

BESTEMMINGSPLAN NIJREESSINGEL

GEMEENTE ALMELO

juli 2004.

110301/000795

BESTEMMINGSPLAN NIJREESSINGEL

TOELICHTING

Bijlagen:

- akoestisch onderzoek d.d. 25 april 2003;
- aanvullend akoestisch onderzoek d.d. 15 juli 2003;
- errata akoestisch rapport d.d. 5 juni 2003;
- natuurwaarden van het plangebied van de Nijreessingel te Almelo d.d. augustus 2002;
- vleermuizen en reeën in het plangebied van de Nijreessingel gedurende de paartijd d.d. januari 2003;
- rapport verkennend bodemonderzoek d.d. april 2002;
- rapport aanvullend bodemonderzoek d.d. 2 juni 2003;
- milieu effect rapport Nijreessingel d.d. 25 april 2003;
- samenvatting milieueffectrapport ongedateerd;
- archeologische effectrapportage ongedateerd;
- visie landschappelijke inpassing Nijreessingel d.d. 8 januari 2003;
- bodemkundig/hydrologisch en geotechnisch onderzoek Nijreessingel d.d. 8 april 2003.

Inhoud

1	<u>Inleiding</u>	5
1.1	<u>Aanleiding</u>	5
2	<u>Planbeschrijving</u>	6
2.1	<u>Ligging plangebied</u>	6
2.2	<u>Het project</u>	6
2.3	<u>Inpassing en impact van het project</u>	8
2.3.1	<u>Deelgebied 1: Woonwijk Nijrees</u>	9
2.3.2	<u>Deelgebied 2: Nijreesbos</u>	10
2.3.3	<u>Deelgebied 3: Bedrijventerrein Bornsestraat</u>	10
3	<u>Milieu en belemmeringen</u>	12
3.1	<u>MILIEUEFFECTRAPPORT</u>	10
3.2	<u>Consequenties en maatregelen</u>	12
3.3	<u>Huidige situatie</u>	13
3.4	<u>Flora</u>	13
3.5	<u>Fauna</u>	14
3.6	<u>Mitigatie en compensatie gevolgen voor flora en fauna</u>	15
3.6.1	<u>Mitigerende maatregelen</u>	15
3.6.2	<u>Compenserende (verplichte) maatregelen</u>	16
3.7	<u>Landschap</u>	17
3.7.1	<u>Woonwijk Nijrees</u>	17
3.7.2	<u>Nijreesbos</u>	17
3.7.3	<u>Bedrijventerrein Bornsestraat</u>	18
3.9	<u>Geluid</u>	18
3.10	<u>Externe veiligheid</u>	22
3.11	<u>Bodem en water</u>	23
3.12	<u>Cultuurhistorie en Archeologie</u>	26
3.13	<u>Duurzame stedenbouw en duurzaam bouwen</u>	27
4	<u>Beleidscontext</u>	28
4.1	<u>Inleiding</u>	28
4.2	<u>Vigerende bestemmingsplannen</u>	28
4.3	<u>Rijksbeleid</u>	29
4.3.1	<u>Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra</u>	29
4.3.2	<u>Vijfde nota over de Ruimtelijke Ordening</u>	30
4.3.3	<u>Nationaal Verkeers en Vervoer Plan (2000)</u>	30
4.3.4	<u>'Samen werken aan bereikbaarheid'</u>	30
4.3.5	<u>Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT)</u>	31
4.3.6	<u>Startprogramma Duurzaam Veilig</u>	32
4.4	<u>Regionaal/ Provinciaal beleid</u>	32
4.4.1	<u>Bereikbaarheidsprofiel landsdeel oost</u>	32
4.4.2	<u>Provinciaal Verkeers en Vervoer plan (PVVP)</u>	32

4.4.3	<u>Regionaal Verkeer- en Vervoersplan Twente 2000-2004 (RVVP)</u>	33
4.4.4	<u>Streekplan Overijssel 2000+</u>	33
4.4.5	<u>Richtlijn compensatiebeginsel provincie Overijssel</u>	37
4.5	<u>Gemeentelijk beleid</u>	38
4.5.1	<u>Structuurplan Almelo</u>	38
5	<u>Economische haalbaarheid</u>	41
6	<u>Maatschappelijke haalbaarheid</u>	42
6.1	<u>Inspraakavonden</u>	42
6.2	<u>Inpraak ex WRO</u>	42
6.3	<u>Zienswijzen</u>	47
7	<u>Juridische planopzet</u>	48
7.1	<u>Algemeen</u>	48
7.2	<u>Plankaart</u>	48
7.3	<u>Voorschriften</u>	48
7.3.1	<u>Algemeen</u>	48
7.3.2	<u>Bestemmingen</u>	49

HOOFDSTUK

1

Inleiding

1.1

AANLEIDING

Sinds jaar en dag wordt de gemeente Almelo geconfronteerd met een groeiende verkeersproblematiek. Deze doet zich voor in het zuidelijke gedeelte van de bebouwde kom. De verkeersproblematiek manifesteert zich in de vorm van congestie, sluipverkeer en doorstromingsproblemen. Als gevolg hiervan staat de bereikbaarheid van woon- en werklocaties onder druk. Daarnaast worden geluidhinder en stankoverlast in de hand gewerkt en raakt de verkeersveiligheid in het gedrang. Als één van de oorzaken is het ontbreken van de schakel tussen de H. Roland Holstlaan en de Bornestraat aan te wijzen. Dit hiaat in de verkeersring van Almelo zorgt er voor dat veel verkeer door de bebouwde kom wordt geleid. Om tot een structurele oplossing van deze problematiek te komen is aanleg van de Nijreessingel als ontbrekende schakel onafwendbaar.

Hoewel het bestemmingsplan 'Windmolenbroek' voorziet in een bestemming 'Verkeersdoeleinden past de aanleg van de Nijreessingel in de voorgestane vorm niet binnen de vigerende planologische regeling zoals vervat in de bestemmingsplannen 'Buitengebied', het 'Plan in Hoofdzaak' en het 'Uitbreidingsplan Oost'.

Dit vormde de aanleiding om over te gaan tot herziening van deze plannen. Onderhavig bestemmingsplan vormt de planologische grondslag voor realisatie van de Nijreessingel.

HOOFDSTUK

2 Planbeschrijving

2.1

LIGGING PLANGEBIED

Het plangebied is gelegen in het zuiden van Almelo. De geplande Nijreessingel vormt de ontbrekende schakel in de rondweg van Almelo. Het aan te leggen wegvak sluit aan op de Weezebeeksingel ter hoogte van de Henriëtte Roland Holstlaan. De combinatie van de Weezebeeksingel met de Schuilenburgsingel en de Bleskolksingel vormt de westelijke ringweg. In het oosten vindt de Nijreessingel aansluiting bij de Bornsestraat ter hoogte van de Van Rechteren Limpurgsingel, in het verlengde van de N349, welke aansluit bij de Bleskolksingel. Hiermee is de structuur van de ringweg aldus voltooid.

Binnen het plangebied is sprake van een landschappelijke driedeling. Het westelijke gedeelte, in samenhang met de wijk Nijrees, heeft een uitgesproken stedelijk karakter met diverse functies waarbij het wonen overheerst. De Nijreessingel zal enkele volkstuinen en een aantal landbouwpercelen doorkruisen. In oostelijke richting, in het middelste gedeelte van het geplande tracé, functioneert een groene long als uitloopgebied voor Almelo. Het meest oostelijk gelegen deel zal (verder) worden ontwikkeld als bedrijventerrein en woonwijk.

Het plangebied heeft in het algemeen een halfopen karakter. In het zuiden ervan ligt een massief boscomplex, het Nijreesbos. De Deldensestraat wordt geflankeerd door karakteristieke laanbeplanting. Aan de westzijde van deze weg ligt een opvallende welving in het landschap. Het zuidwestelijke gedeelte (ontginningslandschap) is nog relatief open van karakter.

De visuele beleving van het gebied wordt in de huidige situatie vooral bepaald door de spoorlijn en de verhoogde ligging daarvan, de bosrand van het Nijreesbos, en het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein aan de Bornsestraat, de lintbebouwing en de nieuwe bebouwing.

2.2

HET PROJECT

Het project behelst de aanleg van de Nijreessingel tussen het knooppunt H. Roland Holstlaan/Weezebeeksingel en de Bornsestraat, waarmee de buitenste verkeersring rond Almelo wordt gecompleteerd. Het gaat om de aanleg van een stadsweg met een lengte van circa 2,2 kilometer bestaande uit gedeeltelijk 2x1 en 2 x 2 rijstroken. De ontwerpssnelheid is 80 km per uur, maar het oostelijke deel van het tracé zal een maximumsnelheid van 70 km/u kennen. De Nijreessingel wordt grotendeels op maaiveldniveau aangelegd. Middels een verdiepte ligging kruist de weg de spoorlijn Almelo-Hengelo. Het ontwerp voorziet tevens in drie fietstunnels, een tunnel voor gemotoriseerd verkeer en een tunnelconstructie

onder het spoor. De afwegingen met betrekking tot de tracékeuze worden in paragraaf 2.3 behandeld in relatie tot de landschappelijke inpassing van het geheel.

De doelstelling van de Nijreessingel is meerledig. Het hoofddoel van de Nijreessingel is het structureel verhelpen van de problemen van verkeersoverlast en gebrekkige bereikbaarheid alsmede het bevorderen van de verkeersveiligheid teneinde de leefbaarheid in Almelo-Zuid te vergroten.

Aan bovengenoemde hoofddoelstelling dient binnen een aantal randvoorwaarden tegemoet te worden gekomen. Deze voorwaarden zijn vertaald in een drietal nevendoelestellingen, te weten:

- het zodanig inpassen van het wegtracé dat de effecten op natuur en mens (geluidshinder) worden geminimaliseerd;
- het zodanig inpassen van het wegtracé dat er geen fysieke aantasting plaatsvindt van het Nijreesbos, gelegen ten zuiden van het plangebied;
- het zodanig inpassen van het wegtracé dat de effecten op landschap worden geminimaliseerd en bestaande waarden zoveel mogelijk worden behouden.

In het bijzonder wordt getracht de kwaliteit van de verbindingen voor langzaam verkeer te garanderen, en zo mogelijk te verbeteren.

Het tracé van de Nijreessingel laat zich, in relatie tot de directe omgeving, in drie deelgebieden onderscheiden. Het gaat hierbij om:

Deelgebied 1 Woonwijk Nijrees (paars): Henriëtte Roland Holstlaan - Nijreesweg.

Deelgebied 2 Nijreesbos (groen): Nijreesweg - Weezebeek.

Deelgebied 3 Bedrijventerrein Bornsestraat (geel): Weezebeek - Bornsestraat.

Met betrekking tot de landschappelijke inpassing per deelgebied (langsstructuur) en kruisingen (dwarsstructuur) heeft de gemeente zich inmiddels uitgesproken over de wenselijke vormgeving. De milieueffectrapportage, op basis waarvan alle belangen met betrekking tot de fysieke inpassing en de ruimtelijke impact van het project worden afgewogen, ligt ten grondslag aan de definitieve tracékeuze door de gemeente Almelo. Per deelgebied wordt hierna aangegeven waar deze afweging in heeft uitgemondd, hoe de nieuwe weg zal worden ingepast in de directe fysieke omgeving en waaruit de impact van het project zal bestaan.

2.3.1

DEELGEBIED 1: WOONWIJK NIJREES

In het eerste deelgebied wordt de Nijreessingel op maaiveldniveau aangelegd. Ook de aansluiting van de Nijreessingel met de H. Roland Holstlaan vindt op maaiveldhoogte plaats. De kruising H. Roland Holstlaan/Weezebeeksingel/Nijreessingel is het drukste kruispunt van Almelo. Uitgangspunt is een verkeersregelininstallatie met een 'vrije' rechtsaf daar waar één rechtsafstrook beschikbaar is. Hiermee kan het verkeer ongehinderd door wachttijden voor verkeerslichten rechtsaf slaan. Het aantal rijstroken op het kruispunt zal worden aangepast om het verkeer in de toekomst te kunnen verwerken.

De Nijreessingel komt ter hoogte van de Bornerbroeksestraat op circa 1,5 meter boven het maaiveld te liggen, waarmee de Bornerbroeksestraat verdiept, op ongeveer 2,5 meter onder maaiveldniveau, de Nijreessingel kruist. Dit houdt in dat er voor verkeer op de Bornerbroeksestraat een beperkte doorrijhoogte (3 meter) wordt ingesteld. Er is geen uitwisseling tussen de Nijreessingel en de Bornebroeksestraat mogelijk. Vrachtverkeer wordt hiermee geweerd. Tussen de Ambachtstraat en de Frederik van Eedenstraat wordt de Bornerbroeksestraat ingericht als 30 km zone met nader te bepalen snelheidsremmende maatregelen. De verbinding voor fietsers blijft intact middels deze ongelijkvloerse kruising. Bij de Nijreesweg wordt een fiets/voetgangerstunnel voor langzaam verkeer tussen de woonwijk Nijrees en de bestaande stad (station de Riet, scholen in Nieuwland/De Riet) gerealiseerd. De Nijreesdwarsweg wordt doorsneden door de Nijreessingel. Er wordt geen kruising of onderdoorgang gerealiseerd.

De wijk Nijrees krijgt geen aansluiting op de Nijreessingel. Dit zou leiden tot sluipverkeer tussen de Henriette Roland Holstlaan en de Nijreessingel. Ook zou dit kunnen leiden tot doorstromings-problemen op de Nijreessingel.

Landschap

Het tracé in deelgebied 1 kruist een stadsrandzone. Het tracé loopt door de groene buffer tussen Almelo en de nieuwbouwwijk Nijrees. Door de aanleg van de Nijreessingel zullen de aanwezige volkstuinen en paardenweitjes ter plaatse van het tracé verdwijnen. Ten noorden van de Nijreessingel is een bedrijfszone gepland en zijn woningen voorzien. Hier kunnen combinaties van wonen en werken plaatsvinden. In de toekomst worden meer woningen gebouwd in de woonwijk Nijrees waardoor de agrarische functie in dit gebied ruimte zal moeten prijsgeven. Als gevolg van deze autonome ontwikkelingen zal reeds verdichting van het landschap optreden. Deze autonome ontwikkeling draagt er aan bij dat de visuele aantasting van het landschap als direct gevolg van de Nijreessingel uitermate beperkt is. Voorts bevinden zich in het gebied rondom deelgebied 1 geen cultuurhistorische waarden.

2.3.2

DEELGEBIED 2: NIJREESBOS

In deelgebied 2 blijft de spoorlijn Almelo-Hengelo op maaiveldniveau liggen. De Nijreessingel kruist het spoor op circa 5 meter onder het maaiveld middels een betonnen bakconstructie.

In dit deelgebied worden ook de Deldensestraat en de Weezebeek gekruist. De Deldensestraat wordt onderbroken. Het noordelijk deel van de Deldensestraat wordt, parallel aan de Nijreessingel, voor fietsers verbonden met de Oude Deldenseweg. De Oude Deldenseweg wordt voor fietsers parallel aan het spoor doorgetrokken tot aan de Beekstraat.

In deelgebied 2 zal, direct ten noorden van de Nijreessingel aan de Deldensestraat, het centrum voor natuureducatie IVN worden gevestigd in een reeds bestaand pand. Het betreffende perceel maakt deel uit van het plangebied en wordt positief bestemd teneinde het voorgenomen gebruik mogelijk te kunnen maken.

Hetzelfde geldt voor de gronden aan de Steffensweg, in de noordwestelijke hoek van de kruising spoorlijn/Nijreessingel. Hier is de bestemming "Groen" opgenomen t.b.v. het compenseren van bosjes welke door de aanleg van de Nijreessingel verloren gaan.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Deelgebied 2 is van de drie deelgebieden landschappelijk het meest waardevol. Het gaat om één van de groene longen van Almelo, waarin beperking van landschappelijke aantasting voorop staat. In de huidige situatie vormt het spoor geen visuele belemmering. Doordat de Nijreessingel de spoorlijn Almelo-Hengelo middels een tunnelbak kruist is de nieuwe weg vrijwel niet zichtbaar vanuit de omgeving en treedt er geen visuele aantasting van het landschap op.

De Nijreessingel kruist de Deldensestraat en de Weezebeek. Rondom de Deldensestraat kunnen archeologische vondsten verwacht worden. Het tracé ligt bovendien direct ten noorden van het in cultuurhistorisch opzicht waardevolle erve Drieneman. Een verdiepte ligging van de Nijreessingel ter plaatse van het spoor op 5 meter beneden maaiveld in een betonnen bak constructie heeft de meest geringe effecten als het gaat om de doorsnijding van het karakteristieke landschap.

Ten aanzien van de archeologie is inmiddels een onderzoek verricht. Voor de resultaten wordt verwezen naar bladzijde 24 van deze toelichting.

2.3.3

DEELGEBIED 3: BEDRIJVENTERREIN BORNSESTRAAT

Het tracé in deelgebied 3 ligt op het niveau van het maaiveld. In dit deelgebied bevinden zich drie kruisende verbindingen, namelijk de Planthofsweg, de fietstunnel Bornsestraat en de Bornsestraat. De kruising van de Nijreessingel met de Planthofsweg ligt op een meter boven het maaiveld. Autoverkeer sluit hier aan met een verkeersregelininstallatie. De fietsers kunnen via een parallelroute met de Nijreessingel (noordzijde) of via de ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein aan de zuidzijde de Nijreessingel ongelijkvloers kruisen nabij de Weezebeek. Parallel aan de Weezebeek en direct ten noordoosten daarvan wordt een fietstunnel gerealiseerd.

De kruising van de Nijreessingel met de Bornsestraat vindt plaats op maaiveldniveau. Dit kruispunt wordt middels verkeerslichten geregeld. Om de verkeersafwikkeling hier te optimaliseren, dienen ter plaatse van het kruispunt van Rechteren

Limpurgsingel/Bornsestraat/Hospitaalweg de beide zijtakken afgesloten te worden. De verbinding van de Bornsestraat met de Drienemansweg wordt omgeleid in westelijke richting naar de aansluiting bij de Planthofsweg. Hierdoor wordt de Bornsestraat tussen de Berkelstraat en de Drienemansweg ontdaan van sluipverkeer. Door het weghalen van de aansluiting ter hoogte van de Hospitaalweg wordt de regeling ter plaatse van het kruispunt Bornsestraat/Nijreessingel eenvoudiger. Ook hier kan het gemotoriseerde verkeer vrij rechtsaf slaan. Dit is mogelijk doordat de fietsers via een fietstunnel worden geleid.

Landschap en archeologie

Deelgebied 3 begint ten oosten van de Weezebeek. Rondom de Deldensestraat kunnen archeologische bodemvondsten worden verwacht, voornamelijk door de ligging van het cultuurhistorisch waardevolle erve Drieneman tussen de Deldensestraat en de spoorlijn Almelo-Hengelo. Ten aanzien van de archeologie is inmiddels een onderzoek verricht. Voor de resultaten wordt verwezen naar bladzijde 24 van deze toelichting.

De natuurwaarden van het gebied zijn laag en ook bij een autonome ontwikkeling zullen de aanwezige natuurwaarden afnemen door uitbreiding van het bedrijventerrein. Hierdoor treden er geen significante effecten op tengevolge van de Nijreessingel. De aanleg van de Nijreessingel leidt niet tot aantasting, verstoring of versnippering van bos of natuurgebied en mogelijkheden voor benutting van potenties voor natuur worden niet negatief beïnvloed. Daarnaast heeft de aanleg van de Nijreessingel op maaiveldniveau en de daarbij behorende laanbeplanting een positief effect op de visuele beleving van dit gebied. De laanbeplanting werkt niet belemmerend maar juist structurerend.

HOOFDSTUK

3

Milieu en
belemmeringen

3.1

MILIEUEFFECTRAPPORT

Ter onderbouwing van de te nemen besluiten in het kader van de herziening van de vigerende bestemmingsplannen is een milieu-effectrapport (MER) opgesteld (Arcadis 25 april 2003).

In het MER wordt als meest milieuvriendelijk alternatief beschouwd:

- * een verdiepte ligging in een betonbak (3m-mv) in deelgebied 1;
- * een verdiepte ligging in een betonbak (5m-mv) in deelgebied 2;
- * de maaiveldligging in deelgebied 3.

De gemeente acht uitvoering van dit MMA niet geheel haalbaar. Uit een nader onderzoek is gebleken dat dit uit kosten oogpunt niet haalbaar is. De kosten zouden dan € 90.756.043,-- bedragen. Indien deze variant zou worden uitgevoerd is de aanleg van de Nijreessingel uit economisch oogpunt niet haalbaar te achten.

Overigens is er in deelgebied 2 wel sprake van een gedeeltelijke verdiepte aanleg. Daar wordt de weg onder het spoor door gelegd.

In haar advies d.d. 3 juli 2003 beveelt de commissie voor de milieueffectrapportage aan om nader te motiveren waarom er niet is gekozen voor een meer noordelijk gelegen alternatief. Het antwoord hierop luidt dat de gemeenteraad in zijn vergadering van 6 maart 2003 het Structuurplan Almelo heeft vastgesteld. Hierin is in deelgebied 3 het gebied ten noorden van de geplande Nijreessingel bestemd als aan te leggen bedrijventerrein. De op te richten gebouwen op dit terrein zullen straks mede dienen als geluidsafscherming voor de daarachter gelegen woningen en de nog te realiseren woningen.

3.2

CONSEQUENTIES EN MAATREGELEN

De wenselijkheid van een ingreep als de aanleg van de Nijreessingel kan niet beoordeeld worden zonder inzicht in de consequenties voor natuur, mens en landschap. Bij deze afweging spelen ook de mogelijke acties teneinde eventuele nadelige effecten te compenseren een belangrijke rol. Hieronder wordt, voortbordurend op paragraaf 2.3 over de impact van het project, aangegeven waar nodig welke mitigerende en compenserende maatregelen getroffen worden om landschappelijke, ecologische en milieutechnische belasting te lenigen.

3.3**HUIDIGE SITUATIE**

De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) wordt weergegeven in het Beleidsplan Natuur en Landschap Overijssel. Ten zuiden en zuidoosten van Almelo liggen te ontwikkelen ecologische verbindingzones. De landgoederen en beeksystemen ten noorden van Delden vormen een kerngebied in de EHS. Het plangebied staat hiermee in verbinding via de Weezebeek, houtwallen en migratieroutes. Echter, geen van de natuurwaarden in het plangebied zijn direct onderdeel van de EHS zoals weergegeven in het Natuurbeleidsplan en het Streekplan.

Het plangebied van de Nijreessingel behelst een half open landschap. In het westen is verspreide bebouwing aanwezig, het middengedeelte is nog vrij natuurlijk met het Nijreesbos als belangrijk aaneengesloten bosgebied. De agrarische percelen ten zuiden van de Weezebeek vormen een open agrarisch gebied waarin twee kleinere bosjes liggen. Het oostelijk gedeelte van het plangebied ligt ingesloten tussen woonwijken van Almelo aan de noordwestzijde en een industrieterrein aan de zuidoostzijde. Dit gebied kenmerkt zich door verspreide bebouwing langs de wegen. De Weezebeek en de spoorlijn zijn belangrijke lijnvormige elementen die ook van ecologische betekenis kunnen zijn, evenals de laanbeplanting langs de Deldensestraat. Het tracé kruist deze lijnvormige elementen.

In het plangebied liggen geen gronden die onderdeel zijn van speciale beschermingszones in het kader van de Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn of gebieden die zijn aangewezen als beschermd natuurmonument volgens de Natuurbeschermingswet. Het plangebied maakt voorts geen deel uit van de EHS. Daarentegen is er wel een bos in het plangebied gelegen waarvoor een herplantplicht in het kader van de Boswet en een compensatieplicht volgens de richtlijnen van de provincie Overijssel (zie ook paragraaf 4.3.4.) van kracht is.

Om de natuurwaarden in kaart te brengen zijn in 2002 door Adviesbureau Mertens inventarisaties uitgevoerd. Flora en fauna zijn per soortgroep in kaart gebracht, waarbij vooral aandacht besteed is aan zeldzame of beschermde soorten. Door deze twee inventarisatierapporten, waarvoor het veldwerk in 2002 is uitgevoerd, bestaat een volledig overzicht van het in het gebied en directe omgeving aanwezige bedreigde en/of beschermde soorten planten en dieren.

3.4**FLORA**

Het gebied bestaat voor een groot deel uit agrarisch grasland met een soortenarme vegetatie. Het Nijreesbos heeft een grootte van ongeveer 1.000 ha en bestaat uit een droog wintereiken-beukenbos. Kenmerkende soorten zijn ruwe berk, wilde lijsterbes, hulst, wilde kamperfoelie, bergvlier en schaduw gras. De overige twee kleine bosgebieden in deelgebied 2 zijn sterk vermist en verzuurd door het intensief agrarisch gebruik van de omliggende gronden. Indicatoren voor verrijking die hier voorkomen zijn gewone braam, gladde witbol, gewone vlier en brandnetel. Floristisch waardevolle vegetaties zijn te vinden langs de spoorberm, langs de Leemplasweg en langs de sloot aan de noordzijde van het Nijreesbos. Langs de spoorberm komen soorten voor die kenmerkend zijn voor pioniergrasland-vegetaties van droge, matig voedselrijke bodem. Onder andere sint-janskruid, vlasbekje, kompassla, wilde reseda en bezemkruiskruid komen hier voor. Net ten noorden van de Leemplasweg kan men de brede wespenorchis aantreffen, welke wordt beschermd in het

kader van de Flora- en faunawet. In de sloot aan de noordzijde van het Nijreesbos komt wilde gagel voor. Deze soort staat op de Rode lijst 2000 en wordt beschermd door de Flora- en faunawet.

3.5

FAUNA

In het hele studiegebied komen algemene soorten vogels en kleine zoogdieren voor. Voor de zeldzamere soorten is het Nijreesbos van belang als verblijfplaats, kolonieplaats, broedplaats of foerageergebied. Het gaat daarbij om vleermuizen, de groene en de zwarte specht. Per soortgroep zijn de aanwezige soorten en de wijze waarop deze het gebied gebruiken beschreven.

Zoogdieren

In het Nijreesbos komen reeën voor. Het bos betekent een rustplaats voor deze dieren. De open gebieden ten noorden van het bos worden als foerageergebied gebruikt. Er zijn éénmaal sporen van een das aangetroffen, hoewel zichtwaarnemingen of burchtlocaties niet bekend zijn in het gebied. Het gaat waarschijnlijk om een zwervend exemplaar. Het plangebied kan daarom ook niet als permanent leefgebied van de das aangemerkt worden. In het gebied komen vijf soorten vleermuizen voor. Het gaat om de dwergvleermuis, de watervleermuis, de laatvlieger, de rosse vleermuis en de grootoorvleermuis. Voor vleermuizen kunnen lijnvormige landschapselementen van belang zijn als vliegroute. De dwergvleermuis, algemeen voorkomend in Nederland, heeft kolonies in gebouwen. Dwergvleermuizen vliegen langs de Deldensestraat en de Eikenlaan naar het Nijreesbos om te foerageren. In het Nijreesbos zit een kolonie watervleermuizen die boven de Weezebeek foerageert. Ook deze dieren gebruiken de Deldensestraat als vliegroute. Er zijn enkele foeragerende laatvliegers waargenomen, maar kolonies of vaste vliegroutes van deze soort zijn niet waargenomen. In het Nijreesbos zit een kolonie van de Rosse Vleermuis, deze dieren vliegen op grote hoogte naar foerageergebieden ten noorden van het bos. Waarschijnlijk bevindt zich in het Nijreesbos ook een kolonie van de gewone grootoorvleermuis. Deze soort is hier foeragerend waargenomen en kolonies liggen meestal in de directe omgeving van de foerageergebieden bij deze soort. Als foerageergebied zijn het Nijreesbos en de Weezebeek van belang. Het Nijreesbos is tevens van belang als kolonieplaats, als vliegroute zijn de Eikenlaan en de Deldensestraat van belang. Alle vleermuizen staan vermeld op bijlage IV van de Habitatrictlijn en zijn beschermd volgens de Flora- en faunawet.

Vogels

In totaal zijn er 44 soorten vogels waargenomen, waarvan er 37 ook broeden in het plangebied. Alle vogels worden beschermd in de Flora- en faunawet. Twee van deze soorten staan op de Rode lijst, te weten de groene specht en de ijsvogel. De groene specht broedt waarschijnlijk in het zuidelijke deel van het Nijreesbos. Langs de Weezebeek is de ijsvogel gesignaleerd, maar deze vogel broedt niet in het plangebied. De zwarte specht heeft direct ten zuiden van de Leemplasweg gebroed. In de directe omgeving van het tracé zijn voorts alleen algemene vogelsoorten waargenomen. De zwarte specht en de ijsvogel zijn soorten die vermeld staan op bijlage I van de Vogelrichtlijn.

Reptielen

Er zijn geen waarnemingen gedaan of bekend van reptielen.

Amfibieën

Drie soorten amfibieën zijn in het plangebied aangetroffen; het gaat om de gewone pad, de bruine kikker en de middelste groene kikker. Deze soorten komen algemeen voor in Nederland.

Ongewervelden

De vijf soorten libellen die in het gebied voorkomen zijn niet wettelijk beschermd en staan niet op de Rode lijst. Alle soorten zijn uitsluitend langs de Weezebeek waargenomen. Eén van de soorten, de heidebeekjuffer, is een soort van schone wateren.

In het plangebied zijn 16 soorten dagvlinders waargenomen, geen van deze soorten staat vermeld in de Flora- en faunawet of staat op de Rode lijst.

Autonome ontwikkelingen

De uitbreiding van Almelo aan de westzijde van het plangebied gaat door en leidt tot een verdere aantasting van het landschap. Aan de oostzijde neemt het ruimtebeslag van bedrijventerreinen toe. Het Nijreesbos en het open gebied ten noorden hiervan komen ingesloten te liggen tussen deze woningbouw aan de westzijde en het bedrijventerrein aan de oostzijde. De druk op het gebied neemt toe, met name door ontwikkelingen op recreatief gebied.

De belangrijkste floristische waarden bevinden zich in het Nijreesbos, ten noorden van de Leemplasweg. Deze waarden zullen bij de beschreven autonome ontwikkeling blijven bestaan. De natuurwaarden in het Nijreesbos kunnen enigszins toenemen door een meer natuurgericht bosbeheer. In het Structuurplan Almelo is de groene long veilig gesteld. Deze wordt begrensd door de Weezebeek en de Nijreesweg. In de geïsoleerde kleine bosgebieden zijn geen belangrijke veranderingen te verwachten.

3.6**MITIGATIE EN COMPENSATIE GEVOLGEN VOOR FLORA EN FAUNA****3.6.1****MITIGERENDE MAATREGELEN**

Voor het behoud van de kwaliteit van het leefgebied van zwarte specht en groene specht biedt een geluidsscherm een oplossing. Een scherm voorkomt bovendien dat reeën de weg oversteken en voorkomt op deze manier verkeersslachtoffers. In paragraaf 3.9 wordt uiteengezet op welke wijze geluidswerende voorzieningen in het plangebied worden gerealiseerd. De weg zal worden voorzien van geluidswerend asfalt.

Een natuurlijk ingerichte berm langs het spoor ter hoogte van de kruising met de Nijreessingel vormt voor kleine grondgebonden zoogdieren een verbinding tussen de gebieden aan weerszijden van de Nijreessingel.

De effecten van doorsnijding van vaste vliegroutes van vleermuizen worden geminimaliseerd door de onderbreking van de laanbeplanting van de Deldensestraat zo beperkt mogelijk te houden.

Ter plaatse van het Nijreesbos zullen, ten behoeve van handhaving van het leefgebied van amfibieën, de sloten éézijdig worden gedempt. De wegberm is bij een natuurvriendelijk beheer een geschikt biotoop voor vlinders. Voor de Weezebeek wordt zorggedragen voor een doorlopende ecologische structuur door aanleg van oeverstroken onder de Nijreessingel door.

Vleermuizen zijn langs vliegroutes gevoelig voor verstoring door licht, terwijl enkele soorten daarentegen bij de jacht gebruik maken van verlichting door lantarenpalen. Voor vogels en reeën zijn geen significante effecten te verwachten van de verlichting. Lichtvervuiling wordt beperkt door er voor te zorgen dat de verlichting vooral de Nijreessingel zelf belicht en zo weinig mogelijk uitstraling geeft naar de omgeving. Dit is afhankelijk van de armatuur van de verlichting. Sterk afscherpende armaturen hebben de voorkeur. De mate waarin armatuur afscherpend is hangt af van de breedte van de weg en de hoogte van de masten¹.

De te kappen bomen zullen buiten het broedseizoen worden gekapt.

3.6.2

COMPENSERENDE (VERPLICHTE) MAATREGELEN

Bos en bomen die onder de Boswet vallen en gekapt worden voor de aanleg van de Nijreessingel zullen elders gecompenseerd moeten worden. Compensatie vindt in beginsel plaats binnen het studiegebied. Door dit zodanig te doen dat deze bomen ook een verbindende functie hebben kan de ecologische structuur van het studiegebied versterkt worden. Bij het tracé gaat het om maximaal 0,1 hectare te compenseren bos. Omdat het bos uit vervangbaar bos bestaat, geldt er een compensatietoeslag van 1,3. Hierdoor komt de oppervlakte te compenseren bos op 0,13 ha. Deze compensatie vindt plaats in de driehoek Weezebeek /Deldensestraat/Nijreessingel en de bermstroken van de Nijreessingel.

Als compensatie voor het minder geschikt worden van de vaste vliegroutes voor vleermuizen kan ten westen van het spoor laanbeplanting aangebracht worden langs de Nijreessingel. Hierdoor ontstaat een verbinding tussen het Nijreesbos, het driehoekig bosperceel in het noorden van het studiegebied en de Weezebeek. Deze verbinding kan als vliegroute dienen voor laatvlieger en watervleermuizen.

3.7

MONITORING

Op grond van de Wet milieubeheer bestaat binnen de m.e.r.-procedure een verplichting tot het opstellen en uitvoeren van een evaluatieprogramma. Een evaluatieprogramma wordt gelijktijdig met het mer-plichtige besluit, in het geval van dit project het nieuw op te stellen bestemmingsplan, vastgesteld. In algemene zin dient een Evaluatieprogramma als basis voor het onderzoeken en vastleggen van de werkelijke gevolgen voor het milieu na de uitvoering van het initiatief. Daarbij wordt ook voortgaande studie verricht naar de in het MER geconstateerde leemten in kennis, en wordt de effectiviteit van de voorgestelde mitigerende en compenserende maatregelen nagegaan. De evaluatie wordt uitgevoerd door of namens het Bevoegd gezag dat het besluit heeft genomen waarvoor het MER is opgesteld, in dit geval de gemeente Almelo.

In onderstaande tabel is het evaluatieprogramma opgenomen.

Tabel 6.1

Evaluatieprogramma

Aspect	Criterium	Locatie	Tijdstip	Soort onderzoek	Wie
Bodem en water	Grondwater	Ter plaatse van tracé.	Aanleg- en bouwfase	Geohydrologische situatie monitoren t.a.v aantrekken verontreinigingen en verandering	IN

¹ Richtlijn openbare verlichting natuurgebieden van het CROW, feb. 1997

Aspect	Criterium	Locatie	Tijdstip	Soort onderzoek	Wie
				grondwaterstanden	
Natuur	Versnippering en verstoring fauna	Ter plaatse van tracé en omgeving	Na realisatie Nijreessingel	Inventariseren fauna en monitoren verstoring fauna na realisatie van de Nijreessingel	IN
	Verdroging vegetatie	Ter plaatse van tracé en omgeving	Na realisatie Nijreessingel	Inventariseren flora	IN
Geluid	Geluidshinder	Ter plaatse van tracé en omgeving	Aanleg- en bouwfase	Monitoren geluidssituatie	IN
			Na realisatie Nijreessingel	Onderzoek of getroffen maatregelen voldoen	IN
Archeologie	Aantasting historisch bodemarchief	Ter plaatse van tracé.	Aanleg- en bouwfase	Gedurende de uitvoering rekening houden met de eventuele aanwezigheid van archeologische resten, en dan met name tijdens het graven van het cunet door de es bij de Weezebeek.	IN
Verkeer en vervoer	Infrastructuur	Ter plaatse van tracé en Almelo-Zuid	Na realisatie Nijreessingel	Oplossend vermogen van de Nijreessingel in relatie tot vermindering sluipverkeer evalueren	IN
				Tellingen verrichten	IN

IN = Initiatiefnemer

3.8

LANDSCHAP

Zoals in paragraaf 2.3 al is toegelicht kan de barrièrewerking van de weg in het landschap bij inpassing worden geminimaliseerd door geen verhoogde kruisingen toe te passen, het zicht op de weg en voorzieningen te beperken (geluidsschermen, groenstructuur, laanbeplanting) en landschappelijk waardevolle elementen minimaal te verstoren. Bij toepassing van geluidsschermen kan visuele hinder optreden doordat zichtlijnen worden doorbroken. Een mogelijke oplossing is de toepassing van transparante schermen. De te treffen maatregelen met betrekking tot de landschappelijke inpassing van het tracé zijn hieronder beschreven.

3.8.1

WOONWIJK NIJREES

Bij de maaiveldligging kunnen bestaande zichtlijnen bij kruisingen worden behouden door transparante schermen toe te passen. Ten opzichte van geluidsschermen, verhoogt geluidswerende bebouwing de belevingswaarde; samen met laanbeplanting kan dit het stedelijk karakter van het gebied accentueren. Door accentbeplanting van solitaire bomen worden kruisingen herkenbaar, wat de oriëntatie verbetert.

3.8.2

NIJREESBOS

In dit deelgebied is minimale barrièrewerking belangrijk. Daarom zijn de noodzakelijke geluidsschermen transparant, zodat visuele verbindingen intact blijven. Beplantingsaccenten bestaan uit losse bomen, boomgroepen en bosjes. De gedeeltelijke aantasting van het noordelijke bosje bij de Nijreesweg wordt gecompenseerd bij de kruising met het spoor; hier komt een accent aan de noordzijde, zodat de gave bosrand van het

Nijreesbos visueel intact blijft. Tussen de Nijreessingel en erve Drieneman kunnen bomen als licht- en geluidsbuffer dienen. In de hoek van de Deldensestraat, Weezebeek en de Nijreessingel is ruimte voor een bosje dat aansluit bij de structuur van het landschap.

3.8.3

BEDRIJVENTERREIN BORNSESTRAAT

Hier kan laanbeplanting structurerend werken en het gebied uitstraling geven. Accentbeplanting van solitaire bomen bij kruisingen verwijst naar het landschap en helpt bij de oriëntatie. Aandacht voor de vormgeving van retentievoorzieningen en geluidswerende bebouwing kunnen een positieve bijdrage leveren aan de beleving van het gebied.

3.9

GELUID

In opdracht van de gemeente Almelo is met betrekking tot de voorgenomen aanleg van de Nijreessingel een akoestisch onderzoek uitgevoerd ('Nijreessingel, akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï, definitief ontwerp', ARCADIS Ruimtelijke Ontwikkeling BV, 25 april 2003).

Naar aanleiding van de inspraak is dit onderzoek later aangevuld ('Nijreessingel, aanvullend akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï, definitief ontwerp', ARCADIS Ruimtelijke Ontwikkeling BV, juli 2003').

De belangrijkste conclusies van de onderzoeken zijn in het navolgende weergegeven. Voor nadere onderbouwing en toelichting wordt verwezen naar de beide rapporten.

Huidige situatie

De intensieve belasting van de weginfrastructuur is een belangrijke hinderbron in zowel de binnenstad als de stadsranden van Almelo. Omdat de effecten van de aanleg van de Nijreessingel gerelateerd zijn aan het verkeersgebruik is een ruim studiegebied gehanteerd: het zuidoostelijke gedeelte van de stad Almelo. Het gaat hierbij om het gebied begrensd door de wegen Bornsestraat, Van Rechteren Limpurgsingel, Berkelstraat, Violierstraat, Schoolstraat en de H. Roland Holstlaan. Als zuidgrens wordt voor het akoestisch onderzoek de geluidszone van de toekomstige Nijreessingel gehanteerd. Deze geluidszone ligt op een afstand van 400 meter uit het hart van de weg. Naast de genoemde hoofdverkeersaders van Almelo-Zuid zijn ook de Rietstraat en de Weezebeeksingel (gedeeltelijk) in het akoestisch onderzoek betrokken, omdat deze wegen een relevante akoestische bijdrage kunnen leveren in het studiegebied.

In de akoestisch rapporten is nader beschreven waar en welke geluidsgevoelige bestemmingen in het studiegebied liggen en zijn de achtergronden van het onderzoek nader toegelicht.

Maatregelen

Hoofdc conclusie uit het onderzoek is dat door de aanleg van de Nijreessingel voor ruim 100 woningen en enkele scholen de wettelijke voorkeursnorm wordt overschreden. Om te kunnen voldoen aan de wettelijke grenswaarden zoals gesteld door de Wet geluidhinder zijn derhalve geluidsreducerende maatregelen nodig. In volgorde van prioriteit zijn dat bronmaatregelen (aan de weg zelf), overdrachtsmaatregelen (tussen de weg en ontvanger) en gevelmaatregelen (aan de gevel van de ontvanger).

Bronmaatregelen

Als bronmaatregel is gekozen voor het toepassen van geluidsarm asfalt. Momenteel zijn er verschillende soorten geluidsarme wegdektypen met allen hun eigen specifieke akoestische toepassingsgebied. Voor de Nijreessingel geldt een snelheid van deels 70 en 80 km/uur en het aandeel vrachtverkeer bedraagt 14 %. Als uitgangspunt voor de wegverharding van de Nijreessingel is uitgegaan dat deze zal bestaan uit een modern geluidsarm wegdektype dat minimaal 4 dB(A) zal reduceren ten opzichte van het Dicht Asfalt Beton.

Overdrachtsmaatregelen

Met het toepassen van alleen bronmaatregelen, zoals het aanbrengen van een geluidsarm wegdektype, kunnen lang niet alle knelpunten opgelost worden. Nog steeds wordt voor ruim 70 woningen en enkele scholen de voorkeursnorm overschreden. Hieronder worden per deelgebied de overdracht-beperkende geluidsmaatregelen beschreven. De gemeente heeft haar voorkeur uitgesproken voor een geluidsscherm in plaats van een geluidswal. De precieze uitvoering van het scherm wordt nog in overleg met de bewoners bepaald.

Deelgebied 1

Om alle geluidsgevoelige bestemmingen onder de voorkeursnorm van 50 dB(A) te brengen zijn met de maaiveldligging van de Nijreessingel langs de noordzijde geluidsschermen nodig van 1,5 meter hoog nabij de kruising met de H. Roland Holstlaan, ter plaatse van de Bornerbroeksestraat en Nijreesdwarsweg 3 tot 5,5 meter hoge geluidsschermen en ter hoogte van de Nijreesweg bij de overgang naar deelgebied 2 een 2 meter hoog geluidsscherm. Langs de zuidzijde zijn ter plaatse van de kruisingen met de Bornerbroeksestraat en Nijreesdwarsweg geluidsschermen tot 4 meter hoogte noodzakelijk om aan de voorkeursgrenswaarde te kunnen voldoen. De doelmatigheidstoets is dan nog niet uitgevoerd, deze wordt verderop toegelicht.

Deelgebied 2

Om alle geluidsgevoelige bestemmingen onder de voorkeursnorm van 50 dB(A) te brengen zou langs de noordzijde van de Nijreessingel een geluidsscherm geplaatst moeten worden, teneinde de geluidsbelasting ter plaatse van het cluster van woningen langs de Deldensestraat/Planthofsweg en ter hoogte van de (flat)woningen langs de Magnoliastraat en de achterliggende bebouwing tot acceptabele waarden terug te brengen. Dit geluidsscherm dient, teneinde ook met betrekking tot de flatwoningen onder de voorkeursgrenswaarde te blijven, circa 4 meter hoog te worden. De doelmatigheidstoets is dan nog niet uitgevoerd, deze wordt verderop toegelicht.

Deelgebied 3/aanvulling akoestisch onderzoek

Om alle geluidsgevoelige bestemmingen onder de voorkeursnorm van 50 dB(A) te brengen zou in deelgebied 3, aan de westelijke zijde van de Van Rechteren Limpurgsingel, om de akoestische gevolgen van de wegconstructie voor de woningen aan de Bornsestraat te compenseren, geluidsschermen moeten worden geplaatst. Het gaat in dit geval om schermen met een hoogte van twee meter.

Ook ten noorden van de Nijreessingel, ter plaatse van de woningen langs de Planthofsweg, zou een scherm geplaatst moeten worden met een hoogte van circa 6 meter.

Aan de noordzijde van het tracé is een bedrijventerrein voorzien langs de Bornsestraat. Realisatie van deze bebouwing vormt een alternatief voor de oprichting van een 4 meter hoog geluidsscherm waarvan een zelfde geluidswerende werking uitgaat.

Naar aanleiding van de inspraak is besloten een aanvullend onderzoek te verrichten naar de consequenties indien deze bedrijfsbebouwing niet tijdig gerealiseerd is. Hieruit blijkt, dat er 2 schermen nodig zouden zijn, van 4 meter hoog en 520 meter lang (zie hoofdstuk 7 van het aanvullend rapport).

De doelmatigheidstoets is dan nog niet uitgevoerd, deze wordt hierna toegelicht.

Doelmatigheidstoets

Een scherm wordt pas geplaatst als deze doelmatig is. Doelmatig in de zin van akoestische doelmatigheid (levert het voldoende geluidsreductie op), financiële doelmatigheid (wegen de kosten op tegen de baten), verkeerskundige doelmatigheid (er mogen geen verkeersknelpunten ontstaan) en een stedenbouwkundige doelmatigheid (het moet passen in de omgeving). Deze toets is uitgevoerd voor de berekende schermen waarbij de beleidsuitgangspunten zijn aangehouden dat schermen niet hoger gewenst is dan 4 meter en een eventuele overschrijding van de voorkeursnorm niet hoger gewenst zijn dan 55 dB(A). Dit heeft geresulteerd in de uiteindelijke schermvoorstellen zoals deze in bijlage 3 van het akoestisch onderzoek en bijlage 3 van de aanvulling zijn opgenomen.

Hogere waarden

Alle bron- en/of overdrachtbeperkende maatregelen ten spijt, na het uitvoeren van de doelmatigheids-toets, zal in een aantal gevallen alsnog een hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) bij de provincie moeten worden aangevraagd om te voldoen aan de gestelde normen. De gemeente heeft zichzelf tot doel gesteld geen hogere waarde aan te vragen dan 55 dB(A).

Tevens zal, afhankelijk van de berekende geluidsbelastingen, voor deze woningen nader onderzoek moeten plaatsvinden of er met de getroffen maatregelen van de woning voldaan kan worden aan een binnenniveau van 35 dB(A)². Wanneer dit niet het geval is, dan zal de woning isolerende maatregelen moeten ondergaan, teneinde de geluidsbelasting binnen het gestelde binnenniveau te houden³.

² In het geval er sprake van saneringswoningen vindt toetsing aan een binnenniveau van 45 dB(A) plaats.

³ Bij saneringswoningen geldt indien niet voldaan kan worden aan een binnenniveau van 45 dB(A) en er gevelmaatregelen getroffen moeten worden, de maatregelen gedimensioneerd moeten worden op een binnenniveau van 40 dB(A).

Overzicht aan te vragen hogere waarden voor bestaande woningen t.g.v. de Nijreessingel

Omschrijving	Aan te vragen hogere waarde ¹
Bornerbroeksestraat 342	52
Bornerbroeksestraat 344	52
Bornerbroeksestraat 385	51
Bornerbroeksestraat 411	53
Bornerbroeksestraat 413	53
Nijreesdwarsweg 1a	52
Nijreesdwarsweg 4	55
Nijreesdwarsweg 6	55
Deldensestraat 207	52
Bornsestraat 282	54
Bornsestraat 284	54
Bornsestraat 286	53
Bornsestraat 288	52
Bornsestraat 290	51

¹ inclusief aftrek artikel 103 Wgh (incl. kruispuntcorrectie).

Indien de bedrijfsbebouwing niet tijdig wordt gerealiseerd zijn er ondanks het scherm ook nog aanvullende hogere waarden nodig. Deze worden voor de mogelijk toekomstige situatie ook aangevraagd bij de provincie. Het betreft de volgende woningen:

Omschrijving	Aan te vragen hogere waarde [in dB(A)]
Bornsestraat 297	51
Bornsestraat 299	51
Bornsestraat 301	51
Bornsestraat 301a	51
Bornsestraat 301b	52
Bornsestraat 301c	52
Planthofsweg 21	54
Planthofsweg 24	54
Magnoliastraat 44	51
Magnoliastraat 46	51

Voor het aanvragen van een hogere waarde dient altijd te worden voldaan aan een hoofd- en subcriterium. Het hoofdcriterium houdt in dat een hogere waarde vastgesteld kan worden in die gevallen waarin de toepassing van maatregelen (bron- en overdrachtbeperkende maatregelen) gericht op het reduceren van de geluidsbelasting op de gevel niet afdoende doeltreffend zijn. Daarnaast is het mogelijk dat dergelijke maatregelen bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij bezwaren van financiële aard moet er sprake zijn van onevenredig hoge kosten, terwijl geen alternatieve oplossingen voorhanden zijn. Bij de aanleg van de Nijreessingel geldt als subcriterium dat de weg een belangrijke verkeers- en vervoersfunctie gaat vervullen.

De aan te vragen hogere waarden, variëren van 52 tot 55 dB(A) Indien een woning voor gevelisolatie in aanmerking komt, wordt de gevel van de woning geïsoleerd op de totale (gecumuleerde) geluidsbelasting. Zo wordt bijvoorbeeld voor de woningen langs de

Bornsestraat waarvoor een hogere waarde aangevraagd zal moeten worden, tevens de geluidsbelasting tengevolge van de Bornsestraat meegerekend bij de bepaling van de gevelisolatie.

De woningen Bornsestraat 282, 284, 286, 288 en 290 staan vanwege de Bornsestraat al op de gemeentelijke B-lijst (lijst meet woningen die reeds geluidhinder ondervinden van bestaande wegen). De geluidbelasting tengevolge van de Nijreessingel is circa 10 dB(A) lager dan de akoestische belasting naar aanleiding van de Bornsestraat. Feitelijk draagt de Nijreessingel niet bij aan de totale geluidbelasting ter plaatse. Voor deze woningen zal wel de noodzaak tot gevelisolatie onderzocht worden.

3.10

EXTERNE VEILIGHEID

In de Staatscourant van 22 februari 2002 (nr. 38) is het "Ontwerp-besluit vaststelling milieukwaliteitseisen voor externe veiligheid van inrichtingen" gepubliceerd. Daarnaast verschijnen er Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) voor milieukwaliteitseisen bij transportinrichtingen (VROM met V&W, 2003) en externe veiligheid bij transport (V&W, 2003).

Een dergelijke AMvB omvat grenswaarden voor het risico dat mensen lopen in de buurt van een inrichting, installatie of infrastructureel werk. Daarbij worden in de De AMvB twee soorten risico onderscheiden, te weten:

- Plaatsgebonden risico

Dit is de kans dat een persoon om het leven komt door een ongeval in de inrichting of installatie, waarbij wordt aangenomen dat deze persoon altijd (24 uur per dag, gedurende het gehele jaar) op die plaats aanwezig is, niet beschermd is en niet vlucht of wegloopt als het ongeval plaatsvindt.

- Groepsrisico

Dit is de kans dat een groep mensen tegelijkertijd om het leven komt door een ongeval in een inrichting of installatie. In het geval van 10 doden mag de kans ten hoogste 10^{-5} per jaar bedragen; in het geval van 100 doden 10^{-7} per jaar.

Teneinde deze risico's te kunnen betrekken bij ruimtelijke besluitvorming is de provincie Overijssel bezig met het opstellen van een zogenaamde risicokaart waarop alle gegevens met betrekking tot externe veiligheid, zowel omtrent inrichtingen, installaties als transport van gevaarlijke stoffen, duidelijk zijn aangegeven. Gedeputeerde Staten van Overijssel verwachten deze risicokaart eind 2003 gereed hebben.

De ontwikkeling van de Overijsselse risicokaart maakt deel uit van een landelijk project om in alle provincies een risicokaart te maken. Doel is om de risicokaarten een zelfde karakter en uiterlijk te geven, zodat te allen tijde uniforme informatie beschikbaar is over veiligheidsrisico's in Nederland. De provincie Overijssel werkt samen met gemeenten en regio's aan het ontwikkelen van de Overijsselse versie van de digitale en interactieve risicokaart.

De Nijreessingel zal niet voorzien in een route voor gevaarlijke stoffen. Derhalve zal in het kader van dit project geen extern veiligheidsonderzoek worden uitgevoerd.

3.11

BODEM EN WATER

Ter plaatse van het tracé zijn in opdracht van de gemeente Almelo 2 bodemonderzoek uitgevoerd:

-“Rapport verkennend bodemonderzoek tracé toekomstige Nijreessingel te Almelo” (april 2002) en

-“Maaiveldinspectie volkstuincomplex Nijreessingel” (maart 2003). Beide onderzoeken zijn uitgevoerd door Lankelma Geotechniek Almelo b.v.

In deelgebied 1 is de bovengrond van de volkstuinen licht verontreinigd met chloorpesticiden. In de bovengrond van de nabij de volkstuinen gelegen parkeerplaats is asbest aangetroffen. Ook in het funderingsmateriaal van de Bornerbroeksestraat is asbest aangetoond.

Wat betreft deelgebied 2 is de bovengrond van de spoorbaan licht verontreinigd met chloorpesticiden. De bovengrond van de oevers van de Weezebeek is licht verontreinigd met chloorpesticiden, kwik, koper, EOX en minerale olie. Ook de ondergrond kent een lichte kwikverontreiniging.

De waterbodem en de bovengrond in het derde deelgebied zijn licht verontreinigd met PAK, lood en plaatselijk met EOX. Het grondwater is plaatselijk matig verontreinigd met cadmium en zink.

Na aanleg van de Nijreessingel zal het oppervlakte aan verharding toenemen. Hierdoor krijgt regenwater minder kans om te infiltreren. Dit probleem wordt ondervangen middels de realisatie van een aantal retentievijvers. De meest westelijk gelegen retentievijver is voorzien in de zuidwestelijke oksel van de kruising H. Roland Holstlaan/Weezebeeksingel. De tweede retentievijver bevindt zich in het driehoekige gebied dat wordt afgebakend door de Nijreessingel, de Deldensestraat en de Weezebeek. Ook is tussen de Nijreessingel en de ten noorden daarvan gelegen bedrijfsbebouwing, voorzover ingesloten door de Planthofsweg en de Bornsestraat, een retentievijver voorzien. De retentievijvers vangen het overtollig hemelwater op en bieden vervolgens de gelegenheid om het voor langere tijd vast te houden.

De grote kruispunten die het tracé kent zullen worden aangesloten op het rioleringsstelsel. Hier wordt een verbeterd gescheiden stelsel toegepast waarbij het eerste regenwater (first flush) naar het riool afstroomt en de rest van het overtollige water naar de retentievoorzieningen wordt afgevoerd. Hier wordt het geïnfiltreerd of vertraagd afgevoerd naar open water.

Volgens het toetsingskader uit de Circulaire interterventiewaarden bodemsanering (VROM, februari 2000), die een onderdeel vormt van de Wbb, bestaat er een noodzaak tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek, indien er in grond of grondwater stoffen in een gehalte c.q. concentratie hoger dan de zogenaamde tussenwaarde (T-waarde) worden aangetoond.

In de grond zijn geen stoffen in gehalten boven de T-waarde aangetoond. Dit houdt in dat er op basis van de Wet bodembescherming geen aanleiding voor het laten uitvoeren van nader onderzoek ten aanzien van de grond.

In het grondwater zijn arseen, cadmium, koper, nikkel en zink in een concentratie boven de T-waarde aangetoond. Dit zou formeel inhouden dat er aanleiding bestaat voor het laten uitvoeren van nader onderzoek ten aanzien van het grondwater.

Mede gezien het ontbreken van een relatie met de kwaliteit van de ter plaatse onderzochte grond(monsters) en het afwezig zijn van een (historische) oorzaak/herkomst/bron van deze verhoogde concentraties moet worden aangenomen dat de verhoogde concentratie aan arseen en zware metalen in het grondwater waarschijnlijk een natuurlijke oorsprong hebben. Binnen de gemeente Almelo c.q. in de regio Twente komen, met name in de gebieden met een zandige ondergrond, namelijk een aantal zware metalen van nature in verhoogde concentraties in het grondwater voor. In deze gebieden welke veelal worden gekenmerkt door een lage zuurgraad en geringe adsorptiecapaciteit, is sprake van een relatief grote mobiliteit van zware metalen in de bodem. De aanwezigheid van deze verhoogde concentraties is gerelateerd aan deze geochemische/bodemkundige aspecten (samenstelling en textuur van de ondergrond), anderzijds kunnen wisselende fysische condities in/ van de bodem (zoals temperatuur en zuurgraad) een rol spelen. Om deze reden is er geen noodzaak tot het uitvoeren van vervolgonderzoek c.q. het treffen van (sanerende) maatregelen.

Ad 2: de aard en mate van bodemverontreiniging met asbest

De aanwezigheid van asbest is betrokken op de bodemkwaliteit (verkennend bodemonderzoek) en op de opstallen c.q. het maaiveld (maaiveldinspectie). Overigens benaderen wij deze kwestie conform het recente interim-rijksbeleid op het gebied van asbest.

Verkennend bodemonderzoek

Gezien het karakter van een mogelijke bron van bodemverontreiniging met asbest ter plaatse van de volkstuinten (potentiële meerdere aangrenzende lokale bodembelastingen c.q. potentiële diffuse bodembelasting) is de onderzoeksintensiteit ter plaatse van de volkstuinten in relatie tot het gevolgde onderzoeksprotocol vergroot door de bovengrond middels 20 grepen tot een diepte van 0,25 m -mv. te bemonsteren. De bovengrond van de volkstuinten is in twee mengmonsters verwerkt en analytisch onderzocht op de aanwezigheid van asbest. In de beide mengmonsters is analytisch geen asbest aangetoond.

In de bovengrond van de bodem ter plaatse van de naast de volkstuinten gelegen parkeerplaats is in de zeeffractie 2-4 mm één vezelbundel (amosiet) aangetroffen. Vanwege de minimale hoeveelheid kon het gewicht hiervan niet bepaald worden. In de zeeffractie 1-2 mm is één stukje asbesthoudend materiaal aangetroffen. Vanwege de geringe hoeveelheid (0,638 mg/kg d.s.) kon volgens het laboratorium de concentratie asbest verwaarloosbaar worden geacht.

MAAIVELDINSPECTIE

De maaiveld inspectie had als doel een indicatie te geven van de aard en hoeveelheid van ter plaatse op het maaiveld van het volkstuintencomplex Nijreessingel aanwezige asbest te verkrijgen.

Tijdens de visuele inspectie van het maaiveld zijn op verschillende plaatsen asbestverdachte materialen aangetroffen. De asbestverdachte materialen bestonden in hoofdzaak uit:

- Plaatmateriaal (vlakke en golfplaat, kleur zwart, grijs, geel/bruin);
- zeil (vloerbedekking).

Na afronding van de werkzaamheden zijn de volgende conclusies getrokken:

- In twee van de drie geanalyseerde materiaalmonsters is asbest aangetoond (chrysotiel, hechtgebonden). Het aangetroffen zeil bevat geen asbest;
- Ter plaatse van het oostelijk gedeelte van de locatie nabij Henriette Rolland Holstlaan zijn grote hoeveelheden asbestverdacht materiaal waargenomen;
- Op de locatie zijn twee "hobbyschuurtjes" met visueel asbestgolfplaat (dak en wand) aangetroffen.

Deze materialen zullen conform wettelijk voorschrift door ons worden verwijderd.

LUCHT

In het kader van het MER is onderzoek gedaan naar de effecten van de luchtkwaliteit. Hieruit is gebleken dat de luchtmissie in alle gevallen onder de geldende grenswaarden blijft. Voor de component fijn stof vindt een overschrijding plaats van de grenswaarde van de 24 uurgemiddelden Deze waarde mag maximaal 35 dagen per jaar worden overschreden. De jaargemiddelde concentratie voldoet echter wel aan de geldende grenswaarde. De overschrijding wordt grotendeels veroorzaakt door de hoge achtergrondconcentraties. Dit is echter een probleem dat in heel Nederland optreedt.

3.12

HYDROLOGIE

Ten aanzien van het onderhavige plangebied is door Arcadis (rapport 8 april 2003) een bodemkundig/hydrologisch en geotechnisch onderzoek uitgevoerd. De conclusies luiden:

Infiltratie.

Verschillende factoren zoals de doorlatendheid, de hoogte van de grondwaterstanden en het isohypsenpatroon, zijn van invloed op de infiltratiesnelheid van het hemelwater in de bodem. De geschatte doorlatendheid van de leem- of keilaag beraagt circa 0,02m/d. De gemeten doorlatendheid van het matige ziltige sterk tot uiterst grove zand bedraagt circa 8 m/d. Op basis van de doorlatendheid van het zand kan verwacht worden dat het hemelwater redelijk snel infiltreert. Hierbij moet worden opgemerkt de lokaal slecht doorlatende laagjes een remmende werking hebben op de infiltratiecapaciteit.

In delen van het plangebied ligt de GHG vrij hoog. In deze gebieden is weinig ruimte voor berging van water in de bodem mogelijk. Voor de gebieden waar de GHG dieper ligt (vanaf circa 0,8m-0mv) is infiltratie in de bodem in principe mogelijk. Daarbij moet wel rekening gehouden worden met het doorboren van storende laagjes of grondverbetering ter plaatse van een infiltratievoorziening.

Ontwatering.

Voor de weg geldt dat er een ontwatering van 1 m-mv noodzakelijk is. Aangezien de weg op een hoger niveau wordt aangelegd, is er sprake van voldoende ontwatering.

Hemelwaterafvoer Nijreessingel.

Hemelwater afkomstig van de nieuw aan te leggen rondweg Nijreessingel wordt voornamelijk afgevoerd door middel van bermsloten. Gezien de te verwachten verontreinigingen ter plaatse van kruispunten zullen hier verbeterd gescheiden stelsels worden aangelegd met overstorten op bermsloten en een ledigingvoorziening op het gemengde of verbeterd gescheiden rioolstelsels.

De geprojecteerde bermsloten langs de Nijreessingel hebben primair een bergende functie. Door middel van debietregulerende kunstwerken zal het hemelwater vertraagd worden afgevoerd naar het oppervlaktewatersysteem van het waterschap Regge en Dinkel. De bermsloten ten westen van de tunnelbak onder het spoor (deelgebied 1) wateren in westelijke richting af naar watergang 12-0-0-1, een zijtak van de Weezenbeek. In deelgebied 2 wateren de bermsloten in noordoostelijke richting af en sluiten aan op de Weezenbeek. Het gebied tussen de Weezenbeek en de Bornsestraat, deelgebied 3, watert middels een verbeterd gescheiden riolering af op een nieuw te graven berm/zaksloten ten zuiden van de Nijreessingel.

3.13

CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE

Rondom het tracé van de toekomstige Nijreessingel liggen twee oude erven. Zij worden beide reeds vermeld in het vuurstedenregister van 1675. Erve Drieneman ligt tussen de spoorbaan en de Deldensestraat. In 1752 was het eigendom van Huize Almelo. Het huidige huis is een herbouw uit 1903. In WO II is het gedeeltelijk verwoest. Voor het huis ligt een Benteimerzandstenen put uit 1789. Erve Nijrees ligt in de stompe hoek tussen de spoorbaan en de Deldensestraat. Het huidige huis is een herbouw uit 1886 en eigendom van Huize Almelo. Het Nijreesbos en een groot deel van het buitengebied behoren eveneens tot het landgoed van Huize Almelo. Een derde oude erve, erve de Voele tussen de Nijreesweg en de spoorbaan, is door de gemeente verwijderd.

In 2002 is door Vestigia een onderzoek uitgevoerd naar consequenties die de aanleg van de Nijreessingel heeft voor de eventueel aanwezige archeologische waarden in het plangebied. In het kader hiervan is een bureauonderzoek en een karterend booronderzoek uitgevoerd. Op basis van het bureauonderzoek is geconcludeerd dat de kans dat er archeologische resten aanwezig zijn in het toekomstige tracé van de Nijreessingel niet erg groot is. Het tracé van de Nijreessingel loopt door een relatief laaggelegen, nat gebied. Een groot deel van dit gebied betreft een keileemplateau. Dergelijke landschappelijke eenheden hebben over het algemeen een lage archeologische verwachting. Archeologische resten zouden evenwel aangetroffen kunnen worden langs de Weezebeek, de Deldensestraat (mede door de nabijheid van erve Drieneman) en de plaats waar in de loop van de Middeleeuwen een esdek is ontstaan. Echter, noch vondstmeldingen, noch karterend booronderzoek wijzen erop dat zich archeologische resten in de ondergrond op deze locaties bevinden. De aard van de eventueel aanwezige archeologische resten maakt het in het algemeen niet gemakkelijk om deze als zodanig te herkennen. Daarom is het zeer zeker wenselijk om gedurende de uitvoering van de werkzaamheden rekening te houden met de eventuele aanwezigheid van archeologische resten, en dan met name tijdens het graven van het cunet door de es. Het is denkbaar dat de graafwerkzaamheden die ten behoeve van de Nijreessingel uitgevoerd moeten worden, plaatsvinden onder archeologische begeleiding

3.14**DUURZAME STEDENBOUW EN DUURZAAM BOUWEN**

Nader onderzocht zal worden of photovoltage geluidsschermen, dat wil zeggen uitgerust met lichtcellen, geplaatst kunnen worden. Daarnaast moet nog beoordeeld worden of gebruik gemaakt kan worden van photovoltage oriëntatieverlichting en/of asfaltcollectoren.

HOOFDSTUK

4

Beleidscontext

4.1

INLEIDING

Het besluit tot realisatie van een project zoals de aanleg van de Nijreessingel staat nooit op zichzelf. De afweging van belangen en de discussie over de noodzaak van een dergelijk project vangt aan jaren voordat de schop daadwerkelijk de grond in gaat. Dit bestemmingsplan Nijreessingel kan dan ook niet los gezien en beoordeeld worden van de beleidscontext waarin het is opgesteld. Daarmee wordt bedoeld dat dit bestemmingsplan voortborduurde op jarenlange beleidsvorming en -verwoording in diverse documenten.

Achtereenvolgens komen aan bod de beleidsstukken op rijks-, provinciaal/regionaal en gemeentelijk niveau, omdat iedere achtereenvolgende bestuurslaag verantwoordelijk is voor de concrete uitwerking van de beleidskaders die zij door hogere overheden krijgt aangereikt.

Allereerst wordt echter kort ingegaan op het planologisch beleid zoals dat in het plangebied is vervat in een aantal bestemmingsplannen, waarvan onderhavig plan de opvolger is.

4.2

VIGERENDE BESTEMMINGSPANNEN

De aanleg van de Nijreessingel in de voorgestane vorm past, met uitzondering van het gedeelte ter plaatse van bestemmingsplan 'Windmolenbroek', niet binnen de vigerende planologische regeling zoals deze is verwoord in de bestemmingsplannen die, met data van vaststelling en goedkeuring, zijn opgenomen in onderstaand overzicht. Onderhavig bestemmingsplan behelst aldus een partiële herziening van deze bestemmingsplannen.

Naam bestemmingsplan	Vaststelling gemeenteraad	Goedkeuring G.S.
Windmolenbroek	17-03-1977	28-03-1078
Plan in Hoofdzaak	19-11-1953	04-12-1954
Bestemmingsplan buitengebied	11-10-1984	25-03-1986
Uitbreidingsplan 'Oost'	17-05-1956	30-10-1956

In het gedeelte van de H. Roland Holstlaan tot aan de Bornerbroeksestraat schrijft bestemmingsplan Windmolenbroek een bestemming 'Verkeersdoeleinden' voor. Op grond van deze bestemming kunnen op als zodanig bestemde gronden hoofdverkeerswegen, ontsluitingswegen en andere wegen worden aangelegd. In dit plan is dan ook al rekening gehouden met de komst van de Nijreessingel.

Ingevolge het bestemmingsplan Buitengebied is het gedeelte van de Bornerbroeksestraat tot en met de Weezebeek bestemd als woon- en recreatiemilieu, waarbij middels enkele wijzigingsbevoegdheden ruimte voor de agrarische sector is ingeruimd. Het bos in dit

gebied, de spoorlijn en de Weezebeek zijn allen overeenkomstig het feitelijk gebruik bestemd.

Met betrekking tot het resterende gedeelte, te weten van de Weezebeek tot aan de Bornsestraat, vigeert het Plan in Hoofdzaak. Op grond van dit plan is het grootste deel van deelgebied 3 bestemd voor 'het stichten van een woonwijk, met de daarbij behorende voorzieningen'. De bestaande bebouwing in dit gedeelte is veelal opgericht na vrijstelling van de vigerende planologische regeling. Het Uitbreidingsplan 'Oost' tot slot vormde in 1956 een gedeeltelijke herziening van het Plan in Hoofdzaak. Het gebied waar de Nijreessingel aansluit op de Bornsestraat werd hiermee bestemd voor industrie.

Deze samenvatting van het planologisch regime ter plaatse van de toekomstige Nijreessingel maakt duidelijk dat het plangebied zich bevindt in het overgangsgedebied tussen het stedelijk en landelijk gebied van Almelo.

4.3

RIJKSBELEID

4.3.1

VIERDE NOTA OVER DE RUIMTELIJKE ORDENING EXTRA

De Vierde Nota over de ruimtelijke ordening Extra (VINEX), deel 4: Planologische Kernbeslissing Ruimtelijk Beleid (1994) stelt dat de toekomstige ontwikkelingen met betrekking tot woon-, werk- en voorzieningenfuncties zoveel mogelijk binnen het bestaande stedelijk gebied dienen plaats te vinden. Op deze wijze vindt versterking van het stedelijk draagvlak en vermijding/vermindering van niet noodzakelijke mobiliteit plaats. Daarnaast wordt de aantasting van ecologische en landschappelijke waarden van het landelijk gebied zoveel mogelijk beperkt. De VINEX constateert, dat de noodzaak tot voortdurende uitbreiding van het stedelijk gebied op langere termijn zal afnemen. Het bestaand stedelijk gebied wordt daardoor steeds belangrijker.

In de VINEX omschrijft het kabinet het basisdoel van het ruimtelijk beleid als: "het bevorderen van zodanige ruimtelijke en ecologische condities is, zodat:

- de wezenlijke strevingen van individuen en groepen in de samenleving zoveel mogelijk tot hun recht komen;
- de diversiteit, samenhang en duurzaamheid van het fysieke milieu zo goed mogelijk worden gewaarborgd".

Het beleid is erop gericht, te voorzien in de ruimtelijke behoefte aan huisvesting, werkgelegenheid en voorzieningen die voortvloeit uit de samenstelling van de bevolking in de regio. Daarbij wordt uitgegaan van de eigen kwaliteiten en ontwikkelingskansen van de onderscheiden regio's, alsmede van bundeling van woningbouw, niet-agrarische werkgelegenheid en voorzieningen.

Het bundelingsbeleid houdt in, dat in gebieden met een grote bevolkingsomvang de groei van de behoefte aan huisvesting, werkgelegenheid en voorzieningen wordt opgevangen door middel van woningbouw en vestiging van bedrijven en voorzieningen in stadsgewesten.

4.3.2

VIJFDE NOTA OVER DE RUIMTELIJKE ORDENING

Op 15 december 2000 heeft het Kabinet de nota 'Ruimte maken, Ruimte delen' vastgesteld; de Vijfde nota over de Ruimtelijke Ordening. Dit is deel 1 van de zogenoemde 'Planologische Kernbeslissing (PKB) Nationaal Ruimtelijk Beleid'.

Behalve het landelijke ruimtelijke beleid, omvat de nota tevens het voorgenomen beleid per landsdeel. Overijssel vormt samen met Gelderland landsdeel Oost.

Inmiddels is deel 3 van de PKB door de ministerraad vastgesteld (23 november 2001) en aan de Tweede Kamer verzonden (28 november 2001). Dit deel 3 bevat het kabinetsstandpunt over het nationaal ruimtelijke beleid en is tot stand gekomen na inspraak, bestuurlijk overleg en advies. De resultaten van inspraak, bestuurlijk overleg en advies zijn te vinden in deel 2 van de PKB. Gelet op de ontwikkelingen op rijksniveau is het vervolgtraject van de Vijfde nota thans onduidelijk.

4.3.3

NATIONAAL VERKEERS EN VERVOER PLAN (2000)

In het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) schetst het kabinet het Nederlandse verkeers- en vervoersbeleid voor de periode 2002-2020. Het huidige beleid ligt op hoofdlijnen vast in het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVVII), dat geldig is tot 17 januari 2004. Volgens de Planwet Verkeer en Vervoer moet een nieuw plan het SVVII opvolgen; dit is het NVVP. De doelstelling van het NVVP zal zijn om in Nederland aan iedereen een doelmatig, veilig en duurzaam functionerend verkeer- en vervoerssysteem te bieden, waarbij de kwaliteit voor de individuele gebruiker in een goede verhouding staat tot de kwaliteit voor de samenleving als geheel. Er wordt vooral gestreefd naar vermindering van de nadelige effecten van de mobiliteitsgroei. De hoofddoelstelling is vertaald in doelen voor bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.

Gestreefd wordt naar behoud en verbetering van de bereikbaarheid. Voor verkeersveiligheid op de weg is de doelstelling voor 2010 een reductie van het aantal verkeersdoden met 30% en ziekenhuisgewonden met 25% ten opzichte van het niveau van 2000. De leefbaarheidsdoelstellingen voor het verkeer en vervoer zijn minder uitstoot van vervuilende stoffen, minder geluidshinder en minder versnippering van het landschap.

4.3.4

'SAMEN WERKEN AAN BEREIKBAARHEID'

In de nota 'Samen werken aan bereikbaarheid' (SWAB) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat van september 1996 wordt aangegeven dat het verkeer- en vervoersbeleid, zoals dat is vastgelegd in het Structuurschema Verkeer en Vervoer II (SVV II), vertraging heeft opgelopen. De automobilititeit stijgt aanzienlijk sneller dan de beoogde maximale groei. Om de vastgestelde beleidsdoelen nog binnen de gestelde beleidstermijn te kunnen realiseren zal het SVV II beleid versneld moeten worden uitgevoerd om de dreigende onbereikbaarheid van economische centra een halt toe te roepen. Daartoe zal meer dan voorheen worden samengewerkt met andere overheden en met het bedrijfsleven. Deze versnelling van het beleid is in de nota SWAB vertaald in een samenhangend pakket van maatregelen voor achterlandverbindingen en grote stadsgewesten. De maatregelen zijn gericht op zowel de vraag (behoefte aan automobilititeit) als het aanbod (infrastructuur, openbaar vervoer).

De ambitie met betrekking tot bereikbaarheid richt zich op het behoud en de verbetering ervan. De voornaamste kenmerken van een goede bereikbaarheid zijn de haalbare snelheid van de verplaatsing (het streven is een gemiddelde trajectnelheid van 60 km/uur), de betrouwbaarheid (congestiekans) en toegankelijkheid. Met de maatregelen uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) en het 'Bereikbaarheidsoffensief Randstad' streeft men naar een aanvaardbaar niveau van de bereikbaarheid. Dit geldt voor Nederland als geheel maar ook voor de verschillende regio's afzonderlijk. Dit vraagt echter op alle niveaus (nationaal, regionaal en lokaal) om een adequate infrastructuur, prijsbeleid en ruimtelijke ordening.

De zorg voor de infrastructuur richt zich op beheer en onderhoud (instandhouding bestaande infrastructuur), benutten, reserveren en bouwen ten behoeve van extra capaciteit. De ambitie voor het spoorwegenet moet voldoende zijn om de vervoersbedrijven in staat te stellen de frequentie en de kwaliteit van diensten te verhogen. Hiermee kan de groeiende omvang van het vervoer worden opgevangen. Voor het groeiende goederenvervoer moet voldoende capaciteit beschikbaar komen.

4.3.5

MEERJARENPROGRAMMA INFRASTRUCTUUR EN TRANSPORT (MIT)

Het SVV II- en het SWAB-beleid is geconcretiseerd in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). Het MIT geeft naast de belangrijkste ontwikkelingen en beleidsaccenten op het gebied van verkeer en vervoer inzicht in infrastructuurprogramma's van het rijk voor de komende vijf jaar (verkenningen, planstudies en realisatie). Het project Nijreessingel is op 3 december 1998 opgenomen in de zogenaamde Verkenningentabel 1999-2003 en sinds 12 oktober 2000 toegelaten tot de zogenaamde Planstudiefase, behorende bij de Begroting 2002-2006. Daarmee erkent de Rijksoverheid de structurele aard van het verkeersprobleem in Almelo-Zuid en de noodzaak tot verdere studie. Hierbij is echter geen sprake van automatische doorstroming van de ene naar de andere fase; bij elk beslismoment vindt een afweging plaats of de MIT-procedure voor het betreffende project moet worden doorgezet. Deze stap in de richting van daadwerkelijke realisering is gezet omdat de mobiliteitsgroei als gevolg van ruimtelijk-economische ontwikkelingen onvoldoende door de gemeentelijke hoofdinfrastructuur in Almelo-Zuid gefaciliteerd kan worden. De extra druk die hierdoor op reeds bestaande knelpunten ontstaat, geeft een verslechtering van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Het realiseren van de ontbrekende schakel van de interwijkweg rond Almelo maakt een goede doorstroming van het doorgaande verkeer rond Almelo mogelijk.

In het kader van de verdere decentralisatie van taken, bevoegdheden en middelen op het terrein van verkeer en vervoer (NVVP) zal de MIT-financiering voor lokale en regionale projecten veranderen. Naar verwachting zal de wijziging van het Besluit Infrastructuurfonds per 1 mei 2003 worden geëffectueerd. Dit betekent dat lokale en regionale projecten tot circa 225 miljoen euro (voorheen 500 miljoen gulden), zoals de Nijreessingel, uit de MIT-lijst zijn verdwenen en door de Regio zelf moeten worden gefinancierd. In juni 2002 is daarom op basis van een voorontwerp van een tracékeuze door het dagelijks bestuur van de Regio Twente, mede namens de gemeente, een subsidieverzoek bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat ingediend. Intensief overleg heeft begin maart 2003 geresulteerd in een subsidietoezegging. Hiermee zijn er vanuit het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geen belemmeringen meer om de Nijreessingel te realiseren.

4.3.6 STARTPROGRAMMA DUURZAAM VEILIG

Met het uitvoeren van het 'Startprogramma Duurzaam Veilig' is in 1997 een begin gemaakt met de implementatie van duurzaam veilig. Het opstellen van categoriseringsplannen door wegbeheerders is een van de concrete maatregelen in de eerste fase van dit startprogramma. Hierdoor wordt een functioneel gebruik van de weg mogelijk. De tweede fase van het startprogramma loopt vanaf het jaar 2004 en omvat de integrale uitvoering van duurzaam veilig, herinrichting van wegen conform de categoriseringsplannen en het ontwikkelen van een nieuwe financieringssystematiek. In deze fase wordt nadrukkelijker dan voorheen gestreefd naar het wegnemen van de oorzaken van de verkeersonveiligheid. Er wordt een integrale benadering voorgestaan waarbij functie, vorm en gebruik van de weg niet alleen op elkaar maar ook op de menselijke maat zijn afgestemd.

4.4 REGIONAAL/ PROVINCIAAL BELEID

Op regionaal en provinciaal niveau bestaat op verschillende terreinen beleid in beleidsplannen en besluiten die direct of indirect van belang kunnen zijn bij het oplossen van de verkeersproblematiek in en rond Almelo-Zuid. Dit beleid is grotendeels een vertaling van het nationaal beleid. Navolgend zijn de meest relevante beleidsplannen kort toegelicht.

4.4.1 BEREIKBAARHEIDSPROFIEL LANDSDEEL OOST

Bereikbaarheidsprofiel Landsdeel Oost. Op 1 februari 2001 hebben de provincies Overijssel en Gelderland en de kaderwetgebieden Twente en KAN het bereikbaarheidsprofiel Landsdeel Oost 'van beter naar concreter' aan de minister van Verkeer en Waterstaat aangeboden. Het bereikbaarheidsprofiel kan worden gezien als de regionale vertaling van het NVVP op het gebied van infrastructuur. Voor Twente is in het bereikbaarheidsprofiel een pakket van maatregelen opgenomen dat van essentieel belang is voor de verdere ontwikkeling en bereikbaarheid van Twente als geheel en de Netwerkdad Twente in het bijzonder. Een goed functionerend hoofd- en regionaal wegennet is een belangrijke pijler voor de interne bereikbaarheid. Het project uitbouw hoofdinfrastructuur Almelo-Zuid (maatregel Ga) is voorzien in de periode 2005 - 2010.

4.4.2 PROVINCIAAL VERKEERS EN VERVOER PLAN (PVVP)

Het PVVP vormt de provinciale vertaling van het NVVP. In Overijssel is hierbij sprake van een bijzondere situatie door de aanwezigheid van het kaderwetgebied Twente. Het PVVP bevat daardoor een aantal elementen die niet van toepassing zijn voor Twente, echter grote delen van het PVVP zijn voor heel Overijssel van belang. Bijvoorbeeld waar het gaat om de wegencategorisering buiten de bebouwde kom. Dit is een project dat door de provincie voor heel Overijssel is geïnitieerd. Daarnaast vormen bevordering van milieuvriendelijk goederenvervoer en de aanpak van probleemsituaties waar provinciale wegen door de bebouwde kom gaan een belangrijk onderdeel van het PVVP.

De Nijreessingel vormt een verlengstuk van het provinciale wegennet. Zij vormt de verbindende schakel tussen enerzijds de verbindingen Denekamp - Almelo (N349), Tubbergen - Almelo (N746) en Hengelo - Borne - Almelo (N743) en anderzijds de A35/A1.

Realisering van de Nijreessingel zal het regionale hoofdwegennet aan de zuidoostzijde van Almelo completeren.

4.4.3 REGIONAAL VERKEER- EN VERVOERSPLAN TWENTE 2000-2004 (RVVP)

Verkeers- en vervoersproblemen houden niet op bij een gemeentegrens, maar gelden voor een groter gebied. Daarom pakt de Regio Twente in samenspraak met de Twentse gemeenten, provincie, rijksoverheid, maatschappelijke organisaties en de Twentse bevolking, de huidige en toekomstige problemen aan, in de vorm van het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan Twente 2000-2004 (RVVP). In het RVVP worden voor de genoemde periode verkeers- en vervoersmaatregelen voorgesteld.

In de stedenband Wierden, Almelo, Borne, Hengelo, Enschede (met daaromheen kernen als Rijssen, Oldenzaal, Haaksbergen, Nijverdal/Hellendoorn) woont tweederde deel van alle Twentse inwoners (dus ongeveer 450.000 mensen). Logisch dat hier andere verkeers- en vervoersproblemen spelen dan in het meer landelijke gebied, die dus ook om een andere aanpak vragen.

In het RVVP is de aanleg van de Nijreessingel aangemerkt als strategisch project.

4.4.4 STREEKPLAN OVERIJSSSEL 2000+

Ordenende principes

Het Streekplan Overijssel 2000+, zoals vastgesteld bij besluit van Provinciale Staten van 13 december 2000, nummer 44, verwoordt in combinatie met het Waterhuishoudingsplan Overijssel 2000+ en het Milieubeleidsplan Overijssel 2000+ het omgevingsbeleid van de provincie. Richtinggevend voor deze plannen is de hoofdkoers uit de Strategische visie 'Overijssel, kwaliteit in vernieuwing'. Deze visie is bevestigd in het bestuursakkoord 1999-2003 'Sterk en leefbaar Overijssel'.

Op het gebied van ruimte, water en milieu hanteert de provincie een vijftal ordenende principes, te weten:

- bundelen van nauw aan elkaar verwante functies en scheiden van met elkaar botsende functies;
- bij ontwikkeling van functies aansluiten bij bestaande structuren van rood (bebouwing en infrastructuur) en groen en bij 'natuurlijke kwaliteiten' van de omgeving (water, bodem, landschap, natuur) en bij de waarde van cultureel erfgoed (archeologie, historisch landschap, monumenten);
- versterken van de ecologische hoofdstructuur;
- sluiten van kringlopen;
- bij locatiekeuze en inrichting rekening houden met de mogelijkheden van het watersysteem en de beïnvloeding daarvan.

Stadsgewest Twente

Het stadsgewest Twente, bestaande uit de gemeenten Almelo, Borne, Enschede en Hengelo, vormt de grootste stedelijke concentratie in Nederland buiten de Randstad. Dat geldt voor zowel de omvang van de bevolking als voor de werkgelegenheid. Een dergelijke positie gaat

veelal gepaard met verkeersproblemen. Zo ook in Almelo. Zowel op het hoofdwegennet als op invalswegen zoals de H. Roland Holstlaan doen zich bereikbaarheidsknelpunten voor.

Na een periode van teruggang als gevolg van het ineensstorten van de textielindustrie in een groot deel van Twente en daarna een sterke teruggang van de metaalindustrie in Hengelo is het Twentse bedrijfsleven nu springlevend, zowel in de stedenband als daarbuiten.

Het stadsgewest Twente kan worden getypeerd als netwerkstad, waarin de steden en kernen elkaar aanvullen en gezamenlijk een hoog niveau aan bedrijvigheid en dienstverlening, voorzieningen (op het gebied van cultuur, onderwijs, zorg en detailhandel) en woonmilieus bieden. Deze ontwikkeling zal gepaard moeten gaan met een respectvolle omgang met de rijke landschappelijke en natuurlijke waarden. In Twente is sprake van een spannende relatie tussen enerzijds het ontwikkelen en anderzijds het koesteren.

Door de hoge verstedelijkingsdruk moeten in dit stedelijk gebied enkele drempels worden overschreden: de sturing van woon- en werklocaties, de schaal van de maatschappelijke verbanden en van het regionale verkeers- en vervoersstelsel, het niveau van de culturele, maatschappelijke en winkelvoorzieningen, de tegenstelling stad-platteland en de bestuurlijke grenzen. Voortbouwend op het stadsgewest biedt het nieuwe concept van netwerkstad aanknopingspunten voor een kwaliteitssprong.

De netwerkstad maakt het mogelijk beslissingen over onder andere woon- en werklocaties, over voorzieningen en verkeers- en vervoersinfrastructuur te nemen op basis van wat het beste is voor het geheel in het zicht van de lange termijn.

Almelo

Almelo is de centrumstad voor noordwest-Twente. Sinds de jaren tachtig is het centrumgebied sterk vernieuwd, waardoor de centrumfunctie beter tot zijn recht kan komen. In het kader van de stadsvisie en ontwikkelingsprogramma's wordt gestreefd naar een vergroting van de kwaliteit, zowel die van de openbare ruimte als de kwaliteit van voorzieningen. Almelo beschikt over een redelijke diversiteit aan woonmilieus van in het algemeen hoge kwaliteit. De structuur van de stad met diep in het stedelijk gebied doordringende groene longen draagt bij aan het goede woonklimaat. Wel is er evenals in andere grote steden behoefte aan versterking van de diversiteit en een betere balans tussen de hogere en lagere segmenten in de woningmarkt, waaraan onder andere via herstructurering wordt gewerkt.

Bereikbaarheid en mobiliteit

De mobiliteit neemt toe door onder meer de groei van de economie, de stijgende welvaart en het toenemende aantal tweeverdieners.

Goede en voldoende verplaatsingsmogelijkheden zijn belangrijk voor een gunstige economische ontwikkeling en voorzien in een sociale behoefte. Maar bepaalde verplaatsingsvormen hebben negatieve gevolgen voor mens en milieu. Met name het autoverkeer (waaronder het vrachtverkeer) heeft een sterk negatieve invloed op de leefomgeving en daarmee op de gezondheid en het welzijn van de bevolking. Het verkeer is doodsoorzaak nummer 1 onder jongeren.

Er ligt een groot spanningsveld tussen de groeiende behoefte aan mobiliteit en de negatieve effecten van bepaalde vormen daarvan. In de samenleving is onvoldoende draagvlak om dit dilemma aan te pakken, getuige de grote weerstand tegen maatregelen die het autoverkeer moeten ontmoedigen.

Bewoners van het platteland zijn veelal aangewezen op de auto door de teruglopende openbaarvervoersvoorziening en door verplaatsing van de voorzieningen naar elders. Vergeleken met andere delen van Nederland, vooral de Randstad, is Overijssel uitstekend bereikbaar. Maar omdat in de periode tot 2020 nog een aanzienlijke groei van het verkeer over de weg verwacht wordt, zowel van het personen- als het vrachtverkeer, zal dit veranderen.

Waterwinning

Het plangebied van de Nijreessingel ligt getuige de belemmeringenkaart bij het streekplan in een intrekgebied voor waterwinning. Een waterwinning trekt grondwater aan uit een gebied dat groter is dan het grondwaterbeschermingsgebied. Deze intrekgebieden zijn bepaald op grond van meetgegevens en modelberekeningen. Net als bij de grondwaterbeschermingsgebieden wordt realisering van functies, die harmoniëren met de functie waterwinning, bevorderd. Grootschalige ruimtelijke ingrepen (zoals woningbouwlocaties, bedrijventerreinen, grotere wegen, ontgrondingen en dergelijke), die het risico van grondwaterverontreiniging met zich meebrengen, worden in de intrekgebieden zoveel mogelijk geweerd. Alleen bij zwaarwegende maatschappelijke belangen en wanneer elders redelijke alternatieven ontbreken kan realisering van deze ingrepen worden toegestaan, mits compenserende maatregelen worden opgenomen zodat per saldo in het intrekgebied minder risico's resteren voor de kwaliteit van het grondwater dan bij het bestaande gebruik.

Gezien de ligging van het plangebied aan de rand van het nadrukkelijk globaal begrensde intrekgebied voor waterwinning enerzijds en de aard van het project welke niet voorziet in hoogbouw zal de aanleg van de Nijreessingel niet conflicteren met de hierboven beschreven doelstellingen.

Beleidsbeschrijving zones

Naast het ruimtelijk beleid dat is toegespitst op het stedelijk gebied van de provincie Overijssel hanteert het streekplan een beleidsmatige zonerings voor de groene ruimte. In totaal worden vier zones onderscheiden. Los van de specifieke beleidsbeschrijving per zone geldt als algemeen uitgangspunt dat bij nieuwe ontwikkelingen rekening moet worden gehouden met de aanwezige basiskwaliteiten van een gebied. Deze kwaliteiten hebben betrekking op de condities van bodem, water en lucht, op de waarden van natuur- en landschap en van cultureel erfgoed en op de aardkundige waarden. Concreet betekent dit onder andere dat de bestaande wet- en regelgeving in acht genomen moet worden, dat het (verbrede) compensatiebeginsel van toepassing is en dat in beginsel de veerkracht van het watersysteem niet verder mag worden aangetast.

Het plangebied van de Nijreessingel ligt in zone I Landbouw. Gebieden binnen de grenzen van deze zone worden gekenschetst als 'voor landbouw goed ingerichte gebieden, deels met karakteristieke openheid'. De hoofdcoers is gericht op ontwikkeling van de landbouw. Dit wordt vervolgens uitgewerkt in een aantal sectorale uitgangspunten.

Hoofdcoers

- de externe productieomstandigheden worden afgestemd op de agrarische behoefte;

- er zijn mogelijkheden voor uitbreiding en (her)vestiging van landbouwbedrijven, maar in gebieden met karakteristieke openheid alleen aan de rand;
- er zijn uitbreidingsmogelijkheden voor bestaand glastuinbouw.

Water en milieu

- waterhuishoudkundige situatie wordt afgestemd op de landbouw;
- voor de verspreide natuurwaarden geldt geen bijzondere inspanning; de algemene kwaliteit is het uitgangspunt;
- het peilbeheer van veenweidegebieden wordt afgestemd op graslandgebruik met handhaving van bestaand (akkerbouw) gebruik.

Landschap

- Behoud van karakteristieke openheid;
- Kleine beplantingselementen zoals houtsingels zijn verplaatsbaar mits er geen belangrijke waarden van landschap, natuur of cultureel erfgoed verloren gaan;
- Natuurlijk reliëf in hoofdzaak behouden.

Cultureel erfgoed

- Waarden van cultureel erfgoed dienen te worden behouden; hierbij hoort het rekening houden met de archeologische (verwachtings)waarde.

Recreatie

- Recreatief medegebruik wordt bevorderd; er zijn incidenteel mogelijkheden voor nieuwvestiging van een toeristisch/recreatief bedrijf.

Natuur

- De verspreide gebieden met waarden van natuur en landschap dienen in stand gehouden te worden.

Belemmeringslijn

Omdat, in de optiek van de provincie, de primaire verantwoordelijkheid voor locatiekeuze bij stedelijke uitbreiding bij de betreffende gemeenten ligt, zijn in het kader van het streekplan slechts in een aantal gevallen beperkingen opgelegd aan de vrijheid hierin. Bovenlokale belangen kunnen dermate zwaarwegend zijn dat van een bepaalde uitbreidingsrichting moet worden afgezien. Deze richtingen zijn door de provincie aangegeven middels een belemmeringslijn.

Zo is op de integratiekaart bij het streekplan rond het Nijreesbos, juist ten zuiden van de Nijreessingel, een 'belemmeringslijn uitbreidingsrichting stads- en dorpsgebied' getrokken. Nadrukkelijk wordt in het streekplan gesteld dat overschrijding van de belemmeringslijn door stedelijke ontwikkelingen in principe niet zal mogen plaatsvinden. Indien dringende noodzaak daartoe bestaat, kan bij uitzondering, op basis van een zorgvuldige belangenafweging, waaruit blijkt dat redelijke alternatieven ontbreken, via afwijking van het streekplan, overschrijding worden toegestaan.

4.4.5

RICHTLIJN COMPENSATIEBEGINSEL PROVINCIE OVERIJSSSEL

De richtlijnen voor compensatie zijn voor de provincie Overijssel vastgelegd in de notitie 'Richtlijnen voor de toepassing van het compensatiebeginsel voor natuur, bos en landschap', vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 23 maart 1999. De provincie beoordeelt de compensatieplannen die voor ruimtelijke ingrepen opgesteld zijn. Het 'Nee, tenzij' principe wordt hierin ook van toepassing verklaard op bos, naast natuur en landschap binnen de streekplanzones III en IV. Voor bos geldt dat er een indeling gemaakt is in zeer moeilijk of niet vervangbaar bos, moeilijk vervangbaar bos en vervangbaar bos. Hierbij gaat het niet alleen om het bos zelf, maar ook om de bosbodem. Een vervangbaar bos op een oude bosbodem kan in de categorie moeilijk vervangbaar bos vallen.

In het studiegebied liggen geen 'zeer moeilijk of niet vervangbare bossen'. Het Nijreesbos is een 'vervangbaar bos', het bestaat grotendeels uit naaldhout. De bosbodem kan als moeilijk vervangbaar aangemerkt worden, omdat de bosbodem waarschijnlijk vrij oud is. Het bosje langs de Nijreesweg is een vervangbaar bos.

Wel is er sprake van aantasting van bos door geluidsoverlast. Door toename van de geluidsoverlast neemt de kwaliteit van het bosgebied als biotoop voor vogels en zoogdieren af. Dit kwaliteitsverlies laat zich moeilijk kwantificeren. De ondergrens voor verstoring door geluid ligt voor bosvogels op circa 42 dB(A), waarbij van de Nijreessingel tot deze grens een kwaliteitsverlies van circa 35 % optreedt. Normaliter zal er dan ook 35 % van het geluidsbelaste oppervlak worden gecompenseerd. Echter een complicerende factor is dat het volledige Nijreesbos bij autonome ontwikkeling al binnen de 42 dB(A) grens van het spoor ligt. Dit betekent dat het bos al verstoring kent en de kwaliteit dus minder hoog is dan van bos in een stil gebied. In delen van het Nijreesbos treedt door de aanleg van de Nijreessingel een significante toename van geluidbelasting op, waarbij de Nijreessingel meer bepalend is voor verstoring dan het spoor. In dit deel wordt uitgegaan van een verdere afname van de kwaliteit van het bos als leefgebied. Door de provincie Overijssel is de compensatie vastgesteld op 15 % van het geluidsbelaste oppervlak. Dit betekent dat ongeveer 4 hectare moet worden gecompenseerd.

In het raamwerk zoals is opgesteld in de ontwikkelingsvisie Driehoek Almelo, Borne, Bornerbroek wordt uitgegaan van nieuwe landschapselementen waaronder het aanleggen van nieuwe bossen.

De ontwikkelingsvisie werkt ook sturend voor de verdere stedelijke ontwikkeling waartoe ook aanleg van de Nijreessingel gerekend wordt. De Nijreessingel maakt onderdeel uit van deze ontwikkelingsvisie. De aanleg van nieuwe bossen moet mede als compensatie worden gezien voor stedelijke ingrepen, zoals de aanleg van de Nijreessingel er één is.

In het ontwerp zijn dan ook nieuwe elementen voorgesteld om het Nijreesbosch en de overige bosrijke omgeving van Huize Almelo te verbinden met de bossen van Twickel. Concreet gaat het daarbij om de aanleg van ca. 30 hectare nieuw bos in zijn geheel en aanplant van solitaire bosperceeltjes.

De ontwikkelingsvisie voor de Driehoek Almelo, Borne, Bornerbroek is opgenomen in het uitvoeringsprogramma voor de reconstructie Salland Twente en maakt bovendien deel uit van de "Aanpak Gebiedsuitwerkingen/integrale projecten Zuidwest Twente". De inrichting van het gebied maakt bovendien deel uit van de streefbeeldkaart voor de reconstructie die hoort bij het reconstructieplan Salland Twente. De realisatie van de ontwikkelingsvisie kent een afzonderlijk investeringstraject dat via het Reconstructieplan Salland Twente wordt

afgedicht. De uitvoering staat gepland binnen de werkingsduur van het Reconstructieplan, die gesteld is op 12 jaar.

Ter garantstelling van de aanplant van de genoemde 4 hectare wordt door de gemeente een bankgarantie aan de provincie Overijssel verstrekt.

4.5

GEMEENTELIJK BELEID

In deze paragraaf wordt beknopt ingegaan op voor de Nijreessingel relevant vigerend gemeentelijk beleid. Dit beleid is grotendeels een vertaling van het provinciaal en regionaal beleid.

4.5.1

STRUCTUURPLAN ALMELO

In het Structuurplan Almelo, dat op 6 maart 2003 door de gemeenteraad is vastgesteld, wordt de ontwikkeling in de gemeente Almelo ten aanzien van woon- en werklocaties alsmede infrastructurele projecten tot 2015 concreet ingevuld.

In de vorm van een beschrijving van de verkeersstructuur maakt het structuurplan de functie van de Nijreessingel duidelijk. Ook is de Nijreessingel op de plankaart van het Structuurplan aangeduid als "te ontwerpen lokale hoofdweg".

De ruimtelijke structuur van Almelo is sterk bepaald door de ontwikkelingsgeschiedenis. Kenmerkend voor de stad is dat het, in tegenstelling tot veel landere steden, niet op concentrische wijze is uitgegroeid, maar dat Almelo groeide langs een stelsel van landwegen dat de verschillende dorpen, buurtschappen en 'erven' met elkaar verbond. Pas na 1850 kwamen daar andere structuurbepalende elementen bij zoals de spoorlijn, het Overijssels kanaal en het kanaal Almelo-Nordhorn, die van grote invloed waren op het beeld van het oude Almelo. Na de tweede wereldoorlog waren het vooral ring- en invalswegen die de structuur van de stad zouden gaan bepalen. Aan deze wegen werden toen ook de nieuwe woon- en werkgebieden gesitueerd.

De ringen

De ringen vormen samen met de Van Rechteren Limpurgsingel en de invalswegen een stelsel van belangrijke lineaire dragers. Zij komen als halve concentrische cirkels uit op de Van Rechteren Limpurgsingel. Elk van de ringen heeft een andere functie.



De interwijkweg (1)

Deze zal in de aan te leggen Nijreessingel haar voltooiing vinden. Typend zijn hier de brede profielen en de beleving van de gelede structuur omdat zij zowel de bebouwde gebieden als de groene longen doorkruist.

De oude stadsrondweg (2)

Deze heeft een smaller profiel en loopt voornamelijk door woonwijken uit de jaren '50 en '60, met uitzondering van een stuk industriegebied in het noordwesten en de noordelijke groene long. In het westen en het noorden wordt ze geflankeerd door fraaie boomsingels.

De centrumring (3)

Deze doet dienst als verdeel- en parkeerring. Zij vrijwaart het centrum van (teveel) autoverkeer. Het tracé en profiel van de centrumring is weinig continu; het sterk wisselende straatbeeld bemoeilijkt de herkenbaarheid.

De Van Rechteren Limpurgsingel (4)

Deze in het stadsbeeld nogal dominante verkeersader is oorspronkelijk aangelegd ter ontlasting van de binnenstad. Zij loopt als een kaarsrechte lijn langs het stedelijk gebied en vormt ter hoogte van de binnenstad tevens de grenslijn tussen stedelijk en landelijk gebied. Het gedeelte vanaf de Berkelstraat richting Zenderen is minder duidelijk. De weg wordt hier geflankeerd door typische stadsrandzones. Op korte termijn zal de woonwijk Kollenveld tot ontwikkeling gebracht worden ten oosten van de Hospitaalweg. De begeleidende boomsingels van de Van Rechteren Limpurgsingel zijn te fragmentarisch of nog onvoldoende uitgegroeid.

De invalswegen

Invalswegen zijn de hoofdwegen die van de stadsranden naar de verschillende ringen leiden. Het meest dominant in het stadsbeeld zijn:

De Wierdensestraat (5)

Deze straat heeft een bepaalde allure die nog wordt versterkt door pas aangeplante boomsingels. De straat is de grens tussen stedelijk (Aalderinkshoek) en landelijk gebied (Bellinckhof).

De Henriëtte Roland Holstlaan (6)

Deze vormt de verbinding van Almelo met de A1 en de A35. Ter hoogte van de Weezebeeksingel vindt de Nijreessingel aansluiting bij de Henriëtte Roland Holstlaan.

De Plesmanweg (7)

De weg die nu eindigt op de stadsrondweg is de hoofdader van het industriegebied Turfkade en de verbinding tussen Almelo en Aadorp en het achterliggende gebied.

De Vriezenveenseweg (8)

Dit is een duidelijk stadsstraat. Met overwegend kwalitatief goede woonbebouwing.

De Sluiterveldssingel (9)

De singel heeft in het dubbelbaans gedeelte (ter plaatse waarvan één rijstrook bestemd is voor busverkeer) de nodige allure met aan de zuidkant hoog opgaande bebouwing en aan de noordzijde het Schelfhorstpark. Het oostelijk deel van de singel wordt geflankeerd door een geluidswal en onregelmatige bebouwing.

De Bornsestraat (10)

Deze blijft in het stadsbeeld als oude stadsweg van belang, ook al is haar functie van invalsweg grotendeels door de Van Rechteren Limpurgsingel overgenomen.

De aanleg van de Nijreessingel is in het Structuurplan Almelo aldus reeds voorzien als een belangrijke verkeerskundige voorziening.

HOOFDSTUK

5

Economische
haalbaarheid

Het bestemmingsplan voorziet in de aanleg van de Nijreessingel. Het project komt in aanmerking voor MIT-financiering, hetgeen een positieve invloed heeft op de financieel-economische haalbaarheid van het project.

Inmiddels heeft de gemeenteraad een krediet van € 42.585.272,- beschikbaar gesteld voor de aanleg van de Nijreessingel. Naast eigen middelen van de gemeente Almelo worden er subsidiegelden beschikbaar gesteld door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Provincie Overijssel, Regio Twente, het Ministerie van Economische Zaken en de Europese Commissie.

Dit in ogenschouw genomen kan de aanleg van de Nijreessingel als economisch haalbaar worden aangemerkt. De subsidievoorwaarden bepalen dat binnen 1 jaar na subsidietoekenning moet zijn gestart met de werkzaamheden. Onderhavig bestemmingsplan vormt hiertoe een belangrijke stap.

HOOFDSTUK

6

Maatschappelijke
haalbaarheid**6.1** INSPRAAKAVONDEN

Met betrekking tot de uiteindelijke vorm waarin de Nijreessingel aangelegd zal worden heeft de gemeente Almelo in september 2001 een drietal inspraakavonden georganiseerd. Hierbij heeft zij de stand van zaken toegelicht en uitleg gegeven over de effecten van de op dat moment denkbare varianten. Op grond van de MER en de reacties van belanghebbenden zoals die tijdens de inspraakavonden zijn geuit is het ontwerp van het tracé zoals dat in dit bestemmingsplan is beschreven tot stand gekomen.

6.2 INSPRAAK EN VOOROVERLEG

Gelet op artikel 6a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het onderhavige voornemen onderwerp van inspraak en vooroverleg.

6.2.1 INSPRAAK.

Vanaf 14 mei 2003 heeft het voorontwerp van het bestemmingsplan gedurende vier weken ter inzage gelegen. De stukken lagen zowel in het stadhuis als in de openbare bibliotheek ter inzage.

Publicatie van de terinzageligging heeft plaatsgevonden in Almeloos Weekblad van 6 en 13 mei 2003. Ook zijn er, voorafgaande aan de inspraakperiode, ongeveer 2000 brochures verspreid aan omwonenden van het plangebied. Tenslotte is er op 20 mei 2003 een inspraak- en informatiebijeenkomst gehouden welke door ruim 200 belangstellenden werd bezocht. Het verslag van deze avond en de ingekomen reacties zijn opgenomen in de nota "inspraak en overleg Nijreessingel".

6.2.2 VOOROVERLEG.

Reacties in het kader van artikel 10 BRO.

In het kader van het vooroverleg is het voorontwerp van dit bestemmingsplan toegezonden aan de volgende instanties:

- Inspectie VROM;
- de Provinciale ambtelijke organisatie;
- het Overijssels Dijkgraven Overleg (Waterschap);

- Rijkswaterstaat, directie Oost;
- Ministerie van LNV;
- Ministerie van Defensie;
- Ministerie van Economische Zaken;
- Rijksdienst voor de Monumentenzorg;
- Welstandscommissie Het Oversticht;
- Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek;
- Vitens Overijssel NV;
- Gewestelijke Land- en Tuinbouworganisatie;
- Samenwerkende Kamers van Koophandel in Overijssel;
- Natuur en Milieu Overijssel;
- Overijssels Particulier Grondbezit;
- Vereniging Natuurmonumenten;
- RECRON.

De Inspectie VROM, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek, het Ministerie van Defensie, het Ministerie van Economische Zaken, het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en de Vereniging Natuurmonumenten hebben laten weten geen opmerkingen inzake het bestemmingsplan te hebben.

Voorts hebben de volgende instanties opmerkingen gemaakt:

A. Waterschap Regge en Dinkel

1. Verzocht wordt om ten aanzien van de Weezenbeek een dubbelbestemming "Water" ter plaatse van de kruising Nijreessingel/Weezenbeek op te nemen.

Antwoord:

Ter plaatse van de genoemde kruising zal een dubbelbestemming worden opgenomen.

2. Het is van belang om nader overleg te voeren inzake de (inrichting van de) Weezenbeek.

Antwoord:

Wij zullen nader overleg met het Waterschap voeren omtrent de Weezenbeek.

3. Tussen gemeente en waterschap zal nader overleg noodzakelijk zijn om te komen tot een ontwerp waarbij doorlopende oeverstroken gecombineerd kunnen worden met beheerbare oevers.

Antwoord:

Ook hierover zullen wij nader overleg met het Waterschap voeren.

4. De retentievijver ter hoogte van het nieuw te realiseren bedrijventerrein "Bornsestraat-Noord" is primair bedoeld voor dit bedrijventerrein. Berging van het overtollige water kan hier alleen plaatsvinden als hiervoor voldoende ruimte is in het ontwerp van de vijver.

Antwoord:

In eerste instantie wordt het water van de kruising Bornsestraat/Nijreessingel afgevoerd op de Schreeuwersbeek. Dit is een tijdelijke maatregel die zal gelden totdat de aanleg van de retentievoorziening voor de wijk Kollenveld klaar is.

Een klein deel van het water zal worden afgevoerd naar de retentievoorziening die wordt aangelegd ten behoeve van het (nog te realiseren) bedrijventerrein Bornsestraat-Noord. Wij laten momenteel berekeningen uitvoeren waaruit zal blijken dat dit mogelijk is.

5. Verzocht wordt om de waterlopen 12-0-3 en 12-0-0-5, voorzover vallende binnen de plangrenzen van het plangebied Nijreessingel, te bestemmen als water.

Antwoord:

Hiertegen bestaan geen bezwaren.

B. Natuur en Milieu Overijssel.

Verzocht wordt om de zogenaamde OEEL-methodiek toe te passen.

Antwoord:

Deze methodiek geeft inzicht in de indirecte economische effecten van infrastructuur. In het MER is aan een aantal onderdelen van deze methodiek in algemene zin wel aandacht gegeven. Conclusie is onder meer dat de bereikbaarheid van een aantal bedrijventerreinen en woonwijken sterk verbeterd wordt. Dit betekent dat de economische positie van delen van Almelo een forse verbetering zullen verkrijgen. De OEEL-methode is landelijk m.n. toegepast bij de besluitvorming van zeer grote infrastructurele projecten (HSL-Oost, Zuiderzeelijn, uitbreiding Schiphol en de IJzeren Rijn) en in de besluitvorming daaromtrent ook een goede aanvulling kunnen vormen. De Nijreessingel daarentegen is een relatief klein regionaal/lokaal project. De relevante economische effecten van de Nijreessingel zijn naar onze mening voldoende in het MER beschreven.

- B. Gepleit wordt voor het aanleggen van fietspaden aan weerszijden van de Nijreessingel.

Antwoord:

In het ontwerp van de Nijreessingel zijn geen fietspaden aan weerszijden van het gehele trace opgenomen. De reden hiervoor is dat er redelijk goede fietsvoorzieningen parallel aan beide zijden van de Nijreessingel aanwezig zijn. Daarnaast kent de Weezebeeksingel (in het verlengde van de Nijreessingel) en de H. Roland Holstlaan (westelijk uiteinde van de Nijreessingel) geen fietsvoorzieningen. Voortzetting van de fietsroutes in westelijke richting is dus ook niet aanwezig. Het oostelijk deel van de Nijreessingel kent wel een parallelle verbinding. Het betreft hier een parallelweg die ook openstaat voor al het andere verkeer. De Leemplasweg/Nijreesweg/Nijreesmiddenweg vormt het vervolg. Deze route is nu reeds grotendeels toegankelijk voor fietsers. De Leemplasweg zal in het kader van aanpassingen aan het onderliggend wegennet voor gemotoriseerd verkeer worden afgesloten. Vanaf de kruising Leemplasweg - Nijreesmiddenweg - Bornerbroeksestraat kan de fietser in zuidelijke richting haar route naar Twentepoort en het toekomstige RBT en in westelijke richting via de Leemslagenweg haar route naar Windmolenbroek vervolgen. Aan de noordzijde kan de fietser na het passeren van het spoor in noordwestelijke richting haar route naar de Steffensweg/Nijreesweg naar de Bornerbroeksestraat vervolgen. Deze route

wordt mogelijk door de aanleg van een fietspad langs de noordwestkant van het spoor (tussen Nijreessingel en Steffensweg). Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de toegevoegde waarde van fietspaden langs het totale trace niet zo groot is. De meerkosten door het aanpassen van de kunstwerken zijn daarentegen wel zeer groot. Derhalve wordt afgezien van deze optie.

C. Gepleit wordt voor nader onderzoek naar het niveau aan fijn stof.

Antwoord:

De problematiek rond fijn stof is van (inter)nationaal niveau. Jaarlijks wordt een luchtkwaliteitskaart opgesteld, waarin onder andere aandacht wordt besteed aan fijn stof. De resultaten worden voorgelegd aan de provincie Overijssel en worden mogelijke knelpunten bekeken en eventuele oplossingen. Fijn stof is inderdaad één van deze knelpunten. Op dit moment zien wij echter geen belemmering voor de aanleg van de Nijreessingel daar wordt voldaan aan de grenswaarden van het Besluit Luchtkwaliteit.

C. Ambtelijke diensten provincie Overijssel.

1. Het is van belang dat in de plantoelichting alsnog duidelijk wordt gemotiveerd waarom in het bestemmingsplan wordt afgeweken van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief.

Antwoord:

Een passage hieromtrent is opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing en zal eveneens in het ontwerpbestemmingsplan worden opgenomen.

2. Voorgesteld wordt om de plangrens daar waar nodig aan te passen en delen van het genoemde plan in hoofdzaak binnen de plangrens van het voorliggende plan op te nemen.

Antwoord:

In zijn vergadering van 6 maart jongstleden heeft de gemeenteraad het Structuurplan Almelo vastgesteld. In dit plan zijn voor het gebied rondom de Nijreessingel logische keuzes gemaakt. Deze keuzes zijn, zoals u terecht opmerkt, nog niet allemaal vastgelegd in een bestemmingsplan. Wij zijn voor wat betreft de oostzijde van het plangebied bezig met de voorbereiding van een bestemmingsplan voor uitbreiding van het industrieterrein Bornsestraat-Noord. Wij verwachten dit in de loop van volgend jaar aan u te kunnen voorleggen.

Voor de rest van het oostelijk deel gelden momenteel voorbereidingsbesluiten. Een kaart waarop de geldende voorbereidingsbesluiten staan aangegeven treft u bijgevoegd aan. Wij achten de gekozen plangrens dan ook acceptabel.

Een exemplaar van het Structuurplan Almelo hebben wij u reeds separaat doen toekomen.

3. In de toelichting van het goedgekeurde bestemmingsplan "Zuid-Nijrees" is uitgegaan van een derde hoofdontsluiting op de Nijreessingel. Thans wordt deze niet geprojecteerd en deze keuze is ook niet gemotiveerd in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan Nijreessingel.

Antwoord:

Wij hebben bij nader inzien afgezien van het maken van een rechtstreekse aansluiting vanuit de wijk Nijrees op de Nijreessingel. Deze keuze is gemaakt op uitdrukkelijk verzoek van de bewoners van deze wijk. Zij vrezen namelijk, en naar onze mening terecht, voor het ontstaan van een sluiproute door de wijk.

4. De plantoelichting dient aan de hand van het geactualiseerde akoestisch onderzoek te worden geactualiseerd.

Antwoord:

In de plantoelichting en de ruimtelijke onderbouwing is een actualisatie opgenomen.

5. Diverse vigerende bestemmingsplannen maken het nog mogelijk dat op korte afstand van de geplande Nijreessingel geluidsgevoelige bebouwing kan worden opgericht. Het is noodzakelijk dat potentiële bouw mogelijkheden worden uitgesloten en/of dat voor de vaststelling van het bestemmingsplan de benodigde hogere grenswaarden worden vastgesteld.

Antwoord:

Voor het overgrote deel van deze gebieden gelden momenteel voorbereidingsbesluiten die woningbouw uitsluiten.

Voor een klein gedeelte, het gebied ten noorden van de Weezebeek en ten zuiden van de Rietstraat dat nog valt in het Plan in Hoofdzaak, geldt geen voorbereidingsbesluit, doch dit gebied valt buiten de 50 dB(A)-contour van de toekomstige Nijreessingel. Op de bijgevoegde tekening treft u 3 waarnemingshoogten aan waaruit dit blijkt.

6. De wegassen dienen in het plan te worden vastgelegd en daaraan dienen passende regels te worden gekoppeld.

Antwoord:

Het ontwerpbestemmingsplan zal op dit punt worden aangepast en in de ruimtelijke onderbouwing zal hieraan eveneens aandacht worden besteed.

7. Met betrekking tot de bodemonderzoeken wordt verzocht om nadere informatie in de toelichting van het bestemmingsplan op te nemen.

Antwoord:

In deze toelichting is de informatie verduidelijkt en uitgebreid.

8. Er dient te worden aangetoond dat de realisering van het voorliggende plan geen overschrijding van de grenswaarden uit het Besluit Luchtkwaliteit tot gevolg zal hebben.

Antwoord:

In paragraaf 4.6. van het MER wordt reeds aandacht besteed aan het aspect lucht. De relevante delen van deze paragraaf zullen in de ruimtelijke onderbouwing en in het ontwerpbestemmingsplan worden opgenomen.

9. In de toelichting dient te worden aangetoond dat de aanleg van de weg geen ongewenste verandering van de grondwaterstand tot gevolg heeft.

Antwoord:

Zoals u in de brief reeds opmerkt is er inmiddels hydrologisch onderzoek verricht. Dit zal in de ruimtelijke onderbouwing en in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan worden opgenomen.

10. De passages met betrekking tot het te compenseren bos dienen te worden verduidelijkt en het betreffende plandeel dient daarop te worden afgestemd.

Antwoord:

Dit zal worden opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.

11. De in het renvooi verklaarde aanduiding "straalpad met belemmeringszone" is nog niet binnen de plangrens aangegeven.

Antwoord:

Deze aanduiding zal uit het renvooi worden gehaald, aangezien in het kader van dit bestemmingsplan geen gebouwen of andere bouwwerken mogen worden opgericht die het straalpad kunnen belemmeren.

12. De nummers onder "plankaart" en "profielenkaart" dienen met elkaar in overeenstemming te worden gebracht.

Antwoord:

De nummers zullen met elkaar in overeenstemming worden gebracht.

6.3

ZIENSWIJZEN

Op de voorbereiding van het bestemmingsplan is de in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht juncto artikel 23 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening geregelde procedure van toepassing.

Het ontwerpbestemmingsplan Nijreessingel heeft vanaf woensdag 19 november 2003 tot en met dinsdag 16 december 2003 ter inzage gelegen in het stadhuis en in de openbare bibliotheek.

Gedurende deze termijn zijn 40 zienswijzen bij de gemeenteraad ingediend (29 van deze 40 zienswijzen bevatten dezelfde tekst).

De indieners van de zienswijzen zijn op 21 januari jongstleden in de gelegenheid gesteld hun zienswijze nader mondeling toe te lichten. Er is een separatie zienswijzennota opgesteld. Het verslag van de hoorzitting is in deze zienswijzennota opgenomen.