. Anders heeft deze randweg feitelijk nu al geen bestaansrecht. Dan komt o.a. een spoortracé in beeld, dat wel een verkeersreductie in Zenderen van meer dan 75% geeft van het verkeer door Zenderen, welk effect men normaal van een rondweg zou mogen verwachten. 3. De doelstelling robuustheid wordt ruim gehaald, in elk geval wat betreft wegstructuur. Maar voor een vrijwel nutteloze weg heeft robuustheid uiteindelijk weinig zin. 4. Toegevoegde doelstelling: aansluiting op knooppunt Azelo als grote plus voor de A1/A35 bundeling. Gezien de volgende vier ontwikkelingen:	1. Voor de Vloedbeltverbinding zijn de verkeersstromen in beeld gebracht op basis van het Regionaal Verkeersmodel Overijssel 2022 (RVMO), zie hiervoor paragraaf 1.7 van de reactienota. De afname bedraagt 2,0%. De afname wordt toegelicht in het provinciaal inpassingsplan. 2. Uit het wegontwerp Vloedbeltverbinding en het RVMO (2022) volgt een onderbouwing van de verkeersbewegingen op de nieuwe weg en omliggende wegen, zie paragraaf 1.7 van deze reactienota. Ook de effecten in Zenderen zijn in paragraaf 1.7 van de reactienota samengevat. Na het in gebruik nemen van de Vloedbeltverbinding zal een overdracht plaatsvinden van wegvakken van de provincie Overijssel naar de gemeente Borne. Maatregelen aan deze wegen zullen dan door de gemeente als wegbeheerder worden onderzocht en uitgevoerd. Landelijk wordt door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de SWOV en CROW gepromoot dat alle wegen binnen een bebouwde kom een snelheidsregime dienen te krijgen van 30 km/u. Een wegbeheerder mag hier slechts met een goede onderbouwing van afwijken. In dat licht bezien zijn er geen redenen om na openstelling van de Vloedbeltverbinding in de bebouwde kom Zenderen een maximum snelheid van 50 km/u te handhaven. Het provinciaal inpassingsplan maakt de aanleg van de Vloedbeltverbinding mogelijk en neemt hiervoor de benodigde bestemmingen op binnen het plangebied van de nieuwe provinciale weg. De af te waarderen wegvakken en eventuele aanpassingen op bestaande wegvakken en kruispunten maken geen onderdeel uit van het PIP. Deze afwaardering wordt in verkeersbesluiten vastgelegd door de wegbeheerders. Voor de afwaardering is geen aanpassing van het vigerende bestemmingsplan noodzakelijk. Na vaststelling van het PIP en na openstelling van de nieuwe weg is het pas mogelijk de betreffende wegvakken af te waarderen en de daarvoor passende maatregelen te nemen. Met de gemeenten Borne en Almelo wordt bepaald welke maatregelen op die wegvakken getroffen worden en welke besluiten daarvoor noodzakelijk zijn. 3. Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen en de robuustheid van de weg wordt onderschreven. 4. Het tracé bundeling A1/A35 heeft de mogelijkheid om aan te sluiten op knooppunt Azelo. Zoals aangegeven is dit een langere termijn mogelijkheid die een extra oplossing kan zijn voor de in de huidige situatie reeds voorkomende verkeersknelpunten rondom het in- en uitvoegend verkeer op de A1/A35. Het vooruitkijken levert een robuuster

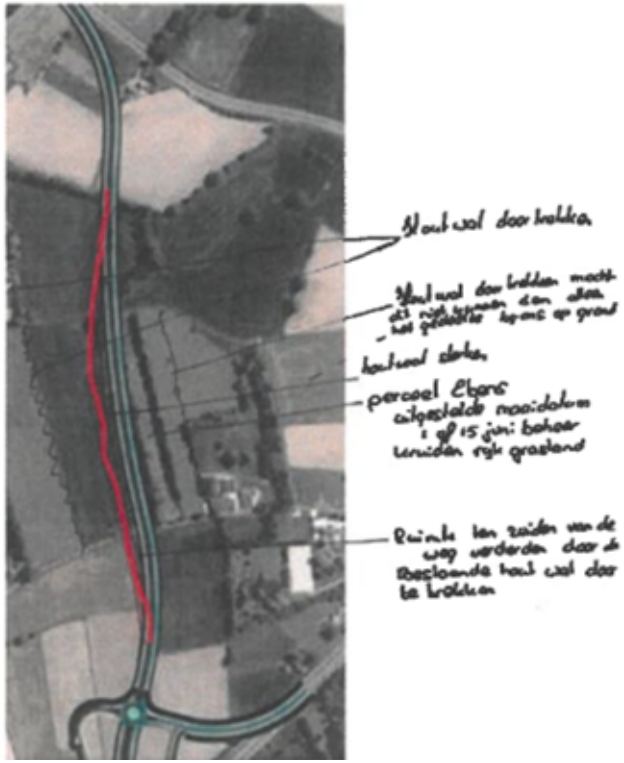
#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	stikstof , klimaat (CO_2-en verkeersreductie)*, sterk stijgende brandstofkosten en sterk stijgende aanlegkosten van de weg zal in de nabije toekomst deze aansluiting vrijwel zeker niet meer nodig zijn. Rijkswaterstaat lijkt daarnaast weinig prioriteit te geven aan wegvak Azelo-Buren. Van de MIRT is er nog geen zicht op uitvoering van enig onderdeel. De papieren plannen voor de weefvakken zijn inmiddels al gehalveerd van twee naar één weefvak aan weerszijden. Met bovenstaande argumentatie vervalt het bestaansrecht van de A1- A35 bundeling en moet deze heroverwogen worden. * Intussen werkt de overheid al hard aan verkeersreductie op de auto(snel)wegen: **Grote werkgevers op weg naar schonere kilometers** Nieuwsbericht | 19-04-2022 | 16:30 Concrete doel is 1 megaton CO2-winst in 2030. Er zijn ongeveer 8000 organisaties met 100 of meer werknemers in Nederland. In totaal werkt daar ruim 60% van alle werknemers. Nu is de uitstoot ongeveer 35 megaton CO_2 door het verkeer in Nederland: 1 megaton minder betekent ongeveer 3% minder verkeer! De planMER Vloedbeltverbinding ging nog uit van bijna 15% meer verkeer in 2030. Dus zonder de Vloedbeltverbinding wordt al een forse (richting de 18% t.o.v. model 2030) verkeersreductie behaald! Tel daarbij de ver onvoldoende verkeersreductie in Zenderen, wat blijft er nog over van nut en noodzaak van deze weg. Met goedkopere en simpelere oplossingen kan het verkeer dan ook om Zenderen worden geleid (waarbij naast de spoor-bundeling ook andere oplossingen mogelijk zijn, bv. een volledige korte boog).	wegennet op waarbij de (ruimtelijke) impact van toekomstige ingrepen in de wegenstructuur beperkt kunnen blijven. De sociaal-economische ontwikkelingen in de regio zijn de basis voor het verkeersmodel. Op basis van de prognoses over toekomstige (ruimtelijke) plannen worden deze in het verkeersmodel vertaald naar toekomstige verkeersintensiteiten. In het verkeersmodel is het scenario van hoge groei opgenomen wat voor een worst-case benadering van de ontwikkeling van het verkeer gebruikelijk is. - Gelet op bovenstaande beantwoording is het tracé bundeling A1/A35 de meest optimale zoals in de PlanMER afgewogen en hebben Provinciale Staten op 15 december 2021 bepaald om dit tracé verder uit te werken in een ontwerp provinciaal inpassingsplan. - De vermindering van uitstoot van CO_2 door het verkeer doet niets af aan de hoeveelheid verkeer die het wegennet moet verwerken en daarmee de noodzaak voor aanleg van de Vloedbeltverbinding en het verminderen van verkeer door de kern Zenderen. Voor het provinciaal inpassingsplan en de onderbouwing van de nieuwe verkeersstromen wordt gebruik gemaakt van het regionaal verkeersmodel Overijssel (RVMO), zie paragraaf 1.7 van deze reactienota.
13	Bij deze willen wij reageren op het scope document van 18 juli 2022. Wij willen graag de volgende punten onder uw aandacht brengen: 1. Waarom kan er bij de Kuipersweg ter hoogte van het wildviaduct niet een rijbaan tussen gaas/afrastering en hoogspanningsmast worden aangelegd. Er wordt ons namelijk verteld dat TenneT dit niet wil hebben. Onze vraag waarom kan het wel bij de Aamaatweg op industrieterrein Veldkamp in Borne bij mast nummer 137, daar is de poot van de mast afgeschermd met een dikke vangrail. 2. 15.000 voertuigen per dag als die hier straks langs komen dan brengt dit nog meer extra geluidsoverlast en fijnstof uitstoot met zich mee, wat wordt	1. Tussen de rijksweg A1/A35 en de hoogspanningsmast nabij de Kuipersweg is onvoldoende ruimte om de Vloedbeltverbinding of één rijbaan van deze provinciale weg aan te leggen. Ook niet wanneer gebruik wordt gemaakt van geleiderails ter afscherming van de hoogspanningsmast. De gronden tussen de A1/A35 en de Vloedbeltverbinding zijn in overleg met Rijkswaterstaat gereserveerd voor een eventuele uitbreiding van de rijstroken van de A1/A35. Het wegontwerp van de Vloedbeltverbinding houdt rekening met deze strook grond die noodzakelijk is bij aanpassing van de A1/A35. 2. Voor de inpassing van het wegontwerp wordt een landschapsplan opgesteld. De mogelijkheden voor een grondwal inclusief begroeiing tussen knooppunt Azelo en de aansluiting van de Azelosestraat op de Vloedbeltverbinding wordt hierbij ook uitgewerkt.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	hiermee gedaan en hoe worden wij daarvoor beschermd, ons idee is ga in overleg met Rijkswaterstaat om de bestaande geluidswal te verhogen en de nu nog bestaande opening ter hoogte van hectometerpaal 52,9 tot 53,0 rechts te dichten. 3. Ook vragen wij ons af wat straks nog het nut is van het wildviaduct of wordt deze straks doorgetrokken waardoor de verkeersveiligheid ernstig in gevaar komt, je kunt namelijk dan niet meer door de "bocht kijken" en het tegemoetkomend en of stilstaand (die wat wachten om het tegemoetkomend verkeer doorgang te verlenen) verkeer op tijd zien. 4. Ook willen wij nog graag van de gelegenheid gebruiken om te melden dat wij op 11 mei in gesprek zijn geweest bij de Hondeborg over hoe een en ander er straks uit zou kunnen gaan zien. Onze buurman die ook grond heeft liggen in het tracé had zelfs nog nooit een "keukentafel" gesprek gehad en hij had net als wij nog veel onbeantwoorde vragen. Men zou hierop terugkomen maar we hebben tot op de dag van vandaag nooit meer wat gehoord! Wat kunnen we hier nog van verwachten? 5. Ook werd er digitaal een situatieschets gestuurd waarbij de nieuw aan te leggen weg over het klaverblad Azelo afslag Deventer ging, voor ons onvoorstelbaar dat deze schetsen worden verspreid, het geeft veel onduidelijkheid.	Voor het provinciaal inpassingsplan worden ook onderzoeken naar geluid en luchtkwaliteit uitgevoerd. De geluidswal ten zuidwesten van de A1/A35 is in eigendom, beheer en onderhoud bij Rijkswaterstaat. U dient uw vraag over deze geluidswal te stellen aan Rijkswaterstaat. 3. In het landschapsplan en wegontwerp worden bestaande wildviaducten verlengd en is ook aandacht voor aanvullende maatregelen om bestaande verbindingen, zoals de Kuipersweg, die over de nieuwe provinciale weg wordt verlengd in te passen. Het wildviaduct wordt in de nieuwe situatie doorgetrokken omdat de ruimte tussen de rijksweg en de nieuwe provinciale weg geen verblijfsgebied voor diersoorten is. Bij het verlengd viaduct is het inderdaad lastig om tegenliggers tijdig te zien en daarom wordt er tussen het bestaande en nieuwe viaduct een uitwijkhaven gerealiseerd. 4. De provincie Overijssel blijft met alle grondeigenaren in gesprek. De reactie wordt meegenomen in de komende gesprekken met de grondeigenaren/ belanghebbenden in het gebied. 5. Het Scopedocument bevat als bijlage het huidige wegontwerp van de Vloedbeltverbinding. Mocht er onduidelijkheid zijn ontstaan over een situatieschets met klaverblad Azelo dan betreuren wij dat. De basis van het provinciaal inpassingsplan is het Scopedocument met bijlagen.
14	Naar aanleiding van uw toegestuurde documenten met het voorgenomen tracé van de nieuwe vloedbeltverbinding rondom Zenderen reageer ik in het kort nog even op het tracé rondom de ingang van de mestverwerkingsfabriek van Twence. Wij als hoveniersbedrijf/containerkwekerij aan de Almelosestraat 9 te Almelo zijn zoals te zien op de tekening en zoals u het uitlegde in het gesprek ter plekke over de ontsluiting nog niet helemaal overtuigd van het tracé rondom de B weg die ons vanaf de rotonde bij de ingang van de mestverwerkingsfabriek tot aan huizen nummer 15 en 17 daar ter plekke doodlopend worden. Gezien het vrachtverkeer en bezoekend verkeer aan ons bedrijf zijn wij bang dat het een doodlopend stuk fietspad wordt, en geen fatsoenlijke brede toegangsweg tot en met huisnrs 15 en 17. Ook een paalafsluiting ergens bij huisnrs 15 en 17 in de parallelweg die daarna fietspad wordt is de indiener van deze reactie het nog niet helemaal mee eens gelet op beperkingen voor snelheid en bereikbaarheid van het bedrijf.	- Ten noorden van Twence is in het wegontwerp van de Vloedbeltverbinding langs de bestaande provinciale weg een doorgaande parallelweg aan de oostzijde van 4,5 meter breed voorzien. Aan de westzijde blijft de parallelweg tot aan huisnummers 15 en 17 de huidige breedte en inrichting houden. De parallelweg heeft de functie van een erftoegangsweg. Het is toegestaan om te halteren op de rijbaan, mits de doorgang van het overige verkeer niet wordt belemmerd. Het langdurig geparkeerd staan met grote vrachtwagens of laden en lossen op de parallelweg is ongewenst.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	Wij hebben net voor onze toegang tot het bedrijf een paar grote stenen pilaren gemetseld voor draaipoorten te plaatsen. Deze komen dan wel heel dicht aan het nieuwe stuk weg te staan omdat wachtend vrachtverkeer niet op de B weg geparkeerd mogen staan zoals eerder door de provincie aangegeven. Ook hiervoor moet een oplossing komen. De indiener van de reactie wil graag in overleg over: 1. Grondruil en verwerving van het naast gelegen stuk grond op de hoek van de Almelosestraat en het Elhorsterveldweg zandpad; 2. Afspraken over bereikbaarheid, compensatie grond en de aan- en afvoer van vracht- en autoverkeer vanaf de rotonde tot aan huisnummer 15 en 17; 3. Het tracé ter plaatse gespecificeerd doornemen en wensen over bereikbaarheid en landschappelijke invulling bespreken; 4. Een gedetailleerder kaartbeeld bespreken om de toekomstige situatie beter te kunnen beoordelen.	- Naar aanleiding van de reactie zal een vervolgoverleg plaatsvinden om het wegontwerp in detail te bespreken met de indiener van deze reactie.
15	Naar aanleiding van ons keukentafelgesprek, het bezoek in het veld en het Scopedocument Vloedverbinding waarin de uitgangspunten voor het PIP worden uiteengezet, wil ik hierbij toch even een reactie geven. Ik zie de Vloedbeltverbinding in eerste instantie als een pijnlijke maar wel noodzakelijke doorsnijding van het landschap. De weg komt te liggen in het open gebied wat de plaatsen Almelo/Wierden en Borne/Hengelo/Enschede van elkaar scheiden en op regionale schaal een belangrijke, ecologische functie vervult. Voor de kwaliteit van de biodiversiteit in het landschap en de robuustheid van natuurgebieden is juist de groene long/buffer van cruciaal belang voor het landschap en de natuur. De effecten van een dergelijke doorsnijding op flora en met name fauna wordt vaak onderschat en komen bovenop andere negatieve invloeden van stikstof, klimaatverandering en gebruik van landschap. In het rapport 'Landschapsanalyse en waardering' ten behoeve van de tracéafweging in het PlanMER lees ik dan ook, op zowel pagina 8 als op pagina 14, dat in het **Verdrag van Zenderen**, wat in 2019 is afgesloten, alle partijen een belofte hebben gedaan zowel aan elkaar als aan het landschap dat de bestaande landschapselementen als houtwallen behouden moeten worden. In het plan wat er nu ligt zie ik dat op pijnlijke wijze bij het tracé 'de korte boog' hier **geen** rekening mee is gehouden.	- Bij het opstellen van het provinciaal inpassingsplan voor de Vloedbeltverbinding wordt ook een landschapsplan opgesteld. De basis voor dit landschapsplan is de ecologische inventarisatie van het plangebied (Eco Groen) en de natuuronderzoeken ter plaatse van het tracé. In het landschapsplan wordt de inpassing van de nieuwe provinciale weg uitgewerkt. Hierin worden ook compenserende maatregelen uitgewerkt die vervolgens weer bestemd worden in het provinciaal inpassingsplan. - Bij de uitwerking van de korte boog worden de bestaande houtwallen zoveel als mogelijk behouden. De noordelijke houtwal zal voor ca. 60% behouden kunnen blijven zonder maatregelen. Voor de resterende houtwal wordt nog verkend of met het plaatsen van een afschermingsvoorziening (bijvoorbeeld geleiderail) de houtwal nog meer te behouden is. De houtwal wordt als nieuw element wel weer aangebracht, met gebruikmaking van de bestaande onderbegroeiing.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	 Tevens lees je in hetzelfde rapport op pagina 24 dat dit tracé in een waardevol Maten- en Flierenlandschap ligt. Op deze pagina wordt vervolgens geschreven dat er alles aan gedaan moet worden om dit gebied voor zover mogelijk in takt te houden en te versterken. Vervolgens zie je in het rapport op pagina 25 nogmaals staan *'de nog gave delen verdienen een intensief op cultuurhistorische waarde gerichte inrichting en beheer'* en *'Particulier natuurbeheer zijn voor dit landschap aan de orde'*. Doorgaand naar pagina 30 en 48 onder het hoofdstuk groen, lees je vervolgens weer dat *'waar mogelijk het wenselijk is om de groenstructuren weer aan te vullen en of te herstellen'*. Wat in hetzelfde hoofdstuk op pagina 48 is beschreven is '*dat de korte boog vanaf de N744 de groenstructuren van het landschap moeten volgen'*.  Ten slotte wordt er in het rapport, wat ten grondslag hoort te liggen aan het plan, op pagina 52 geschreven dat Landschapsherstel mogelijk is.  Het gaat er mij niet om de rondweg tegen te houden. Ik vind het echter zeker wel essentieel om de **Belofte die de gemeente, de provincie en het Overijssel**	- Bij het opstellen van het provinciaal inpassingsplan voor de Vloedbeltverbinding wordt ook een landschapsplan opgesteld. In het landschapsplan zal ook worden uiteengezet waarom gekozen is voor de huidige ligging en wat de gevolgen zijn voor de houtwal en op welke wijze deze gevolgen worden gecompenseerd. De compenserende maatregelen worden dan weer bestemd in het provinciaal inpassingsplan. De aangehaalde aanvulling van bestaande groenstructuren is één van de onderwerpen in het landschapsplan. Bovendien bevat dit plan de noodzakelijke aanvullingen van het landschap die ook direct bij de werkzaamheden voor de Vloedbeltverbinding worden uitgevoerd en extra aanvullende maatregelen die de provincie Overijssel met de grondeigenaren bespreekt en vastlegt. Die extra maatregelen zijn niet noodzakelijk maar vanuit het versterken van het landschap worden ook verder weg van de Vloedbeltverbinding gelegen maatregelen wel wenselijk geacht ter versterking van het grotere gebied/ regio. - De rapportage landschapsplan maakt onderdeel uit van het provinciaal inpassingsplan. In de toelichting van het provinciaal inpassingsplan zal ook worden aangegeven op welke wijze de compensatie van het landschap planologisch is vastgelegd. Het Scopedocument is de start van het provinciaal inpassingsplan en de daarbij behorende onderzoeken naar de impact van de nieuwe provinciale weg. Dat is de reden dat er nu in het Scopedocument nog geen invulling kan worden gegeven aan de punten die in deze reactie naar voren worden gebracht. Uiteraard heeft de provincie Overijssel wel in beeld welke afspraken zijn gemaakt en welke (belangrijke) landschapselementen terug moeten komen bij de inpassing van de Vloedbeltverbinding in het bestaande landschap. De in de reactie aangedragen onderwerpen zullen ook zeker worden meegenomen en worden

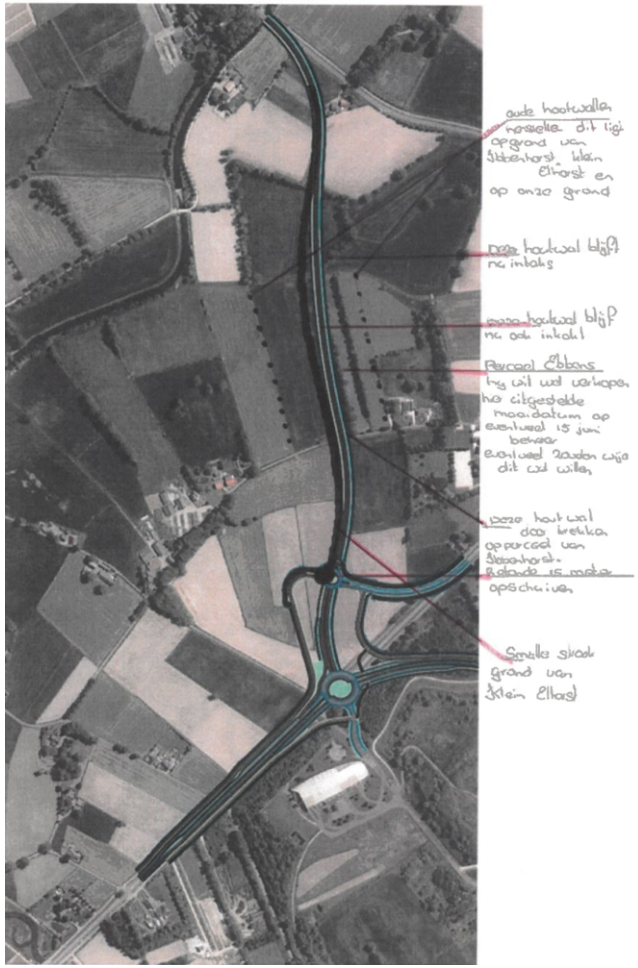
#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	Landschap in 2019 met elkaar hebben afgesproken en schriftelijk hebben ondertekend ook wordt nagekomen. Als die belofte niet wordt nagekomen wat is dan een contract nog waard en hoeveel vertrouwen moeten wij als burgers dan nog in de overheid hebben. Daarnaast moeten de overige punten die in het rapport staan ook worden gerespecteerd. Er is immers niet voor de show een onderzoek gedaan. Het zijn kostbare onderzoeken waar alle inwoners aan mee betalen. Zij hebben dan ook het recht op het feit dat de onderzoeksresultaten ook worden meegenomen in het tracé 'de korte boog'. In het huidige Scopedocument als mede in de ontwerpnotitie Vloedbeltverbinding zie ik van al deze onderzoeken, bevindingen, aanbevelingen en beloftes niks terugkomen. Hieronder zal ik dan ook een aantal concrete voorstellen doen die zeker uitvoerbaar zijn, ook vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid. Als de weg volgens pennestreep zou kunnen lopen, dan wordt aan alle punten voldaan die in het rapport staan en de houtwallen blijven dan 100% intact. Tevens wordt de natuur versterkt en de kan **belofte die alle partijen gedaan hebben naar de natuur ook nagekomen** worden voor wat betreft het tracé de korte boog.	toegelicht in het ontwerp provinciaal inpassingsplan. Wij begrijpen dat de uitgangspunten uit "Het verdrag van Zenderen" conflicteren met de aanleg van een nieuwe provinciale weg in het gebied. Het landschapsplan dat onderdeel is van het ontwerp provinciaal inpassingsplan bevat naast het inzicht in de aantasting van het landschap ook de wijze van compensatie van dit verlies en extra aanvullende maatregelen om het landschap te versterken. Reageren op het landschapsplan is mogelijk in de procedure van het ontwerp provinciaal inpassingsplan.
	De aanleg van deze rondweg is een zware slag voor de natuur en de inwoners in het gebied. Daarnaast spelen er grote andere problemen mee waaronder natuurlijk het stikstofprobleem en de CO2 uitstoot waar iedereen in Nederland mee te maken krijgt. In het huidige voorstel zal de rondweg er alleen maar voor zorgen dat het stikstofprobleem groter gaat worden.	- Onderdelen van de onderzoeken van het provinciaal inpassingsplan zijn ook stikstof, luchtkwaliteit in bredere zin en de effecten op natuur. Onderdeel van de onderzoeken van het provinciaal inpassingsplan is ook stikstof. Nu de Vloedbeltverbinding als nieuwe weg wordt gerealiseerd zal in Zenderen juist een verbetering optreden. Alle effecten van de Vloedbeltverbinding worden beschreven in het provinciaal inpassingsplan.
	In het voorstel van mijn kant om de houtwallen 100% intact te laten deels te versterken, kun je deze extra uitstoot zelfs deels weer compenseren. De biodiversiteit en landschap worden versterkt, ook dat is een essentieel onderdeel in het rapport. In het rapport wat op 23 maart 2022 is verschenen, wat via het onderstaande linkje ook te lezen is, https://www.rli.nl/publicaties/2022/advies/natuurinclusief-nederland adviseert de Raad voor Leefomgeving en Infrastructuur (Rli) dat Nederland vaak te kort schiet in het herstel van de natuur. **De Rli schrijft hierin ook zeer duidelijk dat de overheden niet voldoende met elkaar samenwerken.** Ook dit rapport mag niet genegeerd worden en behoort samen met de bovengenoemde punten een onderdeel te worden van het plan. De overheid stelt hier zelfs een behoorlijk bedrag voor beschikbaar.	- Het voorgestelde tracé voor de korte boog ten noorden van de bestaande houtwal is gelet op onderstaande punten niet haalbaar: a. Voor de bruikbaarheid van percelen wordt zoveel mogelijk de bestaande perceelsgrenzen gevolgd zodat het gebruik van de resterende gronden zo optimaal mogelijk is; b. Vanwege de eisen die gesteld worden aan de opeenvolging van krappe bogen op een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 80 km/u, een en ander zodat bestuurders van voertuigen niet uit koers raken of frontale botsingen veroorzaken.
	Ik wil u dan ook vragen om bovengenoemde punten in het Scopedocument op te nemen en mee te nemen in de PIP waarbij wij met elkaar gaan werken aan een groot integraal plan waarbij alle afspraken en doelen van de bewoners, de provincie en waterschap worden meegenomen bij de aanleg van een nieuwe weg.	- Zoals hiervoor vermeld wordt het effect van de Vloedbeltverbinding op het landschap en de (natuur)waarden in beeld gebracht in het landschapsplan. Dit plan bevat ook maatregelen om de ingreep van de provinciale weg te beperken dan wel te compenseren.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
		
	Als de gemeente en de provincie dit plan willen oppakken dan voldoen zij aan alle doelen die gesteld worden in het rapport Landschapsanalyse en waardering ten behoeve van tracéafweging PlanMER maar ook aan de aanbevelingen die de Rli gedaan hebben aan Minister C. van der Wal. Tevens ligt dit plan in lijn met de koers die de provincie Overijssel kiest in het PPLG: alle opgaven in één keer oppakken zodat inwoners en ondernemers niet steeds weer in onzekerheid leven en worden gedwongen te veranderen. Tevens wordt de natuur en landschap niet verder verzwakt maar juist versterkt. Laat deze buffer tussen de grote steden ondanks de noodzakelijke rondweg een groene long in het stedelijk gebied blijven. Laat het een voorbeeld zijn voor alle plannen die de overheid in de toekomst waar dan ook in het	- Het Provinciaal Programma Landelijk Gebied (PPLG) zal naar verwachting voor juli 2023 worden aangeboden aan de minister. Het ontwerp provinciaal inpassingsplan zal naar verwachting in december 2022 worden gepubliceerd, inclusief het landschapsplan. Gelet op de verschillende planningen zal voor de Vloedbeltverbinding het landschapsplan en de borging van het landschap in het provinciaal inpassingsplan eerder gereed zijn. De aanpak en onderbouwing van het provinciaal inpassingsplan zal wel zoveel mogelijk aansluiten bij de doelstellingen van het PPLG.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	land gaat uitvoeren. Laten wij er met elkaar voor zorgen dat natuur niet de dupe gaat worden van plannen waarbij de verschillende instanties niet goed samenwerken en niet van elkaars belofte op de hoogte zijn. Samengevat kunnen de gemeente en de provincie met dit plan aan de volgende doelen voldoen: 1. de infrastructuur wordt verbeterd 2. alle doelen in het rapport Landschapsanalyse en waardering ten behoeve van tracéafweging PlanMER wordt aan voldaan 3. de zware belofte welke in 2019 is gedaan wordt nagekomen 4. de aanbevelingen welke in het rapport wat op 23 maart 2022 is verschenen Natuurinclusief Nederland staan, ook hier wordt aan voldaan 5. zowel de natuur als het milieu gaan van dit plan profiteren. Ten slotte: een aantal bewoners die in deze regio wonen zullen hier niet blij van worden, echter het gaat om een paar bewoners. Het kan toch niet zo zijn dat een paar bewoners zoveel invloed en druk kunnen uitoefenen op de overheid dat alle beloftes, rapporten en de bevindingen die verschillende onderzoekers hebben gedaan en gepubliceerd zijn, maar ook de doelen van Nederland zo negatief kunnen beïnvloeden dat de natuur en het klimaat hier blijvende schade van gaan ondervinden. Ik hoop dan ook dat ik met deze zienswijze een positieve bijdrage heb kunnen leveren aan deze Scopenotitie en de verdere uitwerking van het definitief plan. Daarnaast zou ik het op prijs stellen om te kijken hoe wij in een vervolggesprek kunnen kijken hoe wij met elkaar het landschap in onze regio kunnen behouden en waarbij de belangen van alle bewoners en ondernemers worden meegenomen.	- Zoals in hoofdstuk 1 van deze reactienota is samengevat zal het plan voor de aanleg van de Vloedbeltverbinding volgens de ingezette weg en te nemen stappen verder worden voorbereid. Het publiceren van het Scopedocument heeft tot doel om met aanvullende informatie en wensen zoveel mogelijk rekening te houden bij het verder onderzoeken van het gekozen voorkeurstracé en de noodzakelijke onderbouwing in het provinciaal inpassingsplan. - Het landschapsplan zal uiteraard eerst worden opgesteld en onderdeel uitmaken van het ontwerp provinciaal inpassingsplan. Ook op het landschapsplan kan worden gereageerd. Daarnaast zal het landschapsplan ook met grondeigenaren en de omgeving worden besproken. Zoals eerder benoemd bevat het landschapsplan noodzakelijk, in het provinciaal inpassingsplan opgenomen maatregelen, en wenselijke versterking van het landschap die de provincie Overijssel met de omgeving zal bespreken.
15 a	Na overleg met verschillende organisaties heb ik besloten om een aanvulling in te sturen op de eerdere zienswijze. Met deze aanvulling wil ik toch nog even nader ingaan op de grote ecologische waarde van de houtwallen gelegen aan de Elhorsterweg waar nu de korte boog is ingetekend. Ook de houtwal welke aan de Oostkant van de Azelerbeek ligt is hierbij een groot aandachtspunt en is ook van groot ecologisch belang in deze regio. Op de Chromotopografische kaart des Rijks, welke verkend is in 1881-82, herzien is in 1903 zijn deze houtwallen reeds te zien, ook op de site van topotijdreis.nl kunt u zien dat deze houtwallen al ruim 120 jaar in deze staat bestaan. Deze houtwallen hebben dan ook bewezen dat ze talloze stormen kunnen doorstaan en goed verankerd zitten in de natuur.	

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	 Op deze houtwallen tref je een grote diversiteit aan van korstmossen, verschillende beschermende vogels, vleermuizen, marters maar onder andere ook verschillende waardevolle en beschermde amfibieën. De Azelerbeek vormt vervolgens een waardevolle doorgang tussen deze twee houtwallen en versterkt dan ook de ecologische waarde. Deze houtwallen zijn nog steeds in een oorspronkelijke staat en zijn voorzien van enkele waardevolle oude eiken. Deze houtwallen hebben dan ook een zeer waardevolle functie in het landschap en het ecosysteem. Mede in het belang van deze grote ecologische waarde en de beschermende dieren die er nestelen en op leven en waarbij ik ook nogmaals wil verwijzen naar het Verdrag van Zenderen, wil ik u verzoeken om deze waardevolle landschapselementen intact te houden. Het kan niet zo zijn dat deze weg het ecosysteem van deze beschermde dieren gaat aantasten of zelfs gaat verwoesten. Iedere inwoner in Nederland weet dat je beschermde dieren en planten moet beschermen. De oplossing is niet moeilijk, als de rotonde een meter of 15 richting Almelo kan opschuiven, dan kan de rondweg zo ingetekend worden dat deze houtwallen intact kunnen blijven. De grond welke dan vrijkomt ten zuiden van de rondweg kan vervolgens gebruikt worden om de houtwal deels te versterken. Eventueel zou de grond opgekocht kunnen worden door het Overijssel Landschap of de provincie Overijssel en vervolgens kan dit dan weer in pacht worden uitgegeven, waarbij de pachter dan de verplichting krijgt om de houtwallen te onderhouden en het grasland weer als pachtgrond met een beheersovereenkomst en onder 15 juni beheer wordt verpacht. Eventueel zou dit ook met de grond kunnen wat ten westen	- De voorstellen om de bestaande houtwallen te behouden en het tracé van de korte boog te verplaatsen in noordelijke richting is onderzocht. Uiteindelijk is het voorgestelde tracé gekozen om in procedure te brengen. Het landschapsplan van de Vloedbeltverbinding zal ingaan op de ingrepen in het landschap en de wijze waarop dit wordt gecompenseerd. Ook bij het deels aanpassen van de bestaande houtwallen zal aandacht zijn voor de wijze waarop deze gecompenseerd moet worden en net als de reactie aangeeft wellicht extra versterkt zodat er meer wordt aangevuld dan verwijderd.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	van de Elhorsterweg ligt. Eventueel zou je dan de twee aanwezige houtwallen zelfs nog kunnen doortrekken richting Twence, op deze manier maak je wel een zeer mooie groene ecologische verbindingszone tussen Zenderen en Almelo. Het grote voordeel van dit plan is dat provincie zich nu wel aan de eerdere gemaakte afspraken en belofte kan houden welke in het Verdrag van Zenderen is ondertekend. Daarnaast wordt in het voorstel nu wel rekening gehouden met de aanbevelingen welke Sweco in het rapport Landschapsanalyse en waardering ten behoeve van tracéafweging PlanMER hebben gedaan op 3 februari 2021. In deze aanvulling wil ik dan ook samengevat het volgende nogmaals even toelichten: 1. de houtwallen hebben zeer grote ecologische waarde, hier nestelen beschermde dieren en het heeft een zeer grote ecologische waarde 2. het Verdrag van Zenderen moet worden nageleefd, het kan niet zo zijn dat iedereen maar beloftes kan doen en vervolgens komt niemand deze na. Als dat tegenwoordig het beleid is dan is de provincie wel erg ver aan het weg zakken 3. de aanbevelingen, welke in het rapport Landschapsanalyse en waardering ten behoeve van tracéafweging PlanMER staan van 3 februari 2021 moeten ook bij dit deel van het tracé worden meegenomen.	

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
		
16	Dank voor het toezenden van de documenten. We willen graag reageren op zowel het Scopedocument als het ontwerpdocument. Het wegtracé is voorzien over een stuk terrein wat in ons bezit is en waar voor een deel operationele activiteiten plaatsvinden. Het belang voor Twence is dus groot en	

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	we willen dan ook zorgen dat onze positie ondubbelzinnig duidelijk is en voorkomen dat er verkeerde verwachtingen ontstaan. In het Scopedocument wordt (op pagina 8) gesteld "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." Deze beschrijving bevat teksten die onjuist zijn c.q. een verkeerde indruk kan geven. Ter toelichting: 1. De aanduiding "voormalige stortplaats" is feitelijk en juridisch onjuist! De stortplaats wordt weliswaar zeer beperkt gebruikt, maar het is nog steeds een operationele stortplaats en is als zodanig bestemd en vergund. De aanduiding "voormalig" kan een belanghebbende een verkeerde indruk geven, daarmee verkeerde verwachtingen wekken en een belanghebbende op het verkeerde been zetten in zijn of haar reactie. 2. De tekst "volgt de rand" wekt de suggestie cq. kan de suggestie wekken dat de stortplaats niet wordt beïnvloed, hetgeen zeker niet het geval is. Ook dat kan daarmee een belanghebbende een verkeerde indruk geven. Zoals al in een eerder stadium vermeld, leiden ingrepen in het stortlichaam tot een aantal specifieke milieueffecten danwel bevatten een aantal milieurisico's. Mogelijk ten overvloede, maar om elk misverstand te voorkomen, willen we nogmaals een paar punten benadrukken die we in een eerder stadium hebben opgemerkt: 3. We willen ons coöperatief opstellen, maar de betreffende strook grond heeft altijd een rol gespeeld bij de landschappelijke inpassing van de stortplaats in het landschap. Twence hecht er belang aan dat de afschermende functies die het bestaande gebied naast de stortplaats nu vervuld worden in het gebied, gecompenseerd worden. Dat gaat niet alleen om directe kosten, maar ook de afschermende functie van het gebied. Met de verkoop van een deel van deze gronden verliest Twence die invloed, sterker nog, er komt voor de inwoners van Zenderen een verstorende factor voor terug. Wij vinden het daarom niet meer dan redelijk dat in het plan expliciet nieuwe afschermende groenstructuren worden toegevoegd. We wijzen erop dat dit aspect in het	1. In de verdere stukken van de Vloedbeltverbinding zal de stortplaats Twence worden benoemd die beperkt wordt gebruikt. 2. Bij de verdere uitwerking van het wegontwerp van de Vloedbeltverbinding en de inpassing daarvan in het landschap is en wordt met alle grondeigenaren, waaronder Twence, gesproken. De impact van de weg op het terrein van Twence maakt onderdeel uit van deze gesprekken. Uiteraard is het uitgangspunt dat milieurisico's moeten worden voorkomen. 3. Onderdeel van het wegontwerp van de Vloedbeltverbinding is een landschapsplan. De inpassing van de weg en aansluiting daarvan op onder andere het terrein van Twence maakt onderdeel uit van het landschapsplan. De principes van de landschappelijke inpassing zijn opgenomen in het scopedocument. De uitwerking zal plaatsvinden in het landschapsplan dat onderdeel uitmaakt van het ontwerp provinciaal inpassingsplan.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	scopedocument en in het ontwerpdocument niet cq. niet duidelijk terugkomt, terwijl deze onzes inziens wel een integraal onderdeel vormt van het plan waarvoor een PIP wordt gemaakt en er bovendien (volgens onze informatie) wel contacten met omwonenden zijn die juist over dat punt gaan. We verduidelijken dat het over het gehele stuk verschillende effecten heeft:	
	4. Op een deel van het tracé wordt een bosachtig gebied met een recreatieve en agrarische functie doorsneden. Twence acht het van belang dat deze functies elders in de omgeving van het plangebied gecompenseerd worden. Gesprekken met omwonenden bevestigen dat ook zij veel belang hierbij hebben.	4. Door de aanleg van de Vloedbeltverbinding wordt het landschap aangetast. In het landschapsplan wordt de beoogde compensatie van dit landschap verder uitgewerkt.
	5. Op een deel van het tracé (het deel dat meer richting het spoor zit) wordt de landschappelijke afscherming doorbroken. Hierdoor komt het stortlichaam en een voorzien zonnepark sterker in zicht. Dit is een negatief effect voor de omgeving (en op die manier ook zo richting ons geuit; de omgeving vreest dat alles straks open is en ze zo tegen ons terrein aankijken). Twence acht het van belang dat deze negatieve effecten gemitigeerd worden met andere afschermde landschapselementen (die daarmee ook onderdeel vormen van het ontwerp en het PIP).	5. Zoals hiervoor aangegeven wordt de inpassing van de Vloedbeltverbinding uitgewerkt in het landschapsplan. De inpassing van de weg wordt ook met de omgeving besproken. Daarnaast kan eenieder hierop reageren in de zienswijzenperiode van het ontwerp provinciaal inpassingsplan. Het provinciaal inpassingsplan (met onderliggende onderzoeken en inpassingsplan) gaat alleen in op de motivering van de nieuwe provinciale weg. Afzonderlijke projecten zoals een voorzien zonnepark, zal haar eigen ruimtelijke procedure moeten doorlopen.
	6. Naast dat het volstrekt duidelijk moet zijn dat er een redelijke prijs wordt betaald voor de grond, heeft Twence er de voorkeur voor dat dit geruild wordt met andere percelen (waar bijvoorbeeld de compensatie / mitigatie maatregelen zoals die in voorgaande bullets genoemd worden, wordt uitgevoerd);	6. De provincie Overijssel zal met alle grondeigenaren gesprekken voeren over verwerving van de gronden. Na een minnelijk traject volgt indien noodzakelijk een onteigeningsprocedure.
	7. Het zal volstrekt helder moeten zijn dat kosten die gemaakt moeten worden om bestaande bedrijfsactiviteiten van Twence te verplaatsen/ verschuiven (door o.a. de ingrepen in het stortlichaam, aan stortplaats verwante voorzieningen en andere voorzieningen van Twence) of zaken die leiden tot hogere bedrijfsvoeringkosten of derving van inkomsten, volledig voor rekening van de initiatiefnemer komen. We willen benadrukken dat de stortplaatsgerelateerde voorzieningen (zoals de sloot, de serviceweg, de drainage, de peilbuizen etc. etc.) niet alleen in	7. In overleg met Twence zal de inpassing van de Vloedbeltverbinding en de gevolgen voor het bedrijf worden besproken. Dit proces zal met alle grondeigenaren worden doorlopen. Uiteraard worden de gemaakte afspraken vastgelegd zodat ook bij de uitvoering van de werkzaamheden de activiteiten van Twence kunnen worden uitgevoerd.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	de operationele fase maar ook in de nazorgfase beschikbaar moeten blijven. 8. Ook moet volstrekt helder zijn dat de werkzaamheden zo uitgevoerd moeten worden dat de voortgang van bedrijfsprocessen, bijvoorbeeld levering van gas; aan- en afvoer van stoffen - zoals ook voldoende opstelruimte voor vrachtwagens-, materialen en diensten, bluswater (deze opsomming is niet limitatief), niet belemmerd wordt. Het zijn weliswaar praktische, technische zaken die wellicht goed oplosbaar zijn, maar het niet goed oppakken kan zeer negatieve gevolgen geven.	8. Zoals hiervoor beantwoord zal niet alleen de nieuwe situatie maar ook de wijze van uitvoering van de werkzaamheden met Twence worden besproken.
	We wijzen erop dat Twence momenteel met stakeholders spreekt over de eindvorm van het stortlichaam. Dit aspect is benoemd bij de reactie op de NRD. Deze discussie kan niet los worden gezien van ingrepen aan dat stortlichaam ten gevolge van de weg. Het PIP voor het wegtracé beïnvloedt immers een ander vastgesteld PIP. Het is belangrijk dat deze beide besluiten straks goed op elkaar aansluiten. Het onderzoek en het latere PIP moeten deze aspecten dus ook adresseren. Daarbij moet rekening worden gehouden met het feit dat deze locatie onderdeel is van de Green Deal Duurzaam Storten. De keuze voor doorvoer van duurzaam stortbeheer - als blijkt dat deze afweging voor de locatie Elhorst positief uitpakt (dat wordt duidelijk zodra de pilots met duurzaam stortbeheer tot het gewenste resultaat leiden) mag niet worden gehinderd.	- In het provinciaal inpassingsplan 'locatie Elhorst-Vloedbelt' (vastgesteld 27 februari 2019) is de bestemming van de stortplaats Twence vastgelegd op basis van de door de provincie Overijssel verleende vergunning. Bij de uitspraak door de Raad van State op 28 oktober 2020 is dit plan onherroepelijk geworden. Nu Provinciale Staten het bevoegd gezag zijn voor zowel het provinciaal inpassingsplan voor de stortplaats en mestverwerking en de Vloedbeltverbinding, kan in het ontwerp provinciaal inpassingsplan voor de provinciale weg de landschappelijke inpassing worden uitgewerkt. De landschappelijke opgave van Twence wordt hierbij aangevuld met de landschappelijke inpassing van de Vloedbeltverbinding. Beide opgaven kunnen elkaar versterken bij het realiseren van het eindbeeld.
	Specifiek t.a.v. Hoofdstuk 3 van het scope document nog een paar opmerkingen 9. Archeologie wordt niet genoemd. 10. Hinder tijdens de bouwfase, en emissies gevolge als gevolg van aantasting van het stortlichaam worden niet genoemd als nader te onderzoeken. We wijzen er (nogmaals) op dat daar mogelijk wel extra methaanemissies en geuremissies zouden kunnen optreden. Ook de milieueffecten van alle tijdelijke ingrepen op o.a. onze infrastructuur (hinder e.d. ten gevolge van bijvoorbeeld het omleiden van verkeer) komen nu niet duidelijk terug. Gezien de aard van het project zullen deze effecten mogelijk niet kortdurend zijn. Vandaar dat wij van mening zijn dat deze effecten thuishoren in de onderzoeken voor het PIP. 11. Deze voornoemde punten zouden volgens de Nota van antwoord op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de plan MER worden meegenomen in het plan MER. Wanneer we het planMER bekijken zijn	9. Het archeologisch onderzoek maakt onderdeel uit van het ontwerp provinciaal inpassingsplan. 10. Het ontwerp provinciaal inpassingsplan met onderliggende onderzoeken maakt de aanleg van de Vloedbeltverbinding mogelijk. In het provinciaal inpassingsplan wordt niet geregeld op welke wijze de nieuwe weg wordt aangelegd. De provincie Overijssel zal een aannemer selecteren om de weg aan te leggen. In dit contract zal aandacht worden besteed aan hinder en overlast gedurende de werkzaamheden en routes voor het verkeer gedurende de uitvoering. 11. Voor het provinciaal inpassingsplan Vloedbeltverbinding worden de noodzakelijke onderzoeken uitgevoerd. De resultaten van deze onderzoeken worden in de toelichting van het plan opgenomen en de onderzoeksrapporten zelf als bijlage. In het stadium van het ontwerp provinciaal inpassingsplan wordt inzicht gegeven in alle effecten van de aanleg van de Vloedbeltverbinding.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	die onderwerpen weliswaar behandeld, maar alleen op kwalitatief niveau en dan in het kader van een tracékeuze waarbij varianten onderling vergeleken zijn. De werkelijke effecten in deze specifieke uitwerking (en de eventuele mitigerende maatregelen) zijn toen (begrijpelijkerwijze) niet in beeld gebracht. Maar in dit stadium zouden die onzes inziens wèl in beeld moeten worden gebracht. Als voorbeeld wijzen wij u op de opmerking uit het plan MER "Voor het aspect archeologie zijn alle tracés negatief beoordeeld op basis van de doorsnijding van gebieden met een hoge archeologische verwachtingswaarde". Oftewel, dit moet wel nog specifiek bekeken worden.	
	12. In het plan MER wordt gesteld "In de uitwerking van het voorkeursalternatief zal het thema duurzaamheid nadere aandacht krijgen". We vinden positief dat dit onderwerp inderdaad aan bod komt, maar het betreft een zeer globale beschrijving van thema's. Het is onduidelijk wat dit dan werkelijk concreet omvat en waar dat aan getoetst wordt. Wij verzoeken u dit te verduidelijken.	12. In het ontwerp provinciaal inpassingsplan wordt ook het onderwerp duurzaamheid opgenomen. Daarnaast zal ook in de aanbesteding waar de provincie Overijssel de aannemer selecteert om de nieuwe provinciale weg aan te leggen aandacht zijn voor duurzaamheid.
	Specifiek t.a.v. de ontwerpnotitie nog een opmerking t.a.v. de geschiktheid voor zwaar vrachtverkeer. Wat wij inhoudelijk niet kunnen beoordelen is of de aansluiting op de weg bij de rotonde ook voldoende geschikt is voor zwaar vrachtverkeer (trekkers met lange opleggers). Wij gaan ervan uit dat de ontwerpparameters daar rekening mee houden, maar benadrukken dat we willen voorkomen dat nadien vrachtverkeer van en naar ons terrein leidt tot beschadiging van weg of bermen en dergelijke en Twence dan wordt aangesproken. Wij verzoeken u te verduidelijken hoe dit aspect geborgd wordt.	- Bij de uitwerking van het wegontwerp en daarmee het ruimtebeslag van het ontwerp provinciaal inpassingsplan wordt ook rekening gehouden met het transport van en naar Twence over de rotonde bij het bedrijf.
	Wij hebben zorg dat de aanpassing van onze inrit ertoe leidt dat de opstelruimte straks onvoldoende is. Dit is niet alleen voor ons mogelijk negatief, maar kan ook andere neveneffecten (op bijv. verkeersveiligheid) geven. We bevestigen dat we graag met de provincie nader in gesprek gaan over de precieze uitwerking en benadrukken hier vooral hoe belangrijk dit aspect voor ons is.	- Zoals hiervoor aangegeven is naast de rotonde van de Vloedbeltverbinding bij het bedrijf ook aandacht voor de ontsluiting van het bedrijfsperceel en de daar aanwezige inrit. De aansluiting van de rotonde en bedrijfsinrit wordt als geheel uitgewerkt in het wegontwerp. In de bestaande situatie is ter plaatse van het bedrijf geen opstelruimte voor vrachtwagens langs de openbare wegen.
	Wij zijn voor onze bluswatervoorziening aangesloten op de grote drinkwatertransportleiding van Vitens. Onze aansluiting zal in het kader van de aanleg van de rondweg onder de nieuwe weg liggen. Ons belang is dat de beschikbaarheid van dit bluswater wel behouden blijft. Het moet duidelijk zijn dat deze aansluiting onderdeel behoort te zijn van de aanpassingen op de infrastructuur	- Onderdeel van de uitwerking van het wegontwerp en de realisatiefase van de provinciale weg is ook het kabels- en leidingen overleg. Uit dit overleg volgt ook of er aanpassingen noodzakelijk zijn aan de ondergrondse infrastructuur.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	die onderdeel zijn van de werkzaamheden om het wegontwerp te kunnen realiseren.	
17	Inleiding Onlangs ontvingen wij het Scopedocument Provinciaal Inpassingsplan Vloedbeltverbinding. Dit document ligt op dit moment ook ter inzage en tot uiterlijk 9 september a.s. kan een reactie op het document (en de daarbij horende bijlagen) worden ingediend. Mede namens de gemeenteraad Almelo geven wij (College Almelo) de volgende reactie op het Scopedocument. **Reactie** Zoals u weet, zijn wij het niet eens met de keuze voorde variant Bundeling A1/A35. Het ligt juist voor de hand dat gekozen wordt voor een van de Korte Boog-varianten. Dit standpunt hebben wij al meermaals aan u voorgehouden en toegelicht, onder meer in onze brief d.d. 23 november 2021. Het doel is om - met inachtneming van alle betrokken belangen - het verkeersprobleem op te lossen. Dat doel wordt echter niet bereikt met de gekozen variant. Dat staat wel vast. Dat klemt temeer, daar dit project hoogstwaarschijnlijk enkele tientallen miljoenen euro's extra gaat kosten, terwijl het beoogde doel niet wordt bereikt. Wij vragen ons dan ook in gemoede af of het maatschappelijk verantwoord is om in deze tijd, waarin inwoners het financieel zo moeilijk hebben, zoveel gemeenschapsgeld aan infrastructuur uit te geven, terwijl de verkeerskundige problemen niet opgelost worden en de natuur, die al onder grote druk staat, fors wordt aangetast. Wij zouden als medeoverheden hierover niet moeten strijden, maar hierin samen moeten optrekken. Wij hebben immers een gemeenschappelijk belang en verantwoordelijkheid in deze. Samengevat komt het erop neer dat de gekozen variant objectief bezien niet voldoet en het beoogde doel niet bereikt. Zo worden bijvoorbeeld ten minste twee van de afgesproken en in de startnotitie MER benoemde uitgangspunten niet gehaald: de doelstelling van minimaal 5% verkeersreductie op de A1/A35 knooppunt Azelo-Almelo wordt niet gehaald en er is sprake van forse negatieve effecten op de leefbaarheid en verkeersafwikkeling in het achterliggende gebied. Dat laatste geldt in het bijzonder ook voor het in (de gemeente) Almelo liggende gedeelte van de N743 tussen de Nijreessingel en Elhorst-Vloedbelt.	- In hoofdstuk 1 van deze reactienota is ingegaan op de achtergrond van de Vloedbeltverbinding. De tracé-afweging(en) in het PlanMER zijn daarin samengevat. Aan de hand van de besluitvorming door Provinciale Staten van de provincie Overijssel wordt nu verder gewerkt aan het ontwerp provinciaal inpassingsplan. - Voor de Vloedbeltverbinding zijn de verkeersstromen in beeld gebracht op basis van het Regionaal Verkeersmodel Overijssel 2022 (RVMO), zie hiervoor paragraaf 1.7 van de reactienota. - De effecten van de Vloedbeltverbinding worden onderzocht en samengevat in het ontwerp provinciaal inpassingsplan. Hierin zullen ook de onderdelen verkeer en natuur worden meegenomen. - De toename op het wegvak N743 vanaf de Vloedbeltverbinding nabij Twence tot aan Nijreessingel is een logisch gevolg van het aanbieden van een verbeterde vlotte en veilige verbinding tussen Almelo en zuidelijke bestemmingen/herkomsten. De Vloedbeltverbinding ondersteunt en faciliteert de aantrekkelijkheid van Almelo als belangrijke woon-, werk- en winkelstad in Oost-Nederland.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	Bovendien is de resterende verkeersintensiteit in de kern Zenderen nog altijd bijzonder hoog en verkeerskundig voor een 30 km/u-weg onacceptabel. De gekozen variant kán dan in alle redelijkheid niet worden beschouwd als een oplossing voor het onderliggende probleem. Al met al is de keuze voor de variant Bundeling A1/A35 in ieder geval verkeerskundig en financieel gezien wat de gemeente Almelo betreft onbegrijpelijk en onverantwoord. Nut en noodzaak ontbreken volledig. De variant zal ook andere negatieve effecten hebben, onder ander ten aanzien van geluid en natuur. Nu er bovendien sprake zal zijn van grote negatieve effecten op de verkeersbelasting op wegen binnen Almelo en op het buitengebied van onze gemeente, is de gekozen variant voor ons absoluut onacceptabel.	- Uit het wegontwerp Vloedbeltverbinding en het RVMO (2022) volgt een onderbouwing van de verkeersbewegingen op de nieuwe weg en omliggende wegen, zie paragraaf 1.7 van deze reactienota. Ook de effecten in Zenderen zijn in paragraaf 1.7 van de reactienota samengevat. Na het in gebruik nemen van de Vloedbeltverbinding zal een overdracht plaatsvinden van wegvakken van de provincie Overijssel naar de gemeente Borne. Maatregelen aan deze wegen zullen dan door de gemeente als wegbeheerder worden onderzocht en uitgevoerd. Landelijk wordt door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de SWOV en CROW gepromoot dat alle wegen binnen een bebouwde kom een snelheidsregime dienen te krijgen van 30 km/u. Een wegbeheerder mag hier slechts met een goede onderbouwing van afwijken. In dat licht bezien zijn er geen redenen om na openstelling van de Vloedbeltverbinding in de bebouwde kom Zenderen een maximum snelheid van 50 km/u te handhaven.
	Dit alles maakt dat de uitkomsten van het MER niet hadden kunnen leiden tot het besluit om verder te gaan met de variant Bundeling A1/A35 en om voor die variant een PIP te maken. Daarentegen geven de uitkomsten juist aanleiding om pas op de plaats te maken en te bezien welke andere (en betere) varianten denkbaar zijn. Laten wij als medeoverheden gezamenlijk daarnaar kijken. Daar is het algemeen belang mee gediend. Wij verzoeken u (nogmaals) vriendelijk om de PIP-procedure thans niet voort te zetten, en eerst opnieuw in overleg te treden over de nadelen en de negatieve effecten van de gekozen variant, zulks ook afgewogen tegen andere varianten.	- Er is geen aanleiding de keuze in het PlanMER te heroverwegen of het proces stop te zetten. De provincie wil graag duidelijkheid scheppen over de aanleg van de weg, zodat de inwoners en eigenaren eindelijk weten waar ze aan toe zijn. - Voor de beoordeling van de varianten wordt verwezen naar hoofdstuk 1 van deze reactienota. De afweging van de tracés wordt in het ontwerp provinciaal inpassingsplan niet nogmaals gedaan. Na het besluit van Provinciale Staten (15 december 2021) wordt de Vloedbeltverbinding 'Bundeling a1/A35' nu verder uitgewerkt. In het ontwerp provinciaal inpassingsplan met bijbehorende onderzoeken en onderbouwing wordt de volgende bestuurlijke stap in het proces gezet.
	Voor het Scopedocument betekent het voorgaande dat wij u verzoeken om daarop dit moment geen vervolg aan te geven. Inhoudelijk volstaan wij voor dit moment vooralsnog met de volgende opmerkingen over het Scopedocument.	- Dit verzoek wordt gelet op de beantwoording in deze reactienota afgewezen.
	Uit het Scopedocument blijkt dat nog diverse onderzoeken moeten plaatsvinden. Daarmee verhoudt zich niet dat al een variant is gekozen. Hierbij komt dat bij die meerdere onderzoeken zal worden uitgegaan van een onjuiste scope en/of een onjuist onderzoeksgebied. De effecten van de Vloedbeltverbinding reiken namelijk verder dan in het document (en de bijlagen) wordt aangegeven. Het in de NRD afgesproken studiegebied is ook groter dan op diverse plaatsen in het scopedocument wordt aangehouden. In de te verrichten onderzoeken en de te maken afwegingen dienen nadrukkelijk ook de omgeving en aansluitende wegen te worden betrokken.	- De mogelijke tracéalternatieven van de Vloedbeltverbinding zijn onderzocht en in het planMER beoordeeld. Op basis van deze analyse hebben Provinciale Staten van de provincie Overijssel het voorkeurstracé vastgesteld en besloten hiervoor een provinciaal inpassingsplan op te stellen. Voor het ontwerp provinciaal inpassingsplan worden onderzoeken uitgevoerd. Daarnaast maakt het landschapsplan onderdeel uit van de onderbouwing. Naast onderzoeken voor het plangebied van het inpassingsplan wordt ook het effect van de Vloedbeltverbinding op de omgeving onderzocht en verantwoord. Zoals eerder aangegeven worden ook de effecten in Zenderen en het wegennet in Almelo (en Borne en Hengelo) onderbouwd.
	Dit geldt overigens ook voor de in de bijlage besproken flankerende maatregelen. Flankerende maatregelen dienen verder te strekken dan het genoemde wegvak Drienemansweg — rotonde Eihorst-Vloedbelt. Deze maatregelen dienen bovendien wel degelijk te worden betrokken in de planologische procedure. De maatregelen	- Naast de onderzoeken voor het wegtracé en daarmee het plangebied van het ontwerp provinciaal inpassingsplan is er ook aandacht voor het omliggende gebied. De verkeerseffecten van de Vloedbeltverbinding op de gemeentelijke wegen in Almelo zijn in beeld gebracht met het RVMO 2022, zie paragraaf 1.7 van deze reactienota.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	zijn immers noodzakelijk in het kader van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de plannen. Tot slot blijkt uit het Scopedocument dat het de bedoeling is om de fietsverbinding aan de westkant van de N743 tussen Zendaren en Almelo af te waarderen. Ook daar kunnen wij ons niet in vinden, omdat de aansluiting voorde fietsers op het wegennet in Almelo dan ongunstig en onvoldoende veilig zal worden. **Conclusie en verzoek** Wij ronden af met het dringende advies en verzoek om pas op de plaats te maken en de PIP procedure in afwachting van nader overleg en onderzoek niet voort te zetten. Het enkele feit dat ook Provinciale Staten eind vorig jaar hebben besloten om voor de variant Bundeling A1/A35 een PIP in procedure te brengen, is geen reden om die procedure nu hoe dan ook voort te zetten. Integendeel, het is nu tijd om de ingeslagen weg te heroverwegen, om zodoende te voorkomen dat een verkeerskundig en financieel gezien buitengewoon onverstandig plan nader wordt uitgewerkt, waaraan heel veel tijd en geld wordt besteed terwijl daar vanuit de gemeente Almelo als medeoverheid geen draagvlak voor is en dat plan in beroep niet zal standhouden. Wij treden graag met u in overleg om tot een gezamenlijk plan te komen, waarmee objectief bezien de beoogde doelen wel worden bereikt. De gemeente Almelo is dan ook graag bereid om aan het nadere onderzoek en overleg haar bijdrage en input te leveren. Staat u hiervoor open? Tot slot merken we op dat het Scopedocument nog zal worden toegelicht in een vergadering van de gemeenteraad (20 september 2022). Niet uitgesloten is dat deze toelichting tot een aanvullende reactie op het Scopedocument leidt. In dat geval zullen wij de aanvullende reactie zo spoedig mogelijk na de betreffende raadsvergadering aan u sturen. Voor de helderheid en volledigheid merken wij nog het volgende op. Deze reactie/zienswijze, zoals uiteengezet in deze brief, ontvangt u zowel namens het college van burgemeester en wethouders als namens de raad van Almelo. Dat geldt ook voor alle opvolgende en toekomstige correspondentie in deze kwestie rondom de Vloedbeltverbinding. Dit betekent dat alle (toekomstige) brieven die u van ons hierover ontvangt zowel namens het college als namens de raad worden verzonden. Een afschrift van deze brief wordt verzonden aan Provinciale Staten.	In overleg met de verkeerskundigen van de gemeente Almelo wordt nagegaan of de huidige kruispuntvorm voldoet en zullen nadere afspraken gemaakt worden over de uit te voeren maatregelen en de kosten van de maatregelen. - Wij delen uw zorg over een veilige oversteek voor fietsers. Inmiddels hebben we fietstellingen uitgevoerd en nagegaan wat de herkomst en bestemming is. Wij willen graag met uw verkeerskundigen in overleg om te komen tot een veilige fietsoversteek. - Zoals in hoofdstuk 1 van deze reactienota is aangegeven staat de tracékeuze niet meer ter discussie. Het voorkeurstracé uit het besluit van Provinciale Staten (15 december 2021) wordt onderzocht en vastgelegd in het ontwerp provinciaal inpassingsplan. De ontvangen reactie geeft ook geen aanleiding of nieuwe inzichten die tot een andere conclusie zouden moeten leiden. - Voor het ontwerp provinciaal inpassingsplan Vloedbeltverbinding worden de benodigde onderzoeken uitgevoerd. De resultaten worden gedeeld en ook gepubliceerd als onderdeel van het ontwerp provinciaal inpassingsplan. - De door de raadsleden op 20 september 2022 gemaakte opmerkingen zijn als reactie 18 opgenomen in deze reactienota en zijn beantwoord. - Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
18	Gemaakte opmerkingen in de raadsbehandeling van de gemeente Almelo d.d. 20 september 2022. De opmerkingen zijn puntsgewijs opgesomd en voorzien van een antwoord.	

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	1. Hoe wordt sluipverkeer over de Albergerweg richting Zenderen voorkomen?	1. De huidige Albergerweg in Zenderen wordt geknipt. Er komt een kavelpad zoals is beschreven in paragraaf 1.6 van deze reactienota. De beschrijving van het kavelpad wordt opgenomen in het provinciaal inpassingsplan en vastgelegd in een verkeersbesluit van de gemeente Borne.
	2. De gemeenteraadsleden van Almelo willen graag geïnformeerd worden over het wegontwerp van de Vloedbeltverbindingen en bijbehorende maatregelen die in andere gemeenten worden getroffen.	2. De verkeerskundigen van de gemeente Almelo en Borne zijn betrokken bij de uitwerking van het wegontwerp van de Vloedbeltverbinding.
	3. Wat is het effect van de aanleg van de Vloedbeltverbinding op het verkeer in Zenderen? En wat gebeurt er als er nadelen zijn?	3. Uit het wegontwerp Vloedbeltverbinding en het RVMO (2022) volgt een onderbouwing van de verkeersbewegingen op de nieuwe weg en omliggende wegen, zie paragraaf 1.7 van deze reactienota. Ook de effecten in Zenderen zijn in paragraaf 1.7 van de reactienota samengevat. Eventuele maatregelen op het gebied van verkeer worden besproken met de toekomstige wegbeheerder, de gemeente Borne.
	4. Wat zijn de effecten op natuur van de aanleg van de Vloedbeltverbinding?	4. Onderdeel van het ontwerp provinciaal inpassingsplan is het landschapsplan. In het inpassingsplan wordt beschreven wat de impact is op de natuur in het gebied en welke maatregelen ter compensatie en aanvulling van de natuur worden uitgevoerd. Uit de ecologische waardering (Eco Groen) en natuuronderzoek volgt de onderbouwing van de te compenseren habittattypen. Deze maatregelen worden ook als zodanig bestemd in het provinciaal inpassingsplan.
	5. Waarom is er gekozen voor de variant ‘Borne’ en niet voor de variant ‘Almelo’? En nu de gemeente Almelo wellicht tot de Raad van State gaat om gelijk te halen, is Zenderen hiermee geholpen?	5. Zoals in hoofdstuk 1 van deze reactienota beschreven zijn in de PlanMER tracé-alternatieven onderzocht en is een onderbouwde keuze gemaakt voor een voorkeursalternatief dat door Provinciale Staten op 15 december 2021 is vastgelegd met de opgave om voor dit tracé een provinciaal inpassingsplan op te stellen.
	6. Voor de Vloedbeltverbinding is € 50,- miljoen gereserveerd. Wat gebeurt er als het project nog eens € 20,- miljoen duurder wordt? Wie gaat dat betalen?	6. In het ontwerp provinciaal inpassingsplan wordt ook de financieel-economische uitvoerbaarheid beschreven. Tot nu toe draagt de gemeente Almelo niet financieel bij aan dit project. Voor de realisatie van de Vloedbeltverbinding is krediet gereserveerd. De provincie Overijssel is zich bewust van de huidige marktomstandigheden. Uitvoering van het werk is nu voorzien in 2025. Op het moment dat het krediet niet meer toereikend is zullen de gebruikelijke procedures worden doorlopen voor extra krediet.
	7. Het provinciaal inpassingsplan is nog niet vastgesteld maar de gesprekken met de grondeigenaren zijn al bezig. Hoe is dit te verklaren?	7. Het wegontwerp van de Vloedbeltverbinding wordt met de omgeving en de grondeigenaren besproken. Ook de mogelijkheden om de weg in te passen wordt besproken met de omgeving. Het is gebruikelijk dat, nu de provincie geen eigenaar is, er in een vroeg stadium (d.w.z. voor het gereedkomen van het PIP) gesprekken met de huidige grondeigenaren plaatsvinden om naast een toelichting op het wegontwerp ook de mogelijke verwerving van de gronden te bespreken.
	8. Wordt de verkeersdruk op de wegen in Almelo ook onderzocht?	8. De verkeerseffecten op de wegvakken die aansluiten op de Vloedbeltverbinding worden onderzocht met behulp van het Regionaal Verkeersmodel Overijssel 2022. Als blijkt dat door de Vloedbeltverbinding er maatregelen op bestaande wegen noodzakelijk zijn dan zal de provincie Overijssel in overleg treden met de betreffende wegbeheerder en afspraken maken omtrent de te treffen maatregelen en de kosten van de maatregelen.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	9. Wat is de planning van het project Vloedbeltverbinding?	9. Het ontwerp provinciaal inpassingsplan zal in december 2022 worden gepubliceerd. In het eerste of tweede kwartaal van 2023 zal Provinciale Staten het inpassingsplan vaststellen. Realisatie zal starten in 2025.
	10. Hoe wordt er getoetst aan de verkeersstructuur en verkeersmodel? En wat betekent de Vloedbeltverbinding voor het bestaande wegennet.	10. De toetsing vindt plaat aan de hand van het Regionaal Verkeersmodel Overijssel (RVMO) van 2022 zoals dat in paragraaf 1.7 van deze reactienota is toegelicht.
	11. Is een 30 km/uur weg door Zenderen haalbaar met de verwachte intensiteiten (8.000 mvt/etmaal) van het verkeer door deze kern?	11. Uit het wegontwerp Vloedbeltverbinding en het RVMO (2022) volgt een onderbouwing van de verkeersbewegingen op de nieuwe weg en omliggende wegen, zie paragraaf 1.7 van deze reactienota. Ook de effecten in Zenderen worden onderbouwd. Na het in gebruik nemen van de Vloedbeltverbinding zal een overdracht plaatsvinden van wegvakken van de provincie Overijssel naar de gemeente Borne. Maatregelen aan deze wegen zullen dan door de gemeente als wegbeheerder worden onderzocht en uitgevoerd. Landelijk wordt door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de SWOV en CROW gepromoot dat alle wegen binnen een bebouwde kom een snelheidsregime dienen te krijgen van 30 km/u. Een wegbeheerder mag hier slechts met een goede onderbouwing van afwijken. In dat licht bezien zijn er geen redenen om na openstelling van de Vloedbeltverbinding in de bebouwde kom Zenderen een maximum snelheid van 50 km/u te handhaven.
	12. Is het mogelijk om het snelfietspad F35 niet langs het spoor aan te leggen maar langs de Zeilkerweg?	12. De routekeuze van de F35 is geen onderdeel van het provinciaal inpassingsplan Vloedbeltverbinding. DeF35 ligt in de gemeente Almelo aan de noordoostzijde van de spoorlijn en in de gemeente Borne aan de zuidwestzijde van de spoorlijn. De tracékeuze langs de spoorlijn wordt niet beïnvloed door de Vloedbeltverbinding. Wel maakt het wegontwerp de onderdoorgang voor fietsers zonder het spoor gelijkvloers te kruisen mogelijk. De route van de F35 langs de Zeilkerweg in de gemeente Borne maakt geen onderdeel uit van het provinciaal inpassingsplan.
	13. Is er rekening gehouden met de doorsnijding van de Kleine Doorbraak?	13. In het landschapsplan dat wordt opgesteld en deel uitmaakt van het ontwerp provinciaal inpassingsplan is voor de gehele Vloedbeltverbinding de inpassing uitgewerkt. Ook rondom de Kleine Doorbraak worden maatregelen voorgesteld in het landschapsplan die ook als zodanig worden bestemd in het provinciaal inpassingsplan.
	14. Wat zijn de verkeerseffecten in Almelo op de drie kruispunten verderop in noordelijke richting?	14. De verkeerseffecten van de Vloedbeltverbinding op de gemeentelijke wegen in Almelo zijn in beeld gebracht met het RVMO 2022, zie paragraaf 1.7 van deze reactienota. In overleg met de verkeerskundigen van de gemeente Almelo wordt nagegaan of de huidige kruispuntvorm voldoet en zullen nadere afspraken gemaakt worden over de uit te voeren maatregelen en de kosten van de maatregelen.
	15. Er gaat veel meer verkeer ontstaan naar Albergen door de aanleg van de Vloedbeltverbinding. Daarnaast wordt het voor verkeer vanuit Tubbergen ook aantrekkelijker om niet meer via de Mariaparochie richting Almelo te rijden. Verwacht wordt dat veel verkeer via Tubbergen – Albergen – Zenderen bij de Nijreessingel Almelo in gaat inclusief verkeer naar de A1. Wordt dit ook meegenomen?	15. Er is een toename van ongeveer 900 mvt/etm in Albergen op de provinciale weg N349. Verkeer tussen Albergen en Almelo kiest na aanleg van de Vloedbeltverbinding meer de route via de N744 dan door Mariaparochie over de N349. Dit is gunstig voor de verkeersafwikkeling op de Sluitersveldssingel en de Van Rechteren Limpurgsingel. In het Regionaal Verkeersmodel Overijssel (2022) wordt het effect van de Vloedbeltverbinding doorgerekend. Almelo is in de regio een belangrijke werk-, winkelstad en slaapstad en trekt daarmee inkomend en wegrijdend verkeer aan in zowel de ochtend- als avondspits. De groei van Almelo (door diverse ontwikkelingen) zorgt ervoor dat verkeerscijfers op de hoofdroutes zullen stijgen. Door de aansluiting van de Vloedbeltverbinding zal het verkeer gaan verschuiven en op de Van Rechteren Limpurgsingel iets toenemen en op de Nijreessingel en Henriëtte Roland Holstlaan afnemen. Dit wordt uiteraard onderbouwd in het ontwerp provinciaal inpassingsplan.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	16. Er is voor de Vloedbeltverbinding veel overleg geweest met de gemeente Borne waarbij de gemeente Almelo van niets weet. Wat is hiervan waar?	16. Dit is niet juist. Vanaf het moment dat de Verbindingsweg in Borne on hold is gezet, is de provincie Overijssel in overleg getreden met Almelo en Borne om te verkennen hoe de wegenstructuur dan zou moeten gaan lopen. Er is een PlanMER procedure doorlopen om de tracés met elkaar te verkennen en te vergelijken. In dit proces hebben ambtenaren van de gemeente Almelo en Borne meegedacht en meegewerkt.
	17. Wanneer wordt bepaald wie welke bijdrage aan de infrastructuur moet betalen?	17. In een bestuursovereenkomst tussen provincie en de betrokken gemeenten worden afspraken vastgelegd over de bijdragen aan de Vloedbeltverbinding. In deze overeenkomst worden ook afspraken gemaakt over aanpassing van het onderliggende wegennet en de overdracht van wegen tussen provincie en gemeenten.
	18. Kan de provincie Overijssel de toetsing aan het verkeersmodel op een andere wijze uitvoeren? Het lijkt erop dat de provincie haar eigen vlees keurt.	18. Het Regionaal Verkeermodel Overijssel (2022) is gebouwd door Goudappel in opdracht van alle gemeenten in de provincie Overijssel. De gemeenten hebben elk op hun beurt verkeersgegevens aangeleverd en gegevens over de ruimtelijke plannen die in die gemeente in ontwikkeling zijn. De provincie Overijssel heeft het project begeleid samen met een aantal van de Overijsselse gemeenten, maar heeft geen betrokkenheid bij de daadwerkelijke bouw van het model en het bepalen van de instellingen.
	19. Het oorlogsmonument naast de Vloedbeltverbinding tegenover de stortplaats lijkt te moeten verdwijnen. Zijn hier technisch geen mogelijkheden om de graven te behouden, dit wordt al de derde verplaatsing?	19. Bij het wegontwerp van de Vloedbeltverbinding zijn het oorlogsmonument en de bijbehorende graven ingemeten. Het monument en de graven liggen nu buiten de aan te leggen parallelweg op ca. 5 tot 10 meter afstand. Met de beheerders van het monument is en wordt nog overleg gevoerd over de verplaatsing in een nabij gelegen stukje bos. .
	20. Hoe ziet de fietsstructuur eruit rondom de spooronderdoorgang richting Nijreesbos?	20. Recreatief fietspad langs de Kleine Doorbraak richting het Middenvlier en dan naar de Maatkampsweg en het Tusveld. De snelfietsroute F35 loopt evenwijdig aan de spoorlijn.
18 a	Aanvullende brief gemeente Almelo, 11 oktober 2022 De gemeente Almelo uit haar zorgen over de keuze voor de Vloedbeltverbinding en de gemaakte keuzes. De gemeente verwijst naar de brief van 6 september jl. en verzoekt om een reactie op deze brief. De gemeente Almelo voegt bij de brief een advies toe van Witteveen + Bos ten aanzien van de nut en noodzaak van de Vloedbeltverbinding. De gemeente Almelo verzoekt om nader onderzoek te doen om tot een verantwoorde keuze van de te treffen maatregelen te komen. Uit de notitie van Witteveen + Bos komen onderstaande punten naar voren.	- De brief van de gemeente Almelo van 6 september jl. is een reactie op het Scopedocument. Alle reacties op het Scopedocument worden beantwoord in deze reactienota. Verwezen wordt naar de beantwoorden onder nummer 17 van deze nota.
	1. In het PlanMER is aangetoond dat de doelstelling van 5% reductie van de intensiteit op de A1/A35 niet wordt gehaald. Nut en noodzaak in het licht van deze doelstelling is dan ook niet aangetoond.	1. Is juist, de reductie bedraagt 2%, zie ook paragraaf 1.7 van deze reactienota.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	2. een reductie van de verkeersintensiteit van 30 % in de kern Zenderen wijkt erg af van de landelijk toegepaste streefnorm van 70 % voor rondwegen. 3. Er is niet aantoonbaar en specifiek gezocht naar robuuste oplossingen anders dan het aanleggen van nieuwe infrastructuur. 4. De stijging van de intensiteiten op de Van Rechteren Limpurgsingel en Bornsestraat N349 (tussen Nijreessingel en Vloedbeltverbinding) met 60% voldoet niet aan de gestelde randvoorwaarden in het planMER ten aanzien van negatieve effecten in het achterliggende gebied. 5. De eisen uit de NRD Vloedbeltverbinding en het advies van de Commissie m.e.r. zijn op een aantal punten onvoldoende meegenomen in het PlanMER. 6. De uitspraken over stikstofdepositie zijn onvoldoende aannemelijk onderbouwd en de effecten zijn niet berekend voor de verschillende alternatieven. De gemeente Almelo herhaalt de bereidheid om in overleg tot een gezamenlijk plan te komen waarmee objectief bezien de beoogde doelen wel kunnen worden bereikt.	2. Uit het wegontwerp Vloedbeltverbinding en het RVMO (2022) volgt een onderbouwing van de verkeersbewegingen op de nieuwe weg en omliggende wegen, zie paragraaf 1.7 van deze reactienota. Ook de effecten in Zenderen worden onderbouwd. 3. De oplossing om de leefbaarheid in de kern Zenderen te vergroten door aanleg van de Vloedbeltverbinding (ongeacht de tracékeuze) is een robuuste oplossing voor het huidige verkeersprobleem. In de verkorte MIRT-studie en het nulplus alternatief uit de PlanMER volgt dat het benutten van de bestaande infrastructuur geen robuuste oplossing is. 4. Stijging is op eerste wegvak (Nijreessingel-Drienemansweg) 26% en tweede wegvak Drienemansweg – rotonde nabij Twence) 36%. De effecten en mogelijke maatregelen in het achterliggende gebied maken onderdeel uit van het project. 5. In het Verkort MIRT-onderzoek is de mobiliteitsladder gehanteerd, het advies van de Cie m.e.r. over het kwantificeren van de doelstellingen is overgenomen, en de PlanMER is door Provinciale Staten op 15 december 2021 vastgesteld met de opdracht om een provinciaal inpassingsplan op te stellen voor de Vloedbeltverbinding volgens het tracé Bundeling A1/A35. 6. Zoals in het Scopedocument beschreven zal voor de Vloedbeltverbinding in het kader van het ontwerp provinciaal inpassingsplan een stikstofdepositie berekening worden uitgevoerd. De impact van de nieuwe provinciale weg wordt hiermee inzichtelijk gemaakt. Naar aanleiding van uw aanbod is GS momenteel bezig met een initiatief, omdat zij ook het onderling samen optrekken belangrijk acht.
19	Naar aanleiding uw rapportage wil ik u graag het volgende opmerken: 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. Voor u is het een beetje uitbuigen. Voor ons is het een grote inbreuk op het woongenot en de woonomgeving! In eerdere rapporten schreef u dat de Vloedbeltverbinding strak aan de A1/A35 komt te liggen. Mogelijk moest hiervoor een stroommast hoog voltage voor worden verplaatst, zo stond te lezen.	

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	Ten 1e. Waarom gebeurt dat nu niet en is dit niet eerder benoemd voordat de definitieve trajectkeuze werd bepaald? Dit was toch ook eerder bekend? Zowel de hoogspanning als de snelweg zijn niet van locatie veranderd. Ten 2e. Waarom wordt dan niet gekozen om één rijbaan aan de ene zijde van de mast en de andere rijbaan aan de andere zijde te creëren? De weg komt nu vele tientallen meters dichter naar ons toe inclusief de daarbij horende negatieve kenmerken, zoals bijvoorbeeld geluid, fijnstof, trillingen welke daaraan onlosmakelijk verbonden zijn.	- In overleg met Rijkswaterstaat is bij het wegontwerp rekening gehouden met de mogelijke toekomstige verbreding van de A1/A35. De ruimte tussen de rijkswegen en de Vloedbeltverbinding is hierop aangepast. Door rekening te houden met de mogelijke verbreding van de A1/A35 is het verplaatsen van de hoogspanningsmast voor de provinciale weg niet meer noodzakelijk. - Tussen de rijksweg A1/A35 en de hoogspanningsmast(en) is onvoldoende ruimte om de Vloedbeltverbinding of één rijbaan van deze provinciale weg aan te leggen. Ook niet wanneer gebruik wordt gemaakt van geleiderails ter afscherming van de hoogspanningsmast.
	De landschappelijke inpassing van het tracé wordt uitgewerkt en opgenomen in het Provinciaal inpassingsplan. Op korte afstand van onze woning alwaar wij voornamelijk aan de achterzijde wonen ligt aan de zuidwestzijde de A1/A35. In de loop der jaren is de verkeersintensiteit aanzienlijk toegenomen. Hiervan ondervinden wij bij Zuid Westelijke wind veel hinder. Voorts is de weg rijkelijk voorzien van verlichting wat ook nog eens lichthinder met zich meebrengt. Mocht de Vloedbeltverbinding tegen onze zin worden aangelegd voor de drukke snelweg waar wij direct zicht op hebben op korte afstand van onze woning gelegen nog eens 2 drukke wegbanen welke eveneens veel extra geluidsoverlast en lichtoverlast gaan geven. Hierover maken wij ernstige zorgen!	- Ten aanzien van de effecten op de omgeving wordt dit verder uitgewerkt in het landschapsplan (inclusief de groene wal tussen de Vloedbeltverbinding en aangrenzende gronden) en meegenomen in de uit te voeren onderzoeken. In het landschapsplan en de effecten voor de omgeving wordt de inpassing van de nieuwe provinciale weg verder uitgewerkt. Ook zal voor het geluid nader onderzoek worden uitgevoerd. Door de grondwal met begroeiing zal vooral het zicht op en ten dele ook het geluid van de Vloedbeltverbinding en de rijksweg worden verminderd.
	Onder het kopje landschappelijke inpassing lees ik niets over een geluidswal met daarop groene begroeiing eventueel met aan de zuidwestzijde zonnepanelen. Dit is tijdens het keukentafelgesprek besproken en eveneens bij de Hondeborg tijdens de inloopavond besproken.	- Het landschapsplan voor de Vloedbeltverbinding wordt opgesteld en als bijlage bij het ontwerp provinciaal inpassingsplan ter inzage gelegd. In dit plan is ook de grondwal met begroeiing opgenomen en uitgewerkt. Binnen het project van de Vloedbeltverbinding worden geen zonnepanelen geplaatst. Het aanbrengen van zonnepanelen op de voorgestelde landschappelijke wal is besproken met experts duurzaamheid. Daaruit blijkt dat dit geen rendabele duurzame energiebron oplevert.
	Ik neem aan gezien dat de nieuw aan te leggen weg een stuk dichter bij de woningen, Bornerboeksestraat 103A, 103B en 105, komt te liggen dat in een ruime geluidswal zal worden voorzien, ter beperking van de overlast welke we nu al ervaren en alleen maar meer zal worden.	- De uitwerking van de nieuwe provinciale weg en de afstand tot de woningen aan de Bornerbroeksestraat zijn onderdeel van het ontwerp provinciaal inpassingsplan. Naast de landschappelijke inpassing wordt ook een akoestisch onderzoek uitgevoerd om de aanleg van de nieuwe weg te onderbouwen en waar nodig mitigerende maatregelen uit te voeren. Uit het onderzoek volgt ook de geluidbelasting ter hoogte van de woning van de indiener van deze reactie. Indien niet wordt voldaan aan de Wet geluidhinder worden er maatregelen onderzocht en vastgelegd in het provinciaal inpassingsplan.
	Mocht u van mening zijn dat de masten omwille van kostenoverweging niet kan worden verplaatst, ondanks dat u eerder wel deze suggestie aan gaf, is er een flinke besparing welke ten goede zou moeten komen aan de landschappelijke inpassing en dan met name in ons deel (tussen viaduct Kuipersweg en Knooppunt) ter bescherming van de aldaar meerdere aanwezige woningen, alsmede het Zorghotel, de Zwanenhof en de her te bestemmen AZC locatie.	- Het niet kunnen verplaatsen van de hoogspanningsmasten is een ruimtelijk argument gelet op de mogelijke verbreding van de A1/A35 zoals hiervoor aangegeven. De landschappelijke inpassing wordt in het landschapsplan verder uitgewerkt. Hierin is ook aandacht voor de zichtbaarheid van de weg voor de omgeving.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
20	Naar aanleiding van de terinzagelegging Scopedocument Vloedbeltverbinding, ontvangt u hierbij reactie. Wij zijn met name benieuwd naar het effect van de Vloedbeltverbinding op onze wijk het Kollenveld in Almelo. Vooral zijn wij benieuwd naar de intensiteit van het verkeer en toename van het geluid. De ring, met name het stuk vanaf kruising Nijreessingel - Rechteren van Limpurgsingel tot aan kruising R v L singel met de Hofstraat, staat -vooral in de spits- nu vaak al vast. Een logisch gevolg van de komst van de Vloedbeltverbinding zal zijn dat het op o.a. het hierboven genoemd stuk weg, drukker zal worden. Voor ons als bewoners van het Kollenveld zal dit flinke invloed hebben. Een flinke toename van de verkeersintensiteit zal de doorstroming en de veiligheid verslechteren. Ook hulpdiensten zijn hier niet bij gebaat. Verder maken wij ons zorgen omtrent de ontsluiting van de wijk Het Kollenveld. Als de ring volledig vast staat, kunnen de bewoners van Het Kollenveld zeer slecht de wijk in/uit. Zowel met de auto, maar ook met de fiets is dit een zeer gevaarlijke situatie. Ook voor hulpdiensten is de wijk dan slecht bereikbaar. Dit is op dit moment al aan de orde van de dag, met name rondom de spits in de ochtend en avond. Laat staan als de verkeersintensiteit nog verder toeneemt. In het scopedocument wordt onder 3.5 wel aangegeven dat een akoestisch onderzoek gedaan zal worden en dat indien nodig maatregelen getroffen zullen worden, maar dat onderzoek kan waarschijnlijk pas plaatsvinden nadat de werkzaamheden zijn uitgevoerd. Wij willen echter vooraf helder hebben wat de invloed zal zijn op de geluidsintensiteit. Tevens maken wij ons grote zorgen over de milieu impact bij deze veranderende situatie voor ons als bewoners en omgeving. Graag zouden wij helder hebben wat deze impact zal zijn. De drukte op de ringweg in Almelo valt mogelijk buiten de scope van dit project, maar heeft volgens ons wel zeer grote gevolgen voor Almelo (en daarmee ook de bewoners van het Kollenveld). Optie is wellicht om de N349 / N743 voor het deel binnen de gemeentegrens van Almelo, verkeersluw maken (snelheid naar 50 km/u met flitspalen (en goed handhaven) zodat het voor het verkeer minder aantrekkelijk wordt om de route te nemen? Dit zal natuurlijk door de gemeente Almelo en of provincie bekostigd moeten worden, maar is minder ingrijpend dan een compleet nieuwe aanpassing van de ringweg of zelf een nieuwe ringweg om Almelo.	- Er is sprake (p basis van het vigerende verkeersmodel RVMO 2022) van een zeer geringe toename op de Van Rechteren Limpurgsingel, zie ook paragraaf 1.7 van deze reactienota: o toename van 1% (250 mvt) op VRL-singel tussen Hofstraat en Berkelstraat o toename van 4 % (1000 mvt) op VRL-singel tussen Berkelstraat en Nijreessingel. In het ontwerp PIP wordt op basis van geluidsberekening aangegeven of er een effect is op de omgeving. De effecten op de verkeersafwikkeling en eventuele beheersmaatregelen worden besproken met de gemeente Almelo. - Het Kollenveld wordt via de Kieftsbeeklaan ontsloten op de Van Rechteren Limpurgsingel (N349). Dit kruispunt wordt meegenomen in de verkeerskundige beschouwing als gevolg van de aanleg van de Vloedbeltverbinding. - Het akoestische onderzoek wordt de komende periode uitgevoerd voor de toekomstige situaties met en zonder Vloedbeltverbinding. Hiervoor wordt, zoals gebruikelijk, gebruik gemaakt van prognoses aan de hand van het Regionaal Verkeersmodel Overijssel (RVMO), zie paragraaf 1.7 van deze reactienota, samen met het wegontwerp van de Vloedbeltverbinding. Het akoestisch onderzoek is dus onderdeel van de voorbereidende onderzoeken voordat de werkzaamheden worden uitgevoerd. Het resultaat van dit onderzoek maakt onderdeel uit van het ontwerp provinciaal inpassingsplan. - Naast de onderzoeken voor het plangebied van het provinciaal inpassingsplan wordt ook het effect op de omgeving beschouwd. Onderdeel van de onderzoeken is ook eventuele aanvullende flankerende maatregelen die met de gemeente Almelo worden besproken. De aanpassing van wegen waar de gemeente Almelo de wegbeheerder van is zal door verkeersbesluiten van de gemeente moeten worden geregeld.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
21	Stichting Landschap Overijssel heeft kennisgenomen van het Scopedocument Vloedbeltverbinding. Hierin worden de uitgangspunten voor het PIP uiteengezet. Als landschapsorganisatie hebben wij gekeken naar de impact van de Vloedbeltverbinding op het landschap. Daarnaast hebben wij het plan beoordeeld vanuit het perspectief van ons natuurgebied 'De Doorbraak'. Graag willen wij met deze zienswijze een constructieve bijdrage leveren aan een goede inpassing van de nieuwe provinciale weg. **Doorsnijding van het landschap** Wij zien de Vloedbeltverbinding in eerste instantie als een pijnlijke doorsnijding van het landschap. Dat betreuren we. De weg komt te liggen in het open gebied dat de stedelijke clusters Wierden/Almelo en Borne/Hengelo/Enschede van elkaar scheidt en op regionale schaal een belangrijke ecologische functie vervult. Voor de kwaliteit van de biodiversiteit in het landschap en de robuustheid van natuurgebieden zijn ecologische verbindingen cruciaal. De effecten van een dergelijke doorsnijding op flora en met name fauna wordt vaak onderschat en komen bovenop andere negatieve invloeden van stikstof, klimaatverandering en gebruik van landschap. Het gaat ons daarom niet alleen om die directe effecten te compenseren maar juist dit traject ook te gebruiken om de natuur en het landschap te versterken. Tegelijkertijd respecteren wij het democratische besluitvormingsproces die geleid heeft tot deze tracé-variant. Daarom zou wat ons betreft het nadrukkelijke uitgangspunt moeten zijn dat: a. Ecologische structuren versterkt worden ter compensatie van de barrièrewerking van de nieuwe weg; b. Het bestaande landschap zoveel mogelijk behouden blijft en juist versterkt wordt. In onze zienswijze doen wij hiervoor een aantal concrete en onzes inziens noodzakelijke suggesties en verzoeken. **Integrale gebiedsontwikkeling** De aanleg van een nieuwe rondweg in het landelijk gebied is een grote infrastructurele opgave die niet op zichzelf staat. Er spelen veel opgaven in het landelijk gebied zoals stikstof, KRW, klimaat en biodiversiteit. Wij verzoeken u daarom dringend om de scope van het PIP te verbreden tot een integraal plan waarbij andere doelen van provincie en waterschap worden meegenomen bij de aanleg van de nieuwe weg. Dit is in lijn met de koers die de provincie Overijssel kiest in het PPLG: alle opgaven in één keer oppakken. Zodat inwoners en ondernemers niet steeds weer in onzekerheid leven en worden gedwongen te	Onderdeel van de verdere uitwerking van het wegontwerp van de Vloedbeltverbinding is het landschapsplan. Dit plan maakt onderdeel uit van het ontwerp provinciaal inpassingsplan. Naast de noodzakelijke bestemming voor de nieuwe provinciale weg zal het ontwerp provinciaal inpassingsplan ook de ruimtereservering bestemmen die noodzakelijk is voor een goede landschappelijke inpassing. - Het provinciaal inpassingsplan voor de Vloedbeltverbinding heeft een brede scope zoals in het scopedocument ook is aangegeven. Naast de nieuwe provinciale weg worden ook de principes van de landschappelijke inpassing beschreven. De uitwerking van deze inpassing wordt meegenomen in het ontwerp provinciaal inpassingsplan.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	veranderen. En de natuur en landschap niet verder verzwakt maar juist versterkt wordt. De provincie kan op deze manier de nieuwe weg gebruiken als vliegwiel voor integrale ontwikkeling, er worden immers volop gesprekken gevoerd met grondeigenaren. Het mes snijdt dan aan 2 kanten: de landschappelijke inpassing krijgt een stevige impuls en er worden andere beleidsopgaven meegenomen. Inspirerend voorbeeld van deze werkwijze is de grenscorridor N69 bij Veldhoven in Noord-Brabant. Concreet zien wij drie opgaven die goed gecombineerd kunnen worden met de landschappelijke en ecologische inpassing van de Vloedbeltverbinding. **1: Ecologische verbindingszone** Zoals aangegeven doorsnijdt de weg een gebied dat een ecologische functie vervult. Paragraaf 3.8 (natuur) van de scopenotitie richt zich enkel op het inventariseren van actuele natuurwaarden. Wij verzoeken u op te nemen dat er ook gekeken wordt naar kansen om de ecologische functionaliteit te verbeteren. In onze beleving kan de ecologische structuur een stevige impuls krijgen door de Kleine Doorbaak in aansluiting op de Azelerbeek in te richten als voorwaardige en robuuste ecologische verbindingszone (EVZ) tussen De Doorbraak en Landgoed Twickel. Diverse recente rapporten van het PBL en de Raad voor de leefomgeving en Infrastructuur1 wijzen op het belang van het verbinden van natuurgebieden om het biodiversiteitsverlies tegen te gaan. Het ligt voor de hand om met de Vloedbeltverbinding aan te sluiten bij opgaven vanuit de KRW en de stikstofopgave (PPLG). Daarom verzoeken wij deze koppeling af te stemmen met de andere provinciale disciplines en het waterschap, en deze integrale opgave onderdeel te maken van de Scopenotitie. Daar waar nodig kunnen wij hierover verder inhoudelijk adviseren. **2: Kruisingen met watergangen en de wateropgave** Op een drietal locaties kruist de Vloedbeltverbinding de Azelerbeek (2x) en Kleine Doorbraak (1x). Teneinde tot een volwaardige EVZ te komen verzoeken wij u in het scopedocument te benoemen dat deze kruisingen robuust worden vormgegeven (geschikt voor gidssoorten als Otter, Das, Ree, Edelhert) zodat de barrièrewerking geminimaliseerd wordt. De wateropgave komt in het scopedocument enkel terug als watertoets (paragraaf 3.13). Ook hiervoor doen wij het verzoek om breder te kijken. Dat betekent niet alleen de impact beoordelen en compenseren. Maar onderzoeken waar mogelijkheden en kansen liggen om het proces van de Vloedbeltverbinding te gebruiken om het watersysteem te versterken met het oog op andere maatschappelijke opgaven met betrekking tot de waterkwaliteit (KRW) en waterkwantiteit (wateroverlast en droogte).	- In de natuuronderzoeken en het landschapsplan worden verbeteringen van ecologische verbindingen verder uitgewerkt. Naast ecoduikers worden ook met hopovers de verbindingen hersteld die worden doorsneden door de nieuwe provinciale weg. In het landschapsplan wordt de inpassing van de Vloedbeltverbinding verder uitgewerkt. Zoals hiervoor aangehaald onder reactie 13 wordt in het provinciaal inpassingsplan ruimte bestemd voor de noodzakelijke ecologische maatregelen. Daarnaast worden er met de grondeigenaren gesprekken gevoerd voor aanvullende wenselijke maatregelen in een groter gebied dan alleen de Vloedbeltverbinding. Wij gaan met u en Landgoed Twickel en de deskundigen van het NNN in gesprek over de versterking van deze EVZ. - De doorsnijding van de watergangen wordt verder uitgewerkt in het landschapsplan. Ook het waterschap haakt aan bij de verdere uitwerking in dit plan. De totale opgave van water en natuur zal worden geborgd in het ontwerp provinciaal inpassingsplan.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	3 Landschapsversterking Met betrekking tot de principes van de landschappelijke inpassing (paragraaf 2.2) verzoeken wij u nadrukkelijk als uitgangspunt in het scopedocument op te nemen dat bestaande landschappelijke structuren zoveel mogelijk gespaard worden. Dat is in het huidige wegontwerp niet overal het geval. Als voorbeeld noemen wij hierbij het tracé ter plaatste van de 'korte boog' waar het wegontwerp in de lengterichting over een waardevolle houtwal staat geprojecteerd. Wij verzoeken u dringend dit aan te passen; dit mag niet de bedoeling zijn van een zorgvuldige weginpassing. 	- De uitwerking van het wegontwerp en het landschapsplan leidt tot een fysiek ruimtebeslag. Deze ruimte wordt bestemd in het ontwerp provinciaal inpassingsplan. De houtwalstructuur bij de 'korte boog' wordt geïnventariseerd en zoveel mogelijk ingepast.
	Daarnaast vragen wij u in de scope op te nemen dat de aanleg van de Vloedbeltverbinding wordt aangegrepen als momentum om grootschalige landschapsversterking van de grond te krijgen. De provincie heeft een opgave voor de toename van bos van 1.600-2.300 ha vanuit het klimaatakkoord en bossenstrategie (bron: Nieuwe Omgevingsvisie provincie Overijssel). Op basis van historische kaarten liggen er in dit gebied goede mogelijkheden voor landschapsherstel. Dit past bovendien in de provinciale ambitie om te komen tot 10% groenblauwe dooradering.	- Het op te stellen landschapsplan voor de Vloedbeltverbinding gaat in op de inpassing van de provinciale weg in het landschap. Rondom de Vloedbeltverbinding worden maatregelen uitgewerkt en bestemd in het ontwerp provinciaal inpassingsplan.
	Wij verzoeken u om grootschalige landschapsversterking te koppelen aan de weginpassing van de Vloedbeltverbinding. Door een dergelijke integrale aanpak wordt meerwaarde gecreëerd: een betere inpassing van de weg, draagvlak vanuit de omgeving, impuls voor klimaat en biodiversiteit en een bijdrage aan de verduurzaming en het verdienmodel van de agrarische sector. Via onze samenwerking met de Stichting Groene en Blauwe Diensten Overijssel kunnen landschapselementen vervolgens duurzaam beheerd worden. Om bij grondeigenaren draagvlak te krijgen voor een dergelijke aanpak is het belangrijk om aan te sluiten bij persoonlijke drijfveren en het aantrekkelijk te	- Het inpassingsplan voorziet niet in grootschalige landschapsversterking nu de scope van het inpassingsplan de aanleg van de nieuwe provinciale weg betreft. Wel wordt er in overleg met de grondeigenaren en beheerders van het landschap besproken welke aanvullende maatregelen het landschap kunnen versterken.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	maken om te participeren. De Stichting Landschap Overijssel heeft goede ervaringen opgedaan in een landschapsproject dat wij momenteel voor Rijkswaterstaat uitvoeren bij de N35. Hierbij wordt 7km houtwal aangelegd op particuliere grond. We komen graag met u in gesprek om gezamenlijk een dergelijke aanpak vorm te geven voor de Vloedbeltverbinding. **Aanvulling 7 september 2022** Graag wil ik via deze weg nog een toevoeging doen aan onze zienswijze. Onder kopje 3 van onze zienswijze verzoeken wij u nadrukkelijk als uitgangspunt in paragraaf 2.2 van het scopedocument op te nemen dat bestaande landschappelijke structuren zoveel mogelijk gespaard worden. Als aanvulling hierop verzoeken wij u hierbij in de scopedocument expliciet te verwijzen naar het Verdrag van Zenderen dat in 2019 is getekend door o.a. bestuurders van provincie en gemeenten. Door het tekenen van het verdrag werd er een belofte aan elkaar en aan het landschap gemaakt voor het behoud en de ontwikkeling van landschapselementen als houtwallen. Juist bij nieuwe ontwikkelingen, zoals de Vloedbeltverbinding, is het cruciaal om hier rekening mee te houden.	- De handreiking om hierin ook Stichting Landschap Overijssel te betrekken wordt gewaardeerd en daar maken we graag gebruik van. - Op 6 maart 2019 is de houtwallenconferentie 'Landschap voor Elkaar' in Zenderen georganiseerd. Met als doel het behoud van landschapselementen zoals houtwallen. De uitkomst van de bijeenkomst is het 'Verdrag van Zenderen', inclusief actieplan, waarin de partijen elkaar beloven om het landschap te behouden en te versterken. Het verdrag van Zenderen is getekend door bestuurders van de provincie, gemeenten en Landschap Overijssel samen met alle deelnemers aan de conferentie. Door het tekenen van het verdrag werd er een belofte aan elkaar en aan het landschap gemaakt voor het behoud en de ontwikkeling van landschapselementen als houtwallen. Het 'Verdrag van Zenderen' (2019) wordt betrokken bij de verdere uitwerking van het wegontwerp van de Vloedbeltverbinding en de landschappelijke inpassing. Daarbij zal ook het behoud en versterken van de houtwallen een plaats krijgen. Opgemerkt dient te worden dat voor de landschappelijke inpassing deels ook gronden van bewoners en bedrijven noodzakelijk zijn maar dat een groot deel van deze grondeigenaren vooralsnog aangeven geen houtwal op hun percelen te wensen.
22	Graag willen wij reageren op het Scopedocument Vloedbeltverbinding met de volgende punten: 1. Wij willen dat de geluidseffecten van de Vloedbeltverbinding op het perceel/woning aan de Kuipersweg 1 in Borne wordt onderzocht en dat een akoestisch onderzoek wordt uitgevoerd naar het wegverkeerslawaai. Omdat de geplande vloedbeltverbinding op zeer korte afstand van ons perceel komt te liggen. Daarnaast verwachten wij ook een flinke toename aan verkeersstromen op de A1/A35 en vloedbeltverbinding. Daarom willen wij dat er geluidwerende voorzieningen worden aangebracht langs de nieuw aan te leggen Vloedbeltverbinding, zie bijlage. 2. Wij willen dat de concentraties van verontreinigende stoffen in de lucht ook voor ons perceel worden berekend. Omdat de geplande	1. De Vloedbeltverbinding komt op circa 100 meter afstand te liggen van de woning. Dit is binnen de zone uit de Wet geluidhinder waarvoor akoestisch onderzoek noodzakelijk is. Het akoestisch onderzoek maakt deel uit van de onderzoeken die voor het provinciaal inpassingsplan worden uitgevoerd. Eventuele maatregelen (uit het akoestisch onderzoek) worden verwerkt in het provinciaal inpassingsplan. Daarnaast wordt ook een landschapsplan opgesteld voor de inpassing van de Vloedbeltverbinding. 2. Het onderzoek naar luchtkwaliteit en daarmee de uitstoot van verontreinigende stoffen maakt onderdeel uit van het provinciaal inpassingsplan.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	Vloedbeltverbinding op zeer korte afstand van ons perceel komt te liggen. Daarnaast verwachten wij ook een flinke toename aan verkeersstromen op de A1/A35 en vloedbeltverbinding. 3. Wij hebben 1 afspraak gehad waarbij het tracé van de weg is uitgezet. Er is met ons geen keukentafelgesprek geweest, laat staan een terugkoppeling per mail. Dit moet dus nog plaats vinden. 4. De ontsluiting van de agrarische percelen is richting de Bloksteegweg. Dit is niet op het Wegontwerp Vloedbeltverbinding te zien. Zie onze bijlage. 5. In eerste instantie zou de weg onder het bestaande viaduct lopen. Aanpassingen zouden niet nodig zijn. Maar nu komt er een nieuw viaduct bij. Wij willen dat er onderzocht wordt wat de gevolgen zijn voor onze wegaansluiting op de Kuipersweg., zie bijlage. En dat het resultaat van het onderzoek naar ons teruggekoppeld wordt. 6. De planning was dat de vloedbeltverbinding zo dicht mogelijk langs de A1/A35 zou komen te liggen. Wij willen dat er onderzocht wordt of het tracé ter plaatse van het viaduct in de Kuipersweg dichter bij de A1/A35 kan lopen door bijvoorbeeld 1 rijbaan links en 1 rechts langs de hoogspanningsmast te leggen. Dit zou ook ten goede komen voor het nieuwe viaduct. Een rondweg vlak langs een hoogspanningsmast is niet uitzonderlijk. Zie hoogspanningsmast 137 op het industrieterrein Veldkamp in Borne aan de Aamaatweg. Wij vragen u dan ook om dit scopedocument aan te passen met onze opmerkingen.	3. De provincie Overijssel blijft gesprekken voeren met de omwonenden. Ook met de indieners van deze reactie. 4. Door aanleg van de Vloetbeltverbinding vervalt de weg langs de A1/A35 ter ontsluiting van de agrarische percelen. Er wordt met de eigenaren overleg gevoerd over de verwerving en het herstel van of aanleg van een alternatieve ontsluiting voor de percelen. 5. In de plannen is altijd uitgegaan van een te bouwen viaduct in de Kuipersweg, waarbij de terp van de Kuipersweg niet of slechts over een zeer klein deel wordt aangepast. De aansluiting van het perceel van de indiener van deze reactie wijzigt niet. 6. Zoals eerder in deze reactienota aangegeven is de ruimte tussen de A1/A35 en de Vloedbeltverbinding mede ingegeven door een eventuele toekomstige verbreding van de rijkswegen. Dit is de reden om de onderlinge afstand zoals uitgewerkt in het wegontwerp en straks vastgelegd in het provinciaal inpassingsplan te handhaven. - De gemaakte opmerkingen worden meegenomen bij het opstellen van het provinciaal inpassingsplan.
23	Namens de eigenaar van een BP-tankstation met lpg, een onderhoudsgarage en een autowasserette wordt een reactie ingediend op het scopedocument. Het bedrijf maakt zich grote zorgen over haar voortbestaan. Indien de Vloedbeltverbinding, zoals neergelegd in het Scopedocument, doorgang zal vinden, heeft dit desastreuze gevolgen. De Vloedbeltverbinding zal er namelijk voor zorgen dat er geen verkeer vanaf de A1/A35 meer zal worden aangetrokken naar het bedrijf. Dit wordt in deze reactie toegelicht. In tegenstelling tot de huidige situatie en het oorspronkelijke wegontwerp kan verkeer vanaf de A1/A35 niet meer de Azelosestraat oprijden via de Kluft. In de nieuwe situatie komt namelijk een nieuwe weg achter Dusseldorp langs, die	

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	rechtstreeks aansluit op de kruising van de Amerikalaan met afslag Borne-West. Op het punt van de zogeheten 'lus', iets ten oosten van waar nu het kruispunt Kluft-Amerikalaan ligt, begint de nieuwe weg. Hierdoor is het tankstation van cliënte niet meer bereikbaar via de Kluft, maar enkel via de nieuwe weg die achter Dusseldorp gaat langslopen. De nieuwe situatie heeft tot gevolg dat afrijdend verkeer vanaf de A1/A35 eerst langs het perceel van AVIA Weghorst gaat rijden. Hiermee wordt niet alleen de mogelijkheid aan AVIA Weghorst geboden om een tankstation te realiseren op haar perceel, maar wordt dit ook opeens uitermate aantrekkelijk voor AVIA Weghorst. Naar verwachting zal AVIA Weghorst daarom van de mogelijkheid gebruik gaan maken een tankstation en een garage te realiseren op het moment dat het provinciaal inpassingsplan Vloedbeltverbinding onherroepelijk is geworden. Dit betekent dat het perceel van cliënte, in vergelijking met de huidige situatie, op een (voor een tankstation) waardeloos stuk grond komt te liggen. Cliënte kan als toekomstig overbodig geworden aanbieder van motorbrandstoffen enkel toekijken hoe AVIA Weghorst het afrijdend verkeer vanaf de A1/A35 voor de neus van cliënte weg zal gaan weghalen. De realisatie van de Vloedbeltverbinding, in combinatie met de verwachte realisatie van het tankstation AVIA Weghorst aan de Azelosestraat, zou het einde betekenen van het voortbestaan van cliënte. Zij kan de verwachte derving van inkomsten wegens de slechte bereikbaarheid tijdens de bouwfase, in combinatie met de verwachte derving van inkomsten door de komst van concurrent AVIA Weghorst aan de Azelosestraat, niet opvangen. De realisatie van de Vloedbeltverbinding zou daarom het einde betekenen van het mooie familiebedrijf aan de Azelosestraat 101 in Borne. Daarnaast plaatst cliënte haar vraagtekens bij de gang van zaken gedurende het project Vloedbeltverbinding. In mei 2022 lag immers nog een volledig ander wegontwerp met betrekking tot de verbinding naar Azelosestraat voor, terwijl uit het Scopedocument op geen enkele wijze blijkt waarom GS nu opeens van oordeel zijn dat een zogeheten 'lus' moet worden gerealiseerd in plaats van de ovale rotonde. Daarom wordt cliënte graag geïnformeerd over de overwegingen van GS die hiertoe hebben geleid. Gelet op het vorenstaande verzoek ik GS namens cliënte de Vloedbeltverbinding te realiseren overeenkomstig het oorspronkelijke plan. Cliënte wil graag met GS op korte termijn in overleg te treden, zodat kan worden voorkomen dat voor cliënte de desastreuze gevolgen intreden zoals hierboven beschreven.	- Inkomstenderving en planschade is een onderwerp dat volgens de procedure uit de Planschadeverordening Overijssel 2012 wordt afgehandeld. Een verzoek kan worden ingediend bij het onherroepelijk worden van het provinciaal inpassingsplan Vloedbeltverbinding. - De motivering van de aangepaste aansluiting van de Vloedbeltverbinding op de A1/A35 zal in de toelichting van het ontwerp provinciaal inpassingsplan worden opgenomen. De optimalisatie is mede ingegeven vanuit de verkeersveiligheid en het scheiden van gemotoriseerd verkeer met langzaam verkeer. - Vanuit de optimalisatie van het wegontwerp wordt het huidige ontwerp gebruikt als basis voor het provinciaal inpassingsplan. - Vanuit het project zal met de indiener van de reactie nader overleg plaatsvinden.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
24	Graag willen wij reageren op het op 18 juli jl. van u ontvangen 'Scopedocument Vloedbeltverbinding'. Wij hebben op basis van het recente verleden bijzonder weinig vertrouwen in hetgeen opgenomen is in Hoofdstuk 4 (Participatie). Het is allemaal prachtig verwoord in de opsomming onder het kopje: 4.2 Participatiemomenten Provinciaal inpassingsplan Vloedbeltverbinding. Maar we hebben redenen om aan te nemen dat dit een wassen neus zal zijn. In dit opzicht hebben we helaas al 2 keer negatieve ervaringen opgedaan in dit traject: 1. Ons bestuur zou met een afvaardiging van Provinciale Staten in gesprek kunnen op 29 september 2021. Uiteindelijk is dit gesprek niet doorgegaan nadat wij zelf daarover telefonisch contact hadden opgenomen. Excuses over die gang van zaken hebben we niet tegemoet mogen zien. 2. Ons bestuur werd uitgenodigd voor een gesprek op 1 juni 2022 13:15 uur met gedeputeerde Bert Boerman. Dit zoals dat bij de vergadering van Provinciale Staten van 15 december 2021 door hem was toegezegd. Op 31 mei om 17:09 uur, dus een halve dag voor het gesprek plaats zou vinden, kregen we een e-mail bericht dat wegens ziekte die bijeenkomst geen doorgang zou kunnen vinden. We weten niet wie toen opeens ziek is geworden, maar daar is dan wellicht sprake van overmacht. Er zijn echter wel kanttekeningen bij te stellen: a. Het bericht dat de afspraak geannuleerd moest worden ontvingen wij zeer kort tevoren per e-mail. Zoals bekend mag worden verondersteld bestaat ons bestuur geheel uit vrijwilligers. Bijzonder dat professionals bij de provincie veronderstellen dat die vrijwillige bestuursleden constant hun berichten checken. En nog meer bijzonder dat niet de moeite werd genomen om dat even telefonisch te laten weten, nu het zo kort tevoren was. Het mobiele nummer was immers bekend. b. Tot op heden hebben wij geen nieuwe uitnodiging ontvangen voor een gesprek met de gedeputeerde. Terwijl wij nu toch al meer dan 4 maanden verder zijn.	1. Het spijt ons dat het gesprek op 29 september 2021 geen doorgang heeft kunnen vinden. Het verwijzen naar in het verleden verzonden mailberichten staat los van de in het Scopedocument opgenomen stappen om te komen tot een vastgesteld provinciaal inpassingsplan door Provinciale Staten. De daarin beschreven stappen ten aanzien van participatie zullen worden doorlopen. 2. De indiener van de reactie verzoekt om vanuit de belangen van de Stichting gemeenschapsbelangen (groot) Azelo een overleg met de gedeputeerde te hebben. Het eerdere overleg is destijds geannuleerd vanwege ziekte en heeft inmiddels plaatsgevonden.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	Ook om deze redenen hebben we weinig vertrouwen in het participatie (en communicatie) traject. Vooralsnog hebben wij geen reden aan te nemen dat het er nu wel verbetering op zal treden. Het lijkt er meer op dat participatie in dit traject alleen een theoretisch verhaal is, alleen voor de bühne bestemd.	- De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
25	Op 18 juli 2022 ontvingen wij van u het digitale Scopedocument. Wij begrijpen het nog niet dat wij vooraf niet zijn meegenomen in uw ontwikkelplannen. Via via kregen wij de uitnodiging en hebben ons via iemand anders laten inschrijven. Wij hebben het als onzorgvuldig betiteld. Het werd ons namelijk die avond duidelijk dat er zeer zeker gevolgen zijn voor de aansluiting van de Mastboersweg op de Almelosestraat. Wij ontdekten dat onze woningen ook niet op de toen ter inzage liggende ontwerpen waren afgebeeld. In het Scopedocument staat in de bijlage wegontwerp dat de huidige directe aansluiting met de Almelosestraat wordt afgesloten. Dit betekent dat wij gebruik moeten maken van de thans onverlichte en donkere Parallelweg om Almelo, waartoe wij behoren, te bereiken. Wij willen bezwaar aantekenen omdat ruim een jaar geleden al alle straatverlichting is weggehaald, waarover wij als bewoners van die hoek van Almelo onze signalen hebben afgegeven, en de Parallelweg als onveilig kan worden aangemerkt voor fietsers en nu ook nog een bestemmingsverkeer erbij met een bepaalde snelheid. Evenzo zal het landbouwverkeer die zorgt voor het leveren en afvoeren van grondstoffen en producten ten behoeve van het uitvoeren van de agrarische tak/gronden aan de Mastboersweg, gebruik moeten maken van de Parallelweg. En wat denkt u van de bereikbaarheid van alle andere externen, ziekenvervoer, etc. Wij zijn na de uitvoering van uw project via de achterkant van de Mastboersweg niet meer te bereiken, nu een slecht begaanbaar zandpad met aansluiting op de weg naar Zenderen/Albergen. Deze situatie lijkt ons zeer onwenselijk en het zoeken en meedenken naar een andere veilige optie is zeer gewenst. De uitvoering van uw plan kan leiden tot gevaarlijke en onverantwoorde situaties. Omdat wij onder de gemeente Almelo vallen hebben wij ook twee wethouders geïnformeerd over deze reactie.	- De maatregel wordt voorgesteld om aanwonenden en bewoners van het achterliggend gebied een goede en veilige ontsluiting te bieden. De hoofdrijbaan van de Vloedbeltverbinding heeft een hoge verkeersintensiteit. Voor een goede verkeersafwikkeling van en naar de Mastboersweg richting Almelo of Zenderen is het veiliger de parallelweg te gebruiken. Op het kruispunt van de N743 met Drienemansweg en op de rotonde nabij Zenderen kan men veilig uitwisselen met het verkeer op de hoofdrijbaan. - Het verwijderen van openbare verlichting in het buitengebied, waaronder het wegvak en de parallelweg van de Almelosestraat waar de Mastboersweg op aansluit, past in het beleid van de provincie Overijssel om zuinig om te gaan met energie en materiaalgebruik en in haar streven om ook de duisternis te beschermen. Uit onderzoek blijkt dat dit niet ten koste gaat van de veiligheid. De bereikbaarheid blijft gewaarborgd. De Elhorsterweg als route naar de Mastboersweg blijft ook beschikbaar. De aansluiting van de Elhorsterweg op de provinciale weg tussen de rotonde bij Twence en de Bornse Beek blijft ook gehandhaafd. Het verkeer kan hier de provinciale weg kruising richting Zenderen maar ook de provinciale weg opdraaien. Op dit wegvak is landbouwverkeer toegestaan.
26	Hierbij een reactie op het scopedocument. Wij hebben een melkveebedrijf aan de Prinsenweg 9 in Zenderen, dat is een zijstraat van de Albergerweg. Wij maken veel gebruik van de Albergerweg om bij onze percelen grasland en maisland te komen aan de Strootdijk en Bekkingvelderweg. Nu lees ik in de plannen dat de Albergerweg deels wordt afgesloten, als dat gebeurt kunnen wij niet meer bij onze percelen komen.	- Bij de uitwerking van het wegontwerp van de Vloedbeltverbinding wordt de bereikbaarheid voor landbouwverkeer ook meegenomen. Met diverse bedrijven wordt de aansluiting op de nieuwe provinciale weg besproken. Het deel van de Albergerweg waar geen doorgaand verkeer meer mogelijk is wordt ingericht als kavelpad (voor het bereiken van agrarische percelen) waarbij het gebruik voor doorgaand verkeer wordt tegen gegaan.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	Er is al contact geweest met de provincie en gemeente over een aansluiting voor ons op de nieuwe straat. De aansluiting moet voor ons vrij toegankelijk zijn en makkelijk te passeren door landbouwvoertuigen. De Albergerweg zal ook deels worden versmald, dat mag er niet toe lijden dat wij een langere reistijd hebben tot onze percelen. De straat zoals die er nu ligt daar kunnen landbouwvoertuigen elkaar makkelijk passeren, als de weg versmald wordt dan wordt dat lastig en vooral in de oogsttijd zal ons dat meer geld gaan kosten want de loonwerker werkt per uur. Ook zullen wij een gedeelte grasland kwijtraken. De vierkante meters die wij kwijtraken willen wij terug hebben door op een andere plek grond voor in de plaats te krijgen.	- De aanpassing van deze weg wordt met de gebruikers en de gemeente Borne besproken en uitgevoerd als de Vloedbeltverbinding in gebruik wordt genomen. - Met alle grondeigenaren voert de provincie Overijssel overleg om tot verwerving te komen. Ook grondruil kan onderdeel zijn van de gesprekken.
27	Ons inziens is de door u getoonde inpassing in het landschap, zeer ongewenst en in strijd met het bestemmingsplan. Het betreft hier buitengebied met bestemming landbouw en natuur met een waardevolle Haar-Es. Het betreft tevens een gebied met vele beschermde diersoorten die door het tracé A1/A35 compleet verdreven zullen worden. Het huidige woongenot van ons als bewoner in dit mooie groene gebied wordt van landelijke wonen, waar wij zeer bewust voor hebben gekozen bij het kopen van het huis, compleet veranderd naar wonen aan een drukke randweg. Daarnaast hebben wij in de pers de bevinding vanuit het WOB-onderzoek door Stichting Dorpsbelangen Bornerbroek gelezen hetgeen het bij ons al langer bestaande gevoel bevestigd. Het leek al veel eerder duidelijk, dat Provincie en gemeente Borne gingen voor het A1/A35 tracé. Er kwam daarna zeker nog een nieuw onderzoek naar meerdere tracés, maar ook daarbij leek het al voorgenomen pad, om uit te komen op de keuze A1/A35 als voorkeurstracé, steeds op de voorgrond te staan. Ook door Zenderen Filevrij is niet met de inwoners afgestemd voor welke van de vier tracés zij zich hard zouden moeten gaan maken namens Zenderen. De inwoners van Zenderen hebben zich nooit middels een stemming of een enquête uit kunnen spreken voor de eigen voorkeur voor één van de 4 te onderzoeken tracés. De twee woordvoerders van Zenderen Filevrij lijken de keuze voor de zeer uitgesproken lobby voor het tracé A1/A35 variant dan ook geheel zelfstandig of wel met ondersteuning vanuit de gemeente Borne en/of provincie gemaakt te hebben. De inzet van de burgemeester van Borne bij de inspraakmogelijkheid bij Provinciale Staten om ook nog eens het belang voor Zenderen voor het tracé A1/A35 extra te onderstrepen was op zijn minst ook zeer opmerkelijk. Dat erkende de heer Pierik gelukkig ook wel zelf in zijn betoog. Ook de burgemeester kan geen enkel idee gehad hebben hoeveel inwoners van Zenderen daadwerkelijk voorkeur hebben voor het tracé A1/A35. De meeste inwoners van Zenderen willen zeker graag	- Voor de aanleg van de Vloedbeltverbinding wordt door de provincie Overijssel een provinciaal inpassingsplan opgesteld. Dit plan vervangt het huidige bestemmingsplan en geeft de nieuwe bestemming aan de gronden voor de weg en de beoogde landschappelijke inpassing. Bij de inpassing is ook aandacht voor de natuurwaarden en de bestaande ecologische verbindingen. Tot slot zullen voor het ontwerp provinciaal inpassingsplan de noodzakelijke onderzoeken worden uitgevoerd. - In hoofdstuk 1 van de reactienota wordt de achtergrond van het tracé toegelicht waar nu een provinciaal inpassingsplan voor wordt opgesteld. Op basis van het besluit van Provinciale Staten van 15 december 2021 wordt de verdere uitwerking nu vastgelegd in het provinciaal inpassingsplan. - De afweging voor een tracékeuze zal in het ontwerp provinciaal inpassingsplan niet nogmaals worden doorlopen. Wel zal in het inpassingsplan op basis van het meest recente Regionaal Verkeersmodel Overijssel (RVMO) dat ambtelijk en bestuurlijk door de gemeenten wordt vastgesteld inzicht worden gegeven in de effecten van de Vloedbeltverbinding. De hoeveelheid verkeer door Zenderen voor en na het in gebruik nemen van de Vloedbeltverbinding is één van de onderwerpen die worden toegelicht.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	minder verkeer door het dorp maar daar is nooit een keuze voor één van de vier tracés aan verbonden. Naar onze mening is de huidige gang van zaken op grond van al deze bevindingen niet gelopen zoals het zou moeten. Deze stappen maar zeker de eerste uitkomst uit het WOB-onderzoek zijn voor ons dan ook reden te vragen de zaak stop te zetten en te bekijken of de uitkomsten uit het WOB-onderzoek niet vragen om een nieuwe eerlijke procedure te starten. Vanuit het scopedocument komt bij ons ook nog de vraag naar voren wat de reden is van het aanleggen van een parallelweg naast de randweg vanuit Zenderen tot aan de Bornerbroeksestraat. De tekening waarop deze parallelweg te zien is kwam pas dit voorjaar na enig aandringen uit de tas/auto tevoorschijn bij een keukentafelgesprek. Wij lezen in het toegestuurde scopedocument nu dat de bestaande Bornerbroeksestraat tevens de parallelle route blijft voor langzaam en lokaal (landbouw) verkeer. Vanuit Zenderen blijft op de tekening de bestaande route via de spoorwegovergang bij Het Hag/Braamhaarsstraat naar de Bornerbroeksestraat ook in stand. Wat is de reden dat de bestaande route vanuit Zenderen naar de Braamhaarsstraat en de Retraitehuisweg niet de route voor langzaam en lokaal verkeer kan blijven? Er bevindt zich in deze omgeving erg veel landbouwgrond waardoor er daar veel landbouwverkeer noodzakelijk zal blijven. Voor een compleet nieuwe weg voor langzaam en lokaal verkeer wordt nu een zeer mooi stuk bos en een flink stuk extra land van de mooie Haar- Es (gelukkig nu wel erkend als Es!) omgezet in asfalt. Is er mogelijk al sprake om in afstemming met ProRail de spoorwegovergang aan Het Hag/Braamhaarsstraat op termijn te sluiten? Dit zou de nieuwe parallelweg dan wel verklaren. Wij krijgen hier graag een reactie op. Als laatste maar zeker niet minder belangrijk geven de nieuwe ontwikkelingen vanuit de overheid betreft het door grote bedrijven moeten gaan stimuleren van thuiswerken, met het OV of elektrische fiets of scooter naar het werk gaan alle reden om nog eens goed te kijken naar de verkeersreductie die hierdoor zal ontstaan. Gaat de projectgroep met deze nieuwe inzichten nog opnieuw kritisch kijken naar nut en noodzaak van deze zeer ingrijpende en dure aanleg van het A1/A35 tracé?	- Het lopende WOB-verzoek is geen aanleiding om het provinciaal inpassingsplan niet op te stellen. - Tussen de rotonde bij Twence en de rotonde Bornerbroeksestraat/Braamhaarsstraat is vanaf het begin aangegeven dat dit wegvak wordt voorzien van een parallelweg voor de verbinding van onder andere landbouwverkeer tussen de N743 en de Bornerbroeksestraat. Ook de Zeilkerweg wordt aangesloten op deze parallelweg. Op het wegvak tussen de rotonde Braamhaarsstraat en de aansluiting Azelosestraat vervult de Bornerbroeksestraat de functie van parallelle route voor het langzaam verkeer en de ontsluiting voor lokaal verkeer. - De overige bestaande wegen in het gebied blijven hun functie behouden en worden ook niet meegenomen in het plangebied van het provinciaal inpassingsplan. De route vanuit Zenderen via de Lidwinaweg en Het Hag naar de Braamhaarsstraat en Retraitehuisweg blijft ook na aanleg van de Vloedbeltverbinding functioneren voor het landbouwverkeer. - De plannen van ProRail om spoorovergangen op te heffen maken geen onderdeel uit van het provinciaal inpassingsplan. Wel wordt voor ondermeer de spooronderdoorgang het project met ProRail besproken. - Zoals eerder aangegeven in de beantwoording is op basis van het laatste verkeersmodel (Regionaal Verkeermodel Overijssel, 2022) een onderbouwing van de Vloedbeltverbinding in paragraaf 1.7 van deze reactienota opgenomen. Aan de hand van de meest recente inzichten worden de onderzoeken en onderbouwing voor de Vloedbeltverbinding opgesteld.
28	Naar aanleiding van uw mail, waarin u om een reactie verzoekt op bovengenoemd document, kan TenneT TSO B.V. (hierna TenneT) u het volgende meedelen. Binnen de grenzen van voornoemd plan bevindt zich de gecombineerde 380/110 kV-hoogspanningsverbinding Zwolle – Hengelo. De aanwezigheid van deze hoogspanningsverbindingen kan beperkingen opleveren voor het gebruik van de gronden. Hierbij zijn onder meer aspecten aan de orde	

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	waaronder de veiligheid van personen en goederen, de aan te houden veiligheidsafstanden, de bereikbaarheid van de hoogspanningsverbindingen en masten, de leveringszekerheid en de benodigde ruimte voor het uitvoeren van onderhouds- en herstelwerkzaamheden. Bij de Elektriciteitswet 1998 (de "E-wet") is TenneT aangewezen als beheerder van het landelijk hoogspanningsnet, welke aangeduid is als vitale infrastructuur. Zij is daarmee verantwoordelijk voor een ongestoorde werking van dit net. Een zeer belangrijke kerntaak van TenneT is dan ook het optimaal beheren, onderhouden en veiligstellen van nieuw te realiseren en gerealiseerde assets ten behoeve van een ongestoorde ligging daarvan gedurende de gehele levensfase. Uitgangspunt daarbij is dat deze vitale infrastructuur een gepaste bescherming verkrijgt en behoudt in ruimtelijke plannen en besluiten die worden op- en vastgesteld voor zowel de onder- als bovengrond. Dit alles met als doel deze infrastructuur niet te verstoren en deze op een effectieve en efficiënte manier in stand te kunnen houden en beheren. Overleg In 2021 is er afstemming geweest met TenneT omtrent deze plannen en is door ons aangegeven waar rekening mee zou moeten worden gehouden. Er zouden aanpassingen aan het concept worden gemaakt en aan ons ter beoordeling worden gestuurd. We hebben echter niets meer vernomen en zien nu dit scopedocument. Het is door ons niet goed te bepalen of er aan de benodigde voorwaarden wordt voldaan, zoals de weghoogte onder de verbinding en de bereikbaarheid van onze masten die ingesloten wordt tussen twee wegen. Zoals in het plan vermeld, wordt dit een 80 km weg waar geen lokale wegen op wordt aangesloten. Het is echter wel noodzakelijk dat een toegangsweg naar de masten komt, zodat de masten bereikbaar zijn en blijven vanaf de openbare weg met groot materieel. Hoe wordt dit geborgd? Dit is niet terug te vinden in het plan en dient naar onze mening wel meegenomen te worden. Graag een aanpassing hiervoor opnemen. TenneT heeft te voldoen aan NEN normeringen en dient hieraan te kunnen toetsen. We ontvangen graag de tekeningen met maatvoering om te kunnen toetsen of wij na realisatie kunnen voldoen aan de NEN norm en zien een eventuele afspraak tegemoet. De aanvraag kan gestuurd worden naar toestemming@tennet.eu. Eveneens dient ruim voor aanvang van de werkzaamheden veiligheidsvoorwaarden (een Toestemming) te worden aangevraagd, zodat de werkzaamheden veilig uitgevoerd kunnen worden. Ook deze aanvraag kan naar hetzelfde emailadres	- Het wegontwerp zal verder worden uitgewerkt en met TenneT worden besproken zoals eerder afgestemd. De bereikbaarheid van de bestaande hoogspanningsmasten maakt onderdeel uit van deze afstemming inclusief de wijze van inrichting van de toegangswegen naar deze masten. - De maatvoeringstekening van het wegontwerp van de Vloedbeltverbinding (inclusief de weghoogte onder hoogspanningsmasten en -leidingen van TenneT) wordt ter overleg aan TenneT verzonden. - Voor de realisatie van de Vloedbeltverbinding zal de provincie Overijssel nog een aannemer moeten selecteren. In het contract met deze aannemer wordt het belang van TenneT ook opgenomen en afgestemd.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	worden gestuurd. Alleen met deze zogenaamde Toestemming mogen de werkzaamheden worden uitgevoerd.	
29	Ik reageer namens het ruiterroutenetwerk Zenderen-Bornerbroek-Hertme, en heb met name gekeken naar de mogelijkheden, bezwaren en veiligheid van de ruiters die van dit gebied gebruik maken. In eerdere keukentafelgesprekken is erover gesproken dat de Vloedbeltverbinding grote impact heeft op de ruiters in de omgeving, terwijl ook andere ontwikkelingen waaronder de recente afsluiting van het spoor en de komst van de mestvergister onze recreatieve mogelijkheden steeds verder inperken. Mijn vragen/opmerkingen: 1. In algemene zin mis ik in de opsomming van de onderzoeken een onderzoek naar de impact op bestaande recreatiestructuren. Er lopen diverse wandel-, fiets- en ruiterroutes van de Regio Twente door het gebied, en een expliciet onderzoek naar de impact van de nieuwe plannen en eventuele alternatieven hierop lijkt me noodzakelijk. Ik heb Han van den Heuvel van Routenetwerken Twente daarom ook even in de CC van dit bericht gezet. 2. In eerder contact hebben wij de suggestie gedaan om zowel over het terrein van Twence (maar buiten hun hekken) langs de N743 een veilige verbinding te maken voor de ruiters en evt. wandelaars, als alternatief voor de af te sluiten oversteek vanuit de Elhorsterveldweg, en de afsluiting van de parallelweg ter plaatse. Ik zie dit niet terug in de plannen. Is dit nog in beeld? Zo nee, wat is het alternatief? Met een paard vanuit de Elhorsterveldweg en achterliggende gebied (waarvoor de Elhorsterveldweg de ontsluitingsroute is tussen Bornerbroek en Hertme/Albergen) is er zonder deze of vergelijkbare maatregel geen veilige verbinding meer richting Hertme/Albergen. 3. Idem voor de groene verbinding onder de hoogspanningsmasten door, tussen de snelweg en de Vloedbeltverbinding. We hebben gesproken over de mogelijkheid om hier een 'groene snelweg' van 35-50 m breed te realiseren door de Vloedbeltverbinding aan beide zijden te omhekken. Er ontstaat dan vanaf de omgeving Braamhaarstraat een brede strook groen richting het strecoduct en Twickel. Enerzijds een ecologische verbinding en anderzijds biedt dit extensieve recreanten in de vorm van ruiters en wandelaars een veilige en groene verbinding, waarmee de nadelen van de aanleg van de	1. Onderdeel van de uitwerking van het wegontwerp van de Vloedbeltverbinding zijn ook de huidige bestaande routes en de aanpassingen daarvan door de aanleg van de weg. De parallelstructuur en de aanleg van rotondes in de Vloedbeltverbinding zorgen voor de bereikbaarheid van lokale wegen op de nieuwe provinciale weg. 2. In het ontwerp van de Vloedbeltverbinding blijft het mogelijk de Elhorsterweg te gebruiken. 3. Het gebied tussen de rijksweg A1/A35 en de Vloedbeltverbinding is gereserveerd voor mogelijke verbreding van de rijkswegen, zie ook eerdere beantwoording in deze reactienota. Dit gebied wordt geen ecologische verbindingszone omdat de ligging van deze strook tussen twee grote wegen geen meerwaarde biedt als veilige groene verbinding en eerder een ecologische fuik wordt voor diersoorten. In het landschapsplan dat deel uitmaakt van het ontwerp provinciaal inpassingsplan wordt de afscherming van dit gebied en het begeleiden van dieren in de juiste richting verder uitgewerkt. Wij gaan na of er over een deel van deze strook het mogelijk is om een ruiterpad aan te leggen.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	Vloedbeltverbinding enigszins gecompenseerd worden. Is dit nog in beeld, had dit in het scopedocument opgenomen moeten worden?	
	4. Ten aanzien van de fietssnelweg: er wordt nu gemeld dat Almelo de fietssnelweg aan de Noord-Oostelijke zijde van het spoor gaat leggen, in tegenstelling tot het stuk dat Borne al heeft aangelegd. Is deze keuze al definitief en is dit ook de keuze van de provincie? In eerder stadium is erover gesproken dat het ook logisch zou zijn de fietssnelweg door te leggen aan de zuidwestzijde tot de Grote Bavenkelsweg. Dit creëert gelijk een veilige oversteek bij de Grote Bavenkelsweg voor fietsers en ruiters, waardoor de 2e brug in feite niet noodzakelijk is t.h.v. de onderdoorgang spoor. Ruiters en fietsers kunnen via de Zeilkerweg en Grote Bavenkelsweg met 1 brug, ipv 2 bruggen én een tunnelbak, het fietspad bereiken langs de kleine Doorbraak. Is dit overwogen? Bent u ervan op de hoogte dat de keuze van Almelo om de F35 Noord-Oostelijk aan te leggen over Borns grondgebied gaat (de Zeilkerweg en Vloedbeltsweg is Borns!) en is de gemeente Borne hiermee akkoord?	4. De keuze voor ligging van de F35 is nog niet definitief. De aanleg van de F35 is een apart project. Met de aanleg van de verdiepte ligging van de Vloedbeltverbinding onder de spoorlijn door ontstaat er op de parallelweg de mogelijkheid om ook fietsers van de F35 ongelijkvloers de spoorlijn te laten kruisen. De realisatie van de F35 wordt in het provinciaal inpassingsplan niet bestemd; wel wordt ter hoogte van de spooronderdoorgang een deel van de F35 mogelijk gemaakt. Wij zijn bekend met het feit dat de gemeente Almelo de F35 aan de noordzijde van het spoor wil legen en dat in de gemeente Borne de F35 aan de zuidzijde van het spoor ligt.
	5. Mocht het strecoduct bij de onderdoorgang nodig blijven, is er dan rekening gehouden met hoge wanden i.v.m. én een ondertunneling van de Vloedbeltverbinding, én goederentreinen op korte afstand. Anders is het strecoduct niet veilig te gebruiken door ruiters.	5. De uitwerking van de onderdoorgang wordt in het wegontwerp uitgewerkt. De onderdoorgang wordt ook met ProRail besproken. Uitgangspunt is dat de nieuwe provinciale weg en parallelweg onder het spoor liggen. Op maaiveld ter hoogte van het spoor worden evenwijdig aan het spoor de langzaam verkeersroutes, inclusief ecologische verbindingen gerealiseerd. Daarbij wordt het gebruik door ruiters ook meegenomen in de verdere uitwerking.
	6. Bij de fietssnelweg wordt melding gemaakt van een kantstrook van 25 cm. Als daarvoor gekozen wordt, worden ruiters gedwongen om over het asfalt gebruik te maken van de fietssnelweg en daarmee wordt snel en langzaam verkeer gemengd. Een veiligere optie om aan 1 zijde (zover mogelijk van het spoor) een bredere berm van minimaal 80 cm aan te leggen waar ruiters gebruik van kunnen maken. Dit is veiliger en prettiger voor alle gebruikers.	6. De F35 wordt geen hoofdroute voor ruiters. De vraag om aan één zijde van het fietspad een kantstrook van minimaal 80 cm voor gebruik door ruiters mee te nemen in de realisatie van de Vloedbeltverbinding leidt tot een veiliger gebruik. Deze 80 cm maakt deel uit van de faunapassage en wordt niet alleen voor ruiters bestemd. De benodigde breedte van het kunstwerk om het spoor te kunnen passeren biedt hier ruimte voor.
	7. Is het gekozen wegprofiel t.a.v. de ligging van de sloot t.o.v de parallelweg al definitief? Zoals eerder besproken is het voor ons een essentieel verschil of de sloot tússen de Vloedbeltverbinding en de parallelweg komt (waardoor wij ter hoogte van bijv. het Vloedbeltbos de ruimte hebben om uit te wijken naar de zijkant als er groot landbouwverkeer aankomt) of de sloot tussen de parallelweg en aansluitende percelen ligt (waardoor wij klem komen te zitten tussen groot landbouwverkeer en de sloot).	7. In het wegontwerp is het profiel van de Vloedbeltverbinding uitgewerkt. In de profielen is naast de hoofdrijbaan van de Vloedbeltverbinding de tussenberm, parallelweg, berm en sloot uitgewerkt. Naast de parallelweg (4,5 m breed) is een berm voorzien (2,5 m breed) waardoor er voldoende uitwijkmogelijkheden voor ruiters zijn.

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	Alvast bedankt voor de moeite van de antwoorden, en wij blijven graag meedenken over de meest veilige en wenselijke inrichting van de Vloedbeltverbinding voor wat betreft de ruiters.	
30	Ik hoorde van de week dat het op dit moment de bedoeling is dat de huidige Albergerweg wordt verwijderd ofwel afgewaardeerd tot een soort van karrespoor. Van de ene kant is dit begrijpelijk. Anderzijds strijkt dit ook weer in tegen de toekomstige mobiliteit van de inwoners van Zenderen en tegen het (huidige) duurzaamheidsprincipe. Ik zou u en uw team willen vragen de huidige Albergerweg te handhaven waarbij er buiten de bebouwde kom (mogelijk ook er binnen) een, of enkele, remmende maatregel moet worden genomen in de vorm van een drempel of liever een chicane als in Tubbergen ook gerealiseerd bij het uitrijden van kom Tubbergen richting Mander. Daarnaast dient de Albergerweg, komende uit de richting Albergen, een verplichte bocht rechtsaf richting Almelo te maken waarmee de snelheid verdwijnen zal. In, na, of voor deze bocht moet dan de mogelijkheid zijn om alsnog in de richting van Borne af te slaan met hierbij een soort van "omweg" om sluipverkeer te ontmoedigen. In de richting van Borne dient er dan na de rotonde, vlak voor het verlaten van de bebouwde kom, ook een chicane te worden aangelegd zoals deze in Tubbergen te zien is. In de richting van Almelo zou de doorgaande Hoofdstraat ter hoogte van de Reefsweg een bocht naar links (richting het spoor) moeten krijgen met in deze bocht een afslag naar rechts richting Almelo. Op de hierboven beschreven wijze verwacht ik dat Zenderen vanuit iedere richting fatsoenlijk bereikbaar zal zijn zodat de Zendernaar toch op een duurzame wijze zijn route naar de omliggende plaatsen kan uitzetten. Het lijkt me logisch te streven naar een oplossing waarbij bestemmingsverkeer voor de kom Zenderen de kortste en meest duurzame route kan nemen. Bij doorreis moet het onaantrekkelijk zijn. Tot slot wil ik u vragen in hoeverre er wordt gedacht aan het opnemen van voldoende wildpassages. Er leven rondom Zenderen bijvoorbeeld best nog wel wat reeën en hazen die door het gebied trekken op zoek naar voedsel en hun soortgenoten. Is er in kaart gebracht waar deze dieren zich ophouden en waarlangs deze zich veelal verplaatsen? Wilde dieren gebruiken vaak van generatie op generatie dezelfde paden/routes.	- In het wegontwerp van de Vloedbeltverbinding wordt de bestaande Albergerweg richting de kern Zenderen uitgevoerd als een kavelpad om de bereikbaarheid van de agrarische percelen te borgen. De hoofdroute vanuit Albergen richting Zenderen wordt de nieuwe provinciale weg over de Bornse Beek tot de eerste rotonde waar de nieuwe weg ter hoogte van Twence aansluit op de bestaande Almelosestraat/ Hoofdstraat naar Zenderen. De mogelijke aanpassingen van de bestaande wegen in Zenderen wordt na het in gebruik nemen van de Vloedbeltverbinding door de gemeente Borne verder uitgewerkt. Aanpassing van de bestaande wegen maakt geen onderdeel uit van het provinciaal inpassingsplan. Zoals hiervoor geschetst is het doel dat doorgaand verkeer gebruik maakt van de Vloedbeltverbinding. Bestemmingsverkeer gebruikt ook deze hoofdroute en wordt dan via de aansluiting op het lokale wegennet naar Zenderen geleid. Directe routes voor bestemmingsverkeer kan leiden tot sluipverkeer en dergelijke bypasses zijn volstrekt ongewenst. - In het landschapsplan voor de Vloedbeltverbinding dat onderdeel is van het ontwerp provinciaal inpassingsplan worden maatregelen voor dieren verder uitgewerkt. De basis van deze maatregelen ligt in de uitgevoerde natuuronderzoeken voor de nieuwe provinciale weg.
31	Ik heb de documenten doorgenomen en heb een aantal vragen. Er zijn essentiële wijzigingen gekomen in het ontwerp (anders dan eerder gepresenteerd) en het doel en de weg ernaartoe wordt niet vermeld. Kunt u antwoorden geven op de onderstaande vragen:	

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	1. De doelstelling: verminderen verkeershinder in de Zenderen en Borne, wat is die nu de verkeersintensiteit in Borne en Zenderen, wat is het verwachte resultaat na realisatie bij beide locaties en welke werkzaamheden/ aanpassingen volgen er aan de betreffenden huidige wegen? Komen de maatregelen overeen met de verwachte verkeersintensiteit is dit doorgenomen met de bewoners? 2. Landschappelijke inpassing. Als de nieuwe weg een verdiepte aanleg (as weg 0,5 onder huidig maaiveld) dan is dit minder zichtbaar en volgens mijn kennis en de omgeving (hoogte grondwaterstand) dan is dit op de meeste plekken (80%) technische mogelijk. Dit voorstel is niet meegenomen (door mij gevraagd genoemd in de vorige inloop). Wat is de reden dat dit niet verwerkt is? Ik zou graag de afweging willen zien. 3. Bij de afrit van de autosnelweg is er een wijziging ingetekend (in de laatste versie). Wat zijn de meerkosten voor deze variant bij ''voormalig Dusseldorp''. Ik zie niet direct de voordelen (technische, verkeerskundig). Alleen een voordeel voor Twickel en het crematorium. Zijn er ook nadelen (fietstunnel), veiligheid wandel en fietsverkeer? 4. Wat is het verwachte budget voor de afwaardering van de huidige Bornsestraat en de weg door Zenderen heen? Als deze niet worden heringericht, dan wordt de doelstelling niet gehaald. 5. Wanneer is er ruimte voor landschappelijke inpassing, recreatie (wandel-/ fietspaden) en cultuurhistorie en wie zijn de Erkende Overleg Partners over deze onderwerpen? 6. Duurzaamheid wordt nog niet specifiek genoemd. Wat is de ambitie en de ruimte? Is er al een plan in hoofdlijnen en is deze openbaar? 7. De ontwerp notitie is een vrij technische en feitelijk verhaal. Ik mis de wijze hoe we hiertoe gekomen zijn en welke afwegingen zijn gemaakt. Ook zie ik participatie niet genoemd (wie zat eraan tafel en wat was hun ruimte/ inbreng)? 8. De documenten is op hoofdlijnen, en ik mis concrete getallen en processen. Wanneer worden deze geleverd en wat is de inspraak hiervoor?	1. Onderdeel van de onderzoeken in het ontwerp provinciaal inpassingsplan is de toetsing van de Vloedbeltverbinding met behulp van het Regionaal Verkeersmodel Overijssel. Uit de verkeerscijfers voor de huidige en toekomstige situatie (met en zonder aanleg van de Vloedbeltverbinding) worden de effecten in het inpassingsplan beschreven. 2. De Vloedbeltverbinding krijgt een vloeiend verloop van het lengteprofiel, passend bij de functie van een weg met een maximumsnelheid van 80 km/u. Dit betekent dat op sommige wegvakken de weg het landschap doorsnijdt en op andere delen de weg boven maaiveld komt te liggen. Langs de weg worden watergangen gerealiseerd voor de berging van hemelwater, drooglegging van de weg en als scheiding tussen de weg en het particulier eigendom. Voor de afschermende werking tussen de nieuwe provinciale weg en omliggend gebied wordt onder meer langs de route naast de A1/A35 een grondwal gerealiseerd met beplanting. 3. Voor de aansluiting van Borne-West op de Vloedbeltverbinding is de route achterlangs bij Reinten Infra B.V. uitgewerkt om het doorgaande verkeer op grotere afstand van de woningen in Borne (West) te leiden. De meerkosten zijn beperkt en de variant is uitgewerkt in overleg met Rijkswaterstaat om filevorming/terugslag op de A1/A35 te voorkomen. In de uitwerking van het wegontwerp wordt de bestaande fietstunnel onder de A1/A35 verlengd onder de Vloedbeltverbinding door. 4. De afwaardering van de gemeentelijke wegen na aanleg van de Vloedbeltverbinding wordt niet geregeld in het ontwerp provinciaal inpassingsplan. Na openstelling van de nieuwe weg worden er door de gemeente Borne en de provincie Overijssel voor de lokale wegen verkeerbesluiten genomen over de gewijzigde inrichting en bijbehorend snelheidsregime. Aanpassing van de lokale wegen is geen onderdeel van het provinciaal projectbudget. 5. De landschappelijke inpassing is onderdeel van het ontwerp provinciaal inpassingsplan. Het landschapsplan wordt met de landschapsbeheerders en ecologen bij de provincie en gemeenten besproken. Ook de omwonenden hebben gereageerd op de voorstellen om het landschap bij de aanleg van de Vloedbeltverbinding te verbeteren. Bij de zienswijze procedure van het ontwerp provinciaal inpassingsplan kan ook op het landschapsplan worden gereageerd. 6. De duurzaamheidsambities van de provincie Overijssel worden in het ontwerp provinciaal inpassingsplan benoemd. Duurzaamheid is ook onderdeel van het aanbestedingstraject van de provincie om een aannemer te selecteren voor de aanleg van de nieuwe provinciale weg. 7. De ontwerpnotitie (bijlage bij het scopedocument) geeft een (technische) toelichting op het wegontwerp dat ook als bijlage bij het scopedocument is gevoegd. Het technisch kader en ontwerprichtlijnen die voor nieuwe wegen gelden is hier uitgelegd. De ontwerpnotitie behandelt verder niet de afwegingen en participatie dit worden opgenomen in de toelichting van het ontwerp provinciaal inpassingsplan. 8. In het scopedocument is de doorkijk naar het verdere proces beschreven. De volgende stap is de zienswijze mogelijkheid tegen het ontwerp provinciaal inpassingsplan (met bijbehorende onderzoeken en documenten). De publicatie van het ontwerp provinciaal inpassingsplan zal via de gebruikelijke wijze worden verzorgd.
32	Gemaakte opmerkingen in de raadsbehandeling van de gemeente Borne d.d. 20 september 2022. De opmerkingen zijn puntsgewijs opgesomd en voorzien van een antwoord.	

#	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording
	1. Wat is de planning van het project Vloedbeltverbinding?	1. Het ontwerp provinciaal inpassingsplan zal in december 2022 worden gepubliceerd. In het eerste of tweede kwartaal van 2023 zal Provinciale Staten het inpassingsplan vaststellen. Realisatie zal starten in 2025.
	2. Kan de aanleg van de Vloedbeltverbinding ook alleen op de gronden van de gemeente Borne worden gerealiseerd?	2. Bij het uitwerken van de mogelijke tracés van de Vloedbeltverbinding zijn de gemeentegrenzen niet als uitgangspunt meegenomen. Het uiteindelijke tracé zoals vastgelegd in het PS besluit van 15 december 2021 heeft betrekking op het grondgebied van twee gemeenten. De provincie Overijssel wil samen met deze gemeenten de realisatie van de Vloedbeltverbinding mogelijk maken.

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, sensoring 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
T. +31 6 20 41 73 25
E. info@anteagroup.nl

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.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor 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 niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct een melding te maken bij security@antegroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontlenen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

www.anteagroup.nl