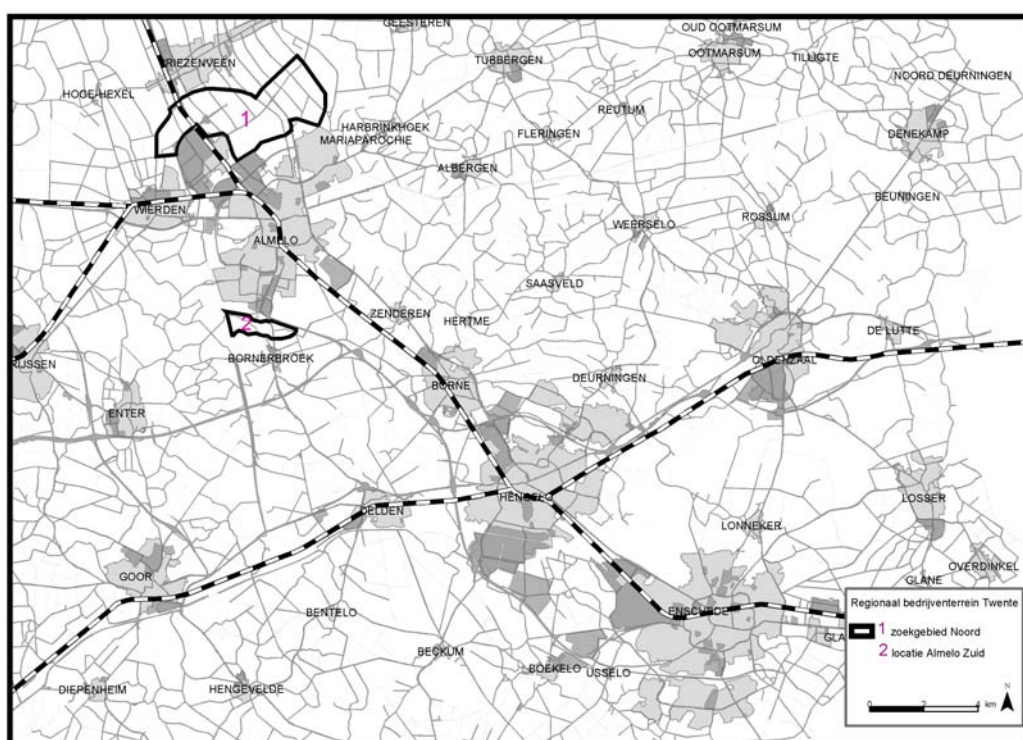


# Aanvullend onderzoek RBT Locatiekeuze



oktober 2004





# **Aanvullend onderzoek RBT Locatiekeuze**

**oktober 2004**

## **Colofon**

|                 |                                       |
|-----------------|---------------------------------------|
| Titel           | Aanvullend onderzoek RBT Locatiekeuze |
| Opdrachtgever   | Stuurgroep RBT                        |
| Projectleider   | Ir. S. Idema                          |
| Auteur(s)       | Adecs Oost bv, Grontmij               |
| Aantal pagina's | 128                                   |

## **Advanced Decision Systems Oost bv**

Stationsplein 3a  
8011 CW ZWOLLE  
tel: 038 - 425 43 21  
fax: 038 - 425 43 28  
E-mail: mail@adecs-oost.nl

Zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de opdrachtgever of Adecs Oost bv is het niet toegestaan deze uitgave of delen ervan te vermenigvuldigen of op enige wijze openbaar te maken.





## Inhoud

|                                                           |           |
|-----------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1 Inleiding</b>                                        | <b>5</b>  |
| 1.1 Historie                                              | 5         |
| 1.2 Waarom nu een aanvulling                              | 6         |
| 1.3 Inhoud van de aanvulling                              | 6         |
| 1.4 Aanpak                                                | 8         |
| 1.5 Voorgenomen activiteit en m.e.r.-procedure            | 11        |
| 1.6 Initiatiefnemer en bevoegd gezag                      | 11        |
| 1.7 Leeswijzer                                            | 12        |
| <b>2 Selectie zoekgebieden en onderzoeksgebied</b>        | <b>13</b> |
| 2.1 Heroverweging zoekgebieden                            | 13        |
| 2.2 Vaststelling zoekgebied Almelo-Noord                  | 13        |
| 2.3 Onderzoeksgebied                                      | 14        |
| <b>3 Bestaande situatie en autonome ontwikkelingen</b>    | <b>17</b> |
| 3.1 Inleiding                                             | 17        |
| 3.2 Blauw netwerk: bodem en water (figuur 5)              | 18        |
| 3.2.1 Bodem                                               | 18        |
| 3.2.2 Water- en watersysteem                              | 18        |
| 3.3 Groen netwerk: natuur en recreatie (figuur 6)         | 19        |
| 3.3.1 Natuur                                              | 19        |
| 3.3.2 Recreatie                                           | 21        |
| 3.4 Grijs netwerk: Infrastructuur (figuur 7)              | 21        |
| 3.4.1 Infrastructuur                                      | 21        |
| 3.4.2 Langzaam verkeer (fiets)                            | 22        |
| 3.4.3 Verkeersintensiteit en bereikbaarheid               | 23        |
| 3.5 Rood netwerk: wonen en werken (figuur 8)              | 23        |
| 3.6 Geel netwerk: landschap en cultuurhistorie (figuur 9) | 23        |
| 3.6.1 Algemeen                                            | 23        |
| 3.6.2 Landschapsbeschrijving                              | 24        |
| 3.7 Externe veiligheid                                    | 26        |
| 3.8 Autonome ontwikkelingen                               | 26        |
| 3.8.1 Water                                               | 26        |
| 3.8.2 Landschap                                           | 27        |
| 3.8.3 Infrastructuur                                      | 27        |
| 3.8.4 Wonen en werken                                     | 27        |
| 3.9 Kaarten netwerken                                     | 28        |
| <b>4 Methodiek geschiktheidsbeoordeling</b>               | <b>35</b> |
| 4.1 Inleiding                                             | 35        |
| 4.2 Beoordelingsproces                                    | 35        |
| 4.2.1 Uitgangspunten en randvoorwaarden                   | 35        |
| 4.2.2 Beschermings- en optimalisatiezones                 | 36        |
| 4.2.3 Beoordeling netwerken en visies                     | 36        |
| 4.3 Beoordeling afzonderlijke netwerken                   | 37        |
| 4.3.1 Blauw netwerk                                       | 37        |
| 4.3.2 Groen netwerk                                       | 37        |
| 4.3.3 Grijs netwerk                                       | 39        |
| 4.3.4 Rood netwerk                                        | 41        |
| 4.3.5 Geel netwerk                                        | 42        |
| 4.4 Integrale beoordeling netwerken                       | 43        |

|                                                                                                       |            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>5 Resultaten geschiktheidsbeoordeling</b>                                                          | <b>45</b>  |
| 5.1 Inleiding                                                                                         | 45         |
| 5.2 Afzonderlijke netwerken                                                                           | 45         |
| 5.2.1 Blauw netwerk                                                                                   | 45         |
| 5.2.2 Groen netwerk                                                                                   | 45         |
| 5.2.3 Grijs netwerk                                                                                   | 46         |
| 5.2.4 Rood netwerk                                                                                    | 46         |
| 5.2.5 Geel netwerk                                                                                    | 47         |
| 5.3 Integrale analyse (visie)                                                                         | 58         |
| 5.3.1 Visie ongewogen                                                                                 | 58         |
| 5.3.2 Visie ongewogen natuur                                                                          | 58         |
| 5.3.3 Visie ongewogen infra en Bebouwing                                                              | 58         |
| 5.3.4 Visie 26-11-03 (visie van de stuurgroep)                                                        | 59         |
| 5.4 Selectie geschikte gebieden                                                                       | 64         |
| <b>6 Van geschikte gebieden naar voorkeursgebieden</b>                                                | <b>67</b>  |
| 6.1 Inleiding                                                                                         | 67         |
| 6.2 Contourgenerering                                                                                 | 68         |
| 6.2.1 Samenvatting criteria                                                                           | 68         |
| 6.2.2 Varianten Almelo-Noord                                                                          | 70         |
| 6.2.3 Locatie Almelo-Zuid                                                                             | 75         |
| 6.3 Te beschouwen locaties voor de leefbaarheidsanalyse: voorkeursgebieden                            | 76         |
| <b>7 Leefbaarheidsanalyse voorkeurslocaties</b>                                                       | <b>79</b>  |
| 7.1 Waarom een leefbaarheidsanalyse                                                                   | 79         |
| 7.2 Te analyseren sociale aspecten                                                                    | 79         |
| 7.3 Verkenning verkeerskundige gevolgen                                                               | 80         |
| 7.4 Leefbaarheid Almelo-Noord                                                                         | 81         |
| 7.4.1 Algemene beschrijving voorkeursgebied Almelo-Noord                                              | 81         |
| 7.4.2 Sociale aspecten                                                                                | 81         |
| 7.4.3 Verkeer                                                                                         | 83         |
| 7.5 Leefbaarheid Almelo-Zuid                                                                          | 84         |
| 7.5.1 Algemene beschrijving Almelo-Zuid                                                               | 84         |
| 7.5.2 Sociale aspecten                                                                                | 84         |
| 7.5.3 Verkeer Almelo-Zuid                                                                             | 86         |
| 7.6 Samenvatting                                                                                      | 86         |
| <b>8 Van voorkeursgebieden naar MMA en voorkeursalternatief</b>                                       | <b>89</b>  |
| 8.1 Algemeen                                                                                          | 89         |
| 8.2 Eindbeoordeling voorkeursgebieden Almelo-Zuid en Almelo-Noord                                     | 89         |
| 8.2.1 Conclusie Stap 1 geschiktheidsbeoordeling: locatie Almelo-Zuid en zone in Almelo-Noord geschikt | 89         |
| 8.2.2 Conclusie Stap 2 contourgenerering: van geschikte gebieden naar voorkeursgebieden               | 89         |
| 8.2.3 Conclusies Stap 3 leefbaarheidsanalyse                                                          | 91         |
| 8.3 Eindbeoordeling: MMA en voorkeursalternatief                                                      | 92         |
| 8.3.1 Eindbeoordeling                                                                                 | 92         |
| 8.3.2 MMA                                                                                             | 93         |
| 8.3.3 Voorkeursalternatief                                                                            | 94         |
| 8.3.4 Eindconclusie                                                                                   | 95         |
| 8.4 Aandachtpunten op inrichtingsniveau voor het voorkeursalternatief                                 | 96         |
| <b>Bijlagen</b>                                                                                       | <b>97</b>  |
| <b>Bijlage 1 Netwerkbenadering</b>                                                                    | <b>99</b>  |
| <b>Bijlage 2 Programma van eisen</b>                                                                  | <b>101</b> |

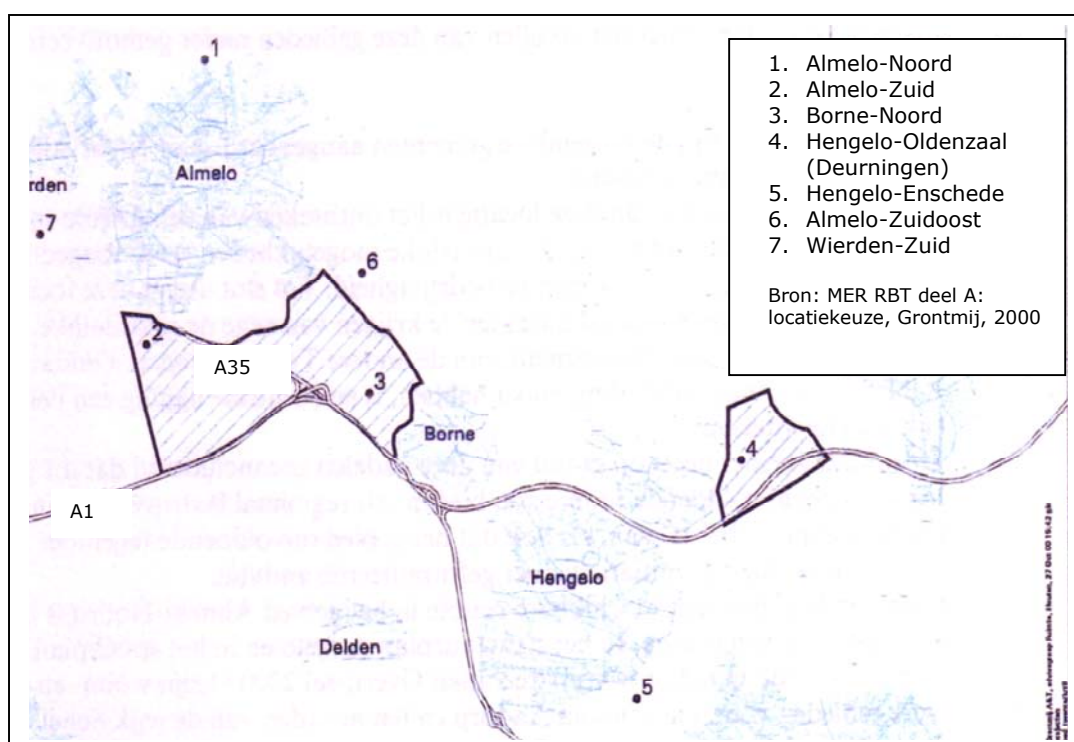
|                    |                                                               |            |
|--------------------|---------------------------------------------------------------|------------|
| <b>Bijlage 3</b>   | <b>Brief bevoegd gezag over onderzoeksgebied Almelo-Noord</b> | <b>107</b> |
| <b>Bijlage 4</b>   | <b>Grond- en oppervlaktewater</b>                             | <b>111</b> |
| <b>Bijlage 5.1</b> | <b>Inventarisatiegegevens Flora en Fauna Almelo-Noord</b>     | <b>115</b> |
| <b>Bijlage 5.2</b> | <b>Inventarisatiegegevens Flora en Fauna Almelo-Zuid</b>      | <b>121</b> |
| <b>Bijlage 6</b>   | <b>Beschermde buitenplaatsen (uit streekplan 2000+)</b>       | <b>125</b> |
| <b>Bijlage 7</b>   | <b>Contourgenerering</b>                                      | <b>127</b> |



# 1 Inleiding

## 1.1 Historie

In 2000 heeft de stuurgroep RBT (Regionaal Bedrijventerrein Twente) in opdracht van het Programmeringsoverleg Twente een MER voor de locatiekeuze<sup>1</sup> opgesteld ten behoeve van een streekplanherziening<sup>2</sup>. In dit MER voor de locatiekeuze zijn door middel van een geschiktheidsbeoordeling twee zoekgebieden (Almelo-Zuid/Borne-Noord en Hengelo-Oldenzaal (Deurningen)) met elkaar vergeleken. In een eerder stadium (startnotitie) waren al een aantal andere potentiële vestigingsgebieden afgevallen (Almelo-Noord, Hengelo-Enschede, Almelo-Zuidoost en Wierden-Zuid).

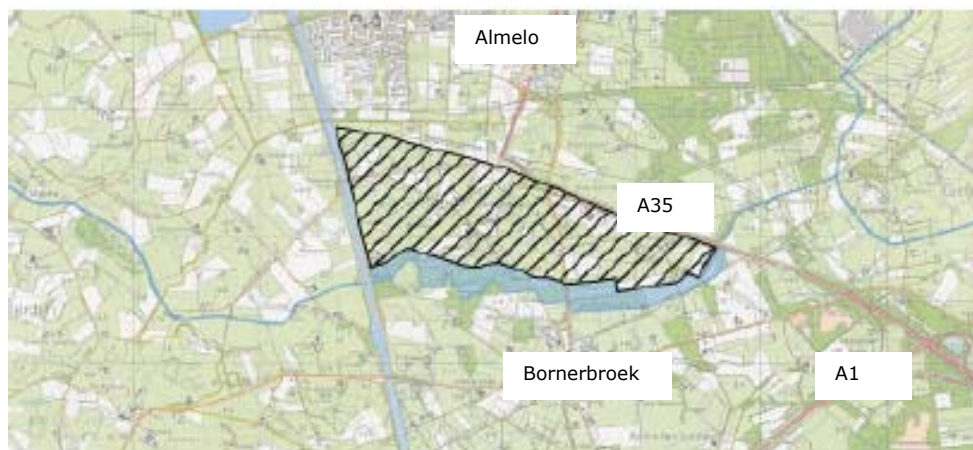


Figuur 1 Potentiële vestigingsgebieden voor een RBT voor het MER Regionaal bedrijventerrein Twente (MER RBT, deel A: locatiekeuze, Grontmij, 2000)

Uit de geschiktheidsbeoordeling kwam naar voren dat het zoekgebied Almelo-Zuid/ Borne-Noord geschikter was voor een RBT dan Hengelo-Oldenzaal (Deurningen). Binnen het gebied Almelo-Zuid/Borne-Noord zijn vervolgens vier voorkeursgebieden geselecteerd. Deze vier gebieden zijn getoetst op leefbaarheidsaspecten. Na de leefbaarheidsanalyse is de locatie Almelo-Zuid (figuur 2) als Meest milieuvriendelijk Alternatief bestempeld. Dit alternatief is vervolgens in de streekplanherziening opgenomen.

<sup>1</sup> Milieu-effectrapportage Regionaal bedrijventerrein Twente, Milieu-effectrapport- deel A: locatiekeuze, Grontmij, 2000

<sup>2</sup> Partële herziening van het Streekplan Overijssel 2000+, provincie Overijssel, 2001



Figuur 2 Locatie Almelo-Zuid: MMA uit MER RBT, deel A:locatiekeuze (Grontmij, 2000)

In september 2001 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie voor de m.e.r.) een toetsingsadvies uitgebracht over het MER voor de locatiekeuze. Zij heeft daarin geconcludeerd dat er voldoende informatie was voor onderbouwing van de locatiekeuze. Daarnaast heeft zij geadviseerd het afvallen van Almelo-Noord als zoekgebied voor een RBT in het streekplanbesluit nader te motiveren.

Vervolgens heeft de initiatiefnemer een inrichtingsMER voor de voorkeurslocatie (Almelo-Zuid) opgesteld. Dit inrichtingsMER is begin 2003 afgerond, maar toen niet ter toetsing naar de Commissie voor de m.e.r. gestuurd in afwachting van de uitspraak van de Raad van State op de streekplanherziening waarin de provincie de voorkeurslocatie had vastgelegd.

## 1.2 Waarom nu een aanvulling

Op 23 april 2003 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) de streekplanherziening, voor zover het de aanwijzing van de locatie Almelo-Zuid voor het RBT betrof, vernietigd. Paragraaf 1.3 gaat nader in op de kritiekpunten van de ABRvS.

Na overleg met het secretariaat van de Commissie voor de m.e.r. en juridisch advies van prof. Mr. N.S.J. Koeman heeft de stuurgroep RBT besloten nader onderzoek uit te voeren naar het zoekgebied Almelo-Noord en de overige kritiekpunten, en dit vast te leggen in een vrijwillige aanvulling op het MER uit 2000. Dit aanvullend onderzoek wordt samengevoegd met een geactualiseerd inrichtingsMER, en gekoppeld aan het nieuwe streekplanbesluit.

## 1.3 Inhoud van de aanvulling

Deze aanvulling gaat nader in op de kritiekpunten van de Raad van State. Bij het opstellen van deze aanvulling zijn ook de opmerkingen en adviezen uit het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. (4 september 2000) meegenomen.

Het gaat om de volgende punten:

- Motivering locatiekeuze
- Flora- en faunawet
- Landschappelijke waarden (cultuurhistorie)
- Hydrologische situatie
- Infrastructuur

### Motivering locatiekeuze

De ABRvS stelt in haar uitspraak dat *"besluitvorming door de gevolgde selectiemethode voorbijgegaan is aan de reële waarde van de locatie Almelo-Noord als alternatief, terwijl*

*deze waarde, gelet op het gestelde in het toetsingsadvies van de commissie voor de m.e.r., geacht moet worden bekend te zijn"* (uitspraak ARBvS, 23 april 2003).

Gelet hierop oordeelt de ARBvS dat "het bestreden besluit onvoldoende zorgvuldig is voorbereid, nu dit niet berust op de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen".

Om tegemoet te komen aan de kritiek van de ABRvS wordt in deze aanvulling Almelo-Noord op vergelijkbare wijze, met dezelfde methode, op geschiktheid onderzocht als de zoekgebieden Almelo-Zuid/ Borne-Noord en Hengelo-Oldenzaal (Deurningen) in het MER locatiekeuze RBT.

### **Flora- en faunawet (Beschermd plant- en diersoorten)**

*De ABRvS is van oordeel dat "voorafgaand aan het nemen van het besluit (streekplanbesluit in dit geval) onderzocht diende te worden welke dier- en plantensoorten hun natuurlijke leefomgeving in het gebied hebben en welke gevolgen verstedelijking van het gebied heeft voor het voortbestaan van deze soorten. Aan de hand van een dergelijk onderzoek kon worden vastgesteld of een ontheffing op grond van de ten tijde van het bestreden besluit geldende Natuurbeschermingswet (thans Flora- en Faunawet) vereist was en in hoeverre redelijkerwijs te verwachten was dat deze ontheffing, indien vereist, zou worden verleend (uitspraak ARBvS, 23 april 2003)".*

De ABRvS eist weliswaar niet de ontheffing zelf, maar verlangt zoveel zekerheid dat een ontheffing verleend kan worden en dat het feitelijke onderzoek ten behoeve van een ontheffing gedaan moet zijn. De Commissie voor de milieueffectrapportage adviseerde indertijd omvang en verspreiding van beschermde soorten in het inrichtingsMER verder te onderzoeken.

Gezien de opmerkingen van de Raad van State zijn voor deze aanvulling op het MER aanvullende inventarisaties uitgevoerd, voor zowel de locatie Almelo-Zuid, als voor het zoekgebied Almelo-Noord. De inventarisatiegegevens zijn vertaald naar een kaartbeeld en worden opgenomen in het groene netwerk. De resultaten van deze inventarisaties zullen bij de locatieafweging al een rol spelen.

### **Landschappelijke waarden (cultuurhistorie)**

Er wordt de provincie onvoldoende motivering op dit punt in het streekplan verweten. Het onderzoeksgebied (Almelo-Zuid) ligt in zone I van het streekplan, welke staat omschreven als een gebied met beperkte cultuurhistorische en landschappelijke waarden. In het locatieMER zijn deze aspecten onderzocht in het zogenaamde 'gele netwerk'.

*"Uit het deskundigenrapport van de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak komt naar voren dat met name in het westelijk deel van de onderzochte locatie (Almelo-Zuid) landschappelijk karakteristiek is door zogenaamde kampen, graslanden, houtwallen en waterlopen".*

*De ABRvS concludeert op basis van het deskundigenrapport dat "aan de landschappelijke en cultuurhistorische waarden geen recht is gedaan met de enkele vaststelling dat het gebied in vergelijking met andere gebieden geen bijzondere landschappelijke waarden heeft".*

Om tegemoet te komen aan de kritiek van de ABRvS is voor de aanvulling van het gele netwerk de cultuurhistorische atlas geraadpleegd van de gemeenten waarin de te onderzoeken gebieden liggen.<sup>3</sup>

De gegevens die voor het gele netwerk gebruikt zijn, zijn geactualiseerd. Op inrichtingsniveau zal aandacht besteed worden aan de inpassing van de aanwezige cultuurhistorische waarden.

<sup>3</sup> Het Oversticht heeft voor elke gemeente in Overijssel (in 2002) een cultuurhistorische atlas opgesteld, waarin alle cultuurhistorische waarden en elementen zijn opgenomen.

### Hydrologische situatie

De Commissie voor de m.e.r. heeft in het toetsingsadvies gevraagd om een aanvulling, met name omdat het "blauwe netwerk" waarin het aspect water opgenomen was niet voldoende informatie gaf om tot een goede afweging te komen. Niet alleen is van belang waar kwel- en inzijgingsgebieden liggen, maar ook hoe een en ander met elkaar samenhangt (systeembenadering). In de aanvulling is hiervoor aandacht.

De ARBvS concludeert dat in deze fase van de besluitvorming (locatiekeuze) kon worden volstaan met een globaal onderzoek naar de waterhuishoudkundige gevolgen van de vestiging van een RBT op de locatie Almelo-Zuid. Uit dat onderzoek is niet gebleken dat de vestiging van een RBT op deze locatie vanuit waterhuishoudkundig oogpunt onmogelijk is.

Het voorstel voor deze aanvulling is het blauwe netwerk op een wijze in te vullen waarbij de systeembenadering voorop staat. Hiervoor wordt de in 2003 opgestelde stroomgebiedsvisie Vecht-Zwarte Water (Bestuurlijk Platform Vecht-Zwarte Water, 2003) gebruikt.

### Infrastructuur

Wat betreft infrastructuur heeft de ABRvS de bezwaren niet gehonoreerd. Zij is van mening dat *"niet aannemelijk is geworden dat de infrastructuur in het gebied niet op een zodanige wijze kan worden aangelegd dat een goede ontsluiting van het gebied is te waarborgen"*.

De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies opmerkingen gemaakt over het ontbreken van een toets van de bereikbaarheid van locaties en de milieuconsequenties van de aansluitingen van het RBT. Zij adviseerde deze aspecten op inrichtingsniveau te onderzoeken.

Voor de geschiktheid van het zoekgebied Almelo-Noord en de locatie Almelo-Zuid zal in eerste instantie gekeken worden naar de nabijheid van op- en afritten van en naar auto(snel)wegen en de afstand tot de A1. Voor een RBT is een zo direct mogelijke ontsluiting op het hoofdwegennet immers van belang. Voor de locatieafweging is de mogelijkheid om verkeer op een zo direct mogelijke manier via het hoofdwegennet te kunnen afwikkelen een belangrijk criterium. Verkeersafwikkeling op het onderliggende wegennet moet zoveel mogelijk voorkomen worden. Daarom worden de capaciteit op bestaande wegen, eventuele maatregelen en effecten op de leefbaarheid van extra verkeersbewegingen op en langs de wegen in de leefbaarheidsanalyse in beeld gebracht.

Uitgangspunt voor de aanvulling is, dat in het geval het RBT in Almelo-Noord komt, het verkeer zo veel mogelijk via de N36 naar de autosnelwegen wordt geleid (via een zo kort en direct mogelijke manier, met zo min mogelijk negatieve gevolgen voor het onderliggende wegennet).

### 1.4 Aanpak

Voor de nadere onderbouwing van de locatiekeuze wordt in hoofdlijnen dezelfde aanpak gevolgd als bij het MER Regionale bedrijventerrein, deel A: locatiekeuze (Grontmij, 2000) (zie schematische weergave op de volgende pagina). Dit betekent dat:

Stap 1: in eerste instantie het zoekgebied Almelo-Noord met behulp van de netwerkbenadering (zie bijlage 1) beoordeeld wordt op geschiktheid, gelijk aan de zoekgebieden Almelo-Zuid/Borne-Noord en Hengelo-Oldenzaal (Deurningen). De conclusie voor het zoekgebied Hengelo-Oldenzaal (Deurningen) was in 2000 dat daar geen geschikte locaties voor een RBT aanwezig waren. Derhalve wordt Deurningen in deze aanvulling niet meegenomen. Resultaat van deze stap is een kaart met daarop de **geschikte gebieden**.

Tussenstap: indien binnen het zoekgebied Almelo-Noord geschikte gebieden aanwezig zijn (dit kunnen binnen het zoekgebied meerdere gebieden, verschillend van omvang



zijn), met behulp van het instrument contourgenerering (zie bijlage 7) onderzocht wordt welke varianten voor een locatie (die voldoet aan het programma van eisen) mogelijk zijn, en wat de meest optimale contour in Almelo-Noord is. Deze wordt vergeleken met de locatie Almelo-Zuid. Resultaat van deze tussenstap is een kaart met daarop de **voorkeursgebieden**.

- Stap 2: voor de voorkeursgebieden een leefbaarheidsanalyse wordt uitgevoerd. Tevens worden in deze stap de verkeersgevolgen van die beide locaties onderzocht. Met de informatie die op dat moment aanwezig is, wordt een **MMA** (Meest milieuvriendelijk alternatief) en een **voorkeursalternatief** (voorkeur van de initiatiefnemer) gedefinieerd. Dan wordt ook bekeken of er voldoende informatie aanwezig is om tot een locatiekeuze te komen.
- Stap 3: indien voldoende informatie aanwezig is en die informatie leidt tot een keuze voor de locatie Almelo-Zuid, het inrichtingsMER voor deze locatie geactualiseerd wordt. Indien er niet voldoende informatie aanwezig is, of er geen duidelijke keuze voor de locatie Zuid te maken is, wordt ook voor de locatie in Almelo-Noord een inrichtingsMER opgesteld. Het inrichtingsdeel voor de locatie in Almelo-Noord zal dan vergeleken worden met de (geactualiseerde) inrichting van de locatie Almelo-Zuid om tot het uiteindelijke MMA en voorkeurslocatie op inrichtingsniveau te komen. Dit aanvullend onderzoek bevat stap 1, de tussenstap en stap 2. Het inrichtingsdeel verschijnt in een apart rapport.

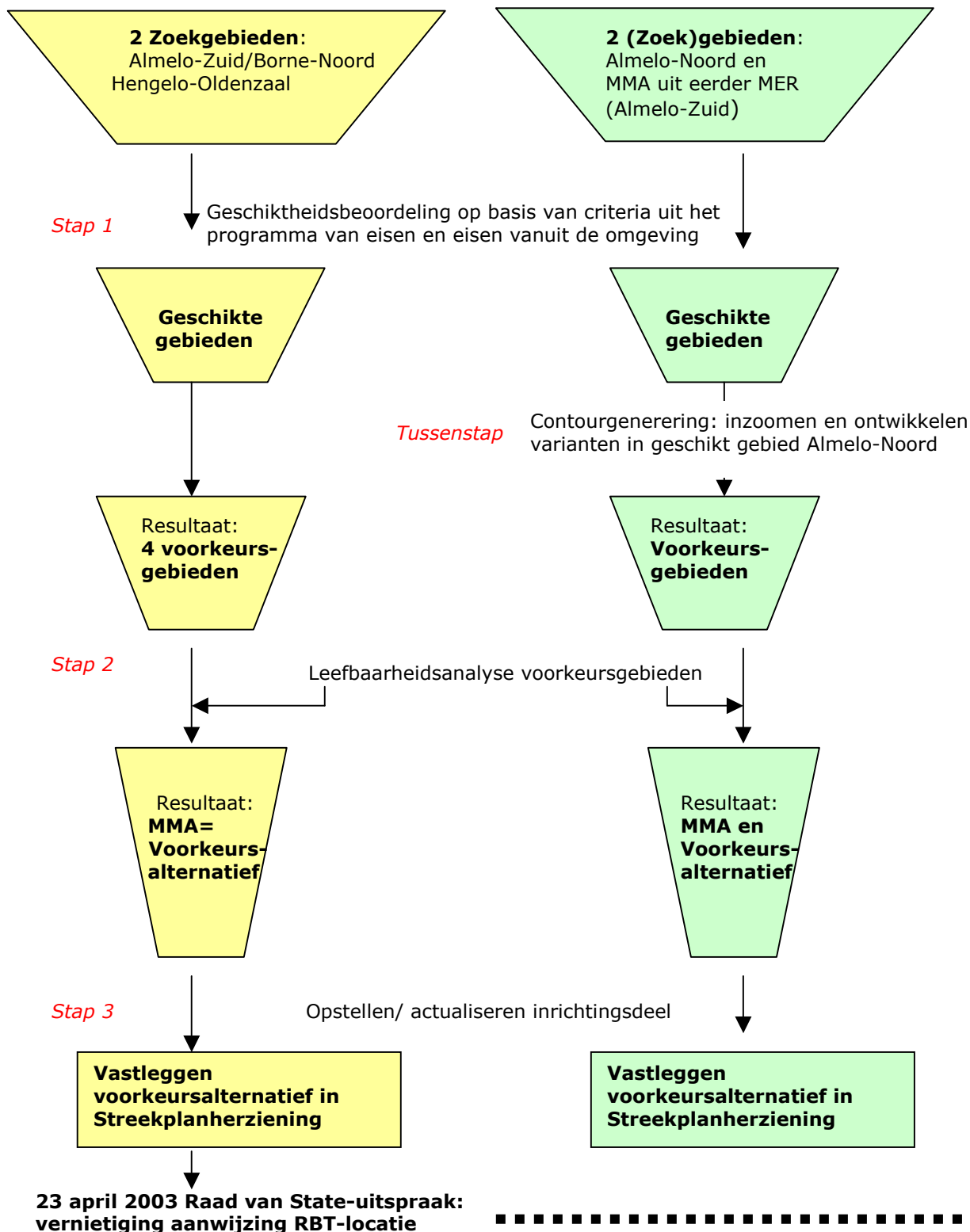
De uiteindelijke keuze van de initiatiefnemers voor het alternatief dat zij in het streekplan willen laten vastleggen, zal niet alleen gebaseerd zijn op de informatie uit het MER. Bij de uiteindelijke keuze kunnen ook andere argumenten, zoals bijvoorbeeld het resultaat van een globale exploitatie, een rol spelen.

Na afronding van het MER legt de initiatiefnemer het alternatief dat hun voorkeur heeft, voor aan het bevoegd gezag met het verzoek dit vast te leggen in de herziening van het streekplan.

## Schematische weergave aanpak onderzoek

### MER RBT, deel A: locatiekeuze (2000)

### Aanvullend onderzoek Almelo-Noord (2004)



### 1.5 Voorgenomen activiteit en m.e.r.-procedure

De ABRvS heeft geconcludeerd dat Provinciale staten de gebruikte behoefte-raming ten grondslag mochten leggen aan het bestreden streekplanbesluit. Na een actualisatie van de ruimtebehoefte<sup>4</sup>, is in het kader van dit aanvullend onderzoek nogmaals een actualisatie van de programmering<sup>5</sup> uitgevoerd. Beide actualisaties geven aan dat de ruimtebehoefte nog steeds actueel is. Het initiatief (bedrijventerrein van ongeveer 180 hectare bruto, bestemd voor grootschalige productiebedrijven en groothandel en distributie, met minimaal 20 en maximaal 50 arbeidsplaatsen per hectare, staat dan ook niet ter discussie.

Het bijbehorende programma van eisen blijft uitgangspunt (bijlage 2). Centraal in het programma van eisen staat de perfecte wervingskracht (belangrijk punt hierbij is bereikbaarheid), centrale ligging in de stedenband en een gunstige ligging op de west-oostcorridor (rechtstreekse aansluiting op de snelweg, met aantakking op het knooppunt A1/A35). Dit zijn dan ook de belangrijkste criteria waaraan de locatie moet voldoen. Op één punt is tijdens het haalbaarheidsonderzoek, dat in 2002 is uitgevoerd, een wijziging aangebracht. Besloten is de minimale omvang van productiebedrijven terug te brengen van minimaal 5 hectare naar minimaal 2 hectare. Ook bij het terugbrengen van deze minimale omvang blijft sprake van een grootschalig bedrijventerrein. Het initiatief verandert hierdoor niet wezenlijk.

Bij de eerder ingezette m.e.r.-procedure was sprake van een knip in de besluitvorming: een locatiedeel gekoppeld aan de streekplanherziening (waarbij de aanwijzing van de locatie voor het RBT als concrete beleidsbeslissing werd aangemerkt) en een inrichtingsdeel gekoppeld aan een streekplanuitwerking.

Nu is er in overleg met het secretariaat van de Commissie voor de m.e.r. voor gekozen de aanvulling voor het MER locatiekeuze samen te voegen met het inrichtingsMER en dit te koppelen aan een streekplanherziening waarbij het RBT als concrete beleidsbeslissing wordt opgenomen.

Reden voor deze samenvoeging is dat op deze wijze het best tegemoet gekomen kan worden aan de kritiekpunten van de Raad van State. Deze lagen immers niet alleen op het niveau van de locatiekeuze, maar ook op het inrichtingsniveau.

De initiatiefnemer zal het MER aan het bevoegd gezag ter aanvaarding aanbieden.

Tegelijkertijd bereidt de provincie een ontwerp streekplanherziening voor. Beide worden gelijktijdig ter inzage gelegd.

Het bevoegd gezag biedt het aanvaard MER ter toetsing bij de commissie voor de m.e.r. aan en betreft het toetsingsadvies bij de besluitvorming over het nieuwe streekplanbesluit.

### 1.6 Initiatiefnemer en bevoegd gezag

Oorspronkelijke initiatiefnemer voor het ontwikkelen van een RBT was het ProgrammeringsOverleg bedrijventerreinen Twente (PO). Voor het MER Regionaal Bedrijventerrein Twente functioneert de stuurgroep RBT<sup>6</sup>, met goedvinden van het PO, als initiatiefnemer voor het RBT.

Inmiddels is het PO overgegaan in het Regionaal Platform Bedrijventerreinen Twente. Voor deze aanvulling blijft, met goedvinden met het Regionaal Platform Bedrijventerreinen Twente, de stuurgroep RBT haar rol als initiatiefnemer vervullen. Voor aanvaarding van het MER is Gedeputeerde Staten bevoegd gezag.

<sup>4</sup> Specificatie van programmering RBT en Bijlagenrapport, Buck Consultants International, 2002.

<sup>5</sup> Actualisatie programmering regionaal bedrijventerrein Twente, Buck Consultants International, 2004.

<sup>6</sup> De stuurgroep RBT bestaat uit bestuurlijke en ambtelijke vertegenwoordigers van de gemeenten Enschede, Hengelo, Borne, Almelo en de provincie.

## **1.7 Leeswijzer**

Na deze inleiding volgt in hoofdstuk 2 een toelichting op de te onderzoeken gebieden. Hoofdstuk 3 beschrijft de bestaande situatie en de autonome ontwikkelingen. De manier waarop de geschiktheidsbeoordeling is uitgevoerd is toegelicht in hoofdstuk 4. Vervolgens wordt de eerste stap in deze aanvulling afgesloten met de resultaten van de geschiktheidsbeoordeling (hoofdstuk 5). Resultaat van deze eerste stap, in feite een grove zeef, is de identificatie van geschikte gebieden.

Hoofdstuk 6 zoomt in op de geschikte gebieden. Binnen de geschikte gebieden zijn verschillende varianten ontwikkeld worden die voldoen aan de gewenste omvang voor een RBT. De verschillende varianten zijn in hoofdstuk 6 met elkaar vergeleken. Eindresultaat van deze tussen stap zijn de voorkeursgebieden. Deze voorkeursgebieden zijn meegenomen in de tweede stap, de leefbaarheidsanalyse (hoofdstuk 7). Naast sociale aspecten is in dit hoofdstuk aandacht voor verkeerskundige aspecten.

In hoofdstuk 8 vindt de eindbeoordeling plaats van de voorkeursgebieden. De resultaten van de afzonderlijke stappen zijn in dit hoofdstuk samengevat. In dit hoofdstuk wordt uiteindelijk het MMA en het voorkeursalternatief benoemd. Tenslotte zijn aandachtspunten voor de inrichting opgenomen.

## **2 Selectie zoekgebieden en onderzoeksgebied**

### **2.1 Heroverweging zoekgebieden**

In het MER Regionaal bedrijventerrein Twente, deel A: locatiekeuze (Grontmij, 2000) zijn twee zoekgebieden (van de oorspronkelijke zeven, zie figuur 1) onderzocht: Almelo-Zuid/Borne-Noord en Hengelo-Oldenzaal (Deurningen) (waarbij Almelo-Zuid/ Borne-Noord in eerste instantie als twee gebieden werden beschouwd. Tijdens het MER zijn deze samengevoegd tot één zoekgebied).

Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State heeft de stuurgroep RBT in overleg met het bevoegd gezag besloten Almelo-Noord in deze aanvulling ook als zoekgebied te beschouwen.

De Commissie voor de milieueffectrapportage adviseerde in het toetsingsadvies van het MER RBT, deel A: locatiekeuze (Grontmij, 2000) bij de onderbouwing van het Streekplan Overijssel 2000+ met name aandacht te besteden aan het afvallen van het zoekgebied Almelo-Noord als geschikte locatie voor een RBT. Wierden-Zuid werd in dit advies ook beschouwd als een locatie , waar het toepassen van de netwerkbenadering wellicht beter was geweest.

In de partiële streekplanherziening van het streekplan Overijssel 2000+ is het afvallen van het zoekgebied Wierden-Zuid beargumenteerd. De argumenten voor het laten afvallen van dit zoekgebied gelden nog steeds. De uitspraak van de Raad van State geeft geen aanleiding het zoekgebied Wierden-Zuid opnieuw te bekijken.

### **2.2 Vaststelling zoekgebied Almelo-Noord**

Gezien de kritiek van de Raad van State heeft het bevoegd gezag besloten dat een ruim zoekgebied ten noorden van Almelo beschouwd moet worden (zie figuur 3).

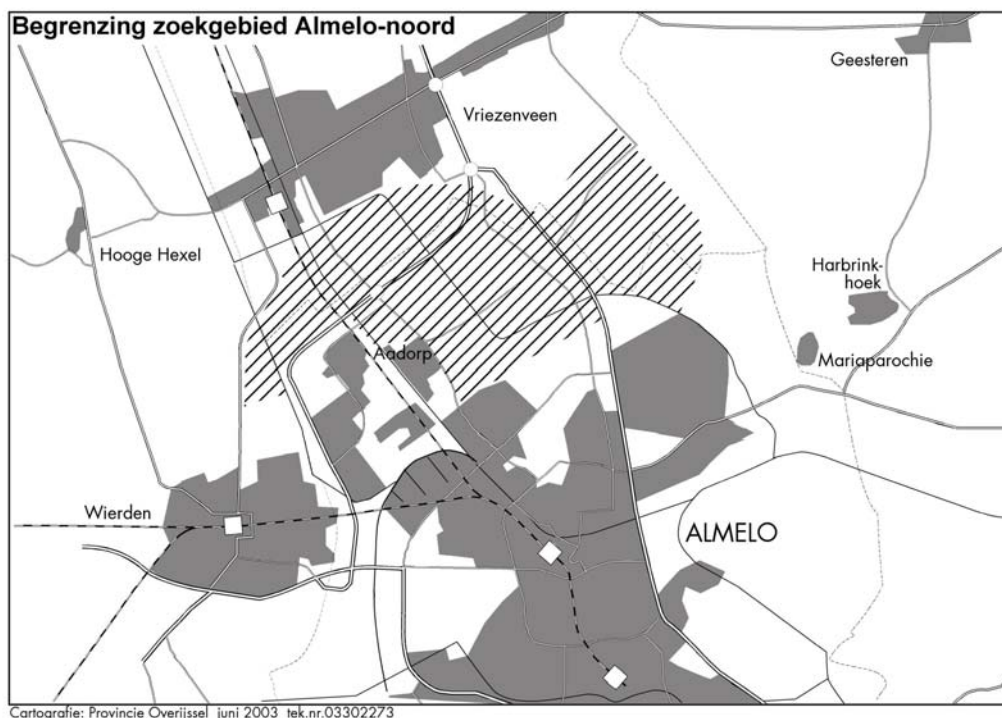
De zoeklocatie ligt voor een groot deel in de gemeente Almelo. Een klein gedeelte (in het westen) valt binnen het gemeentegrenzen van Wierden en een groot deel valt binnen de gemeentegrenzen van Twenterand.

Bij het bepalen van het zoekgebied Almelo-Noord<sup>7</sup> is op verzoek van het bevoegd gezag (zie bijlage 3) eenzelfde lijn gevolgd als bij het bepalen van de grenzen van het gebied Almelo-Zuid. Hierbij zijn ook gebieden betrokken die in het Streekplan reeds een aanduiding als grote werklocatie of ontwikkelingsrichting voor wonen/werken hadden, maar nog niet in een bestemmingsplan zijn vastgelegd.

Binnen het zoekgebied Almelo-Noord liggen ook deelgebieden die in het recent vastgestelde structuurplan van Almelo als woningbouwlocatie zijn aangegeven. Dit zal bij de geschiktheidsbeoordeling meegenomen worden.

---

<sup>7</sup> Overall in deze aanvulling waar gesproken wordt over het zoekgebied Almelo-Noord, gaat het om het gebied ten zuiden van Vriezenveen en ten noorden en oosten van Aadorp.



Figuur 3 Zoekgebied Almelo-Noord

### 2.3 Onderzoeksgebied

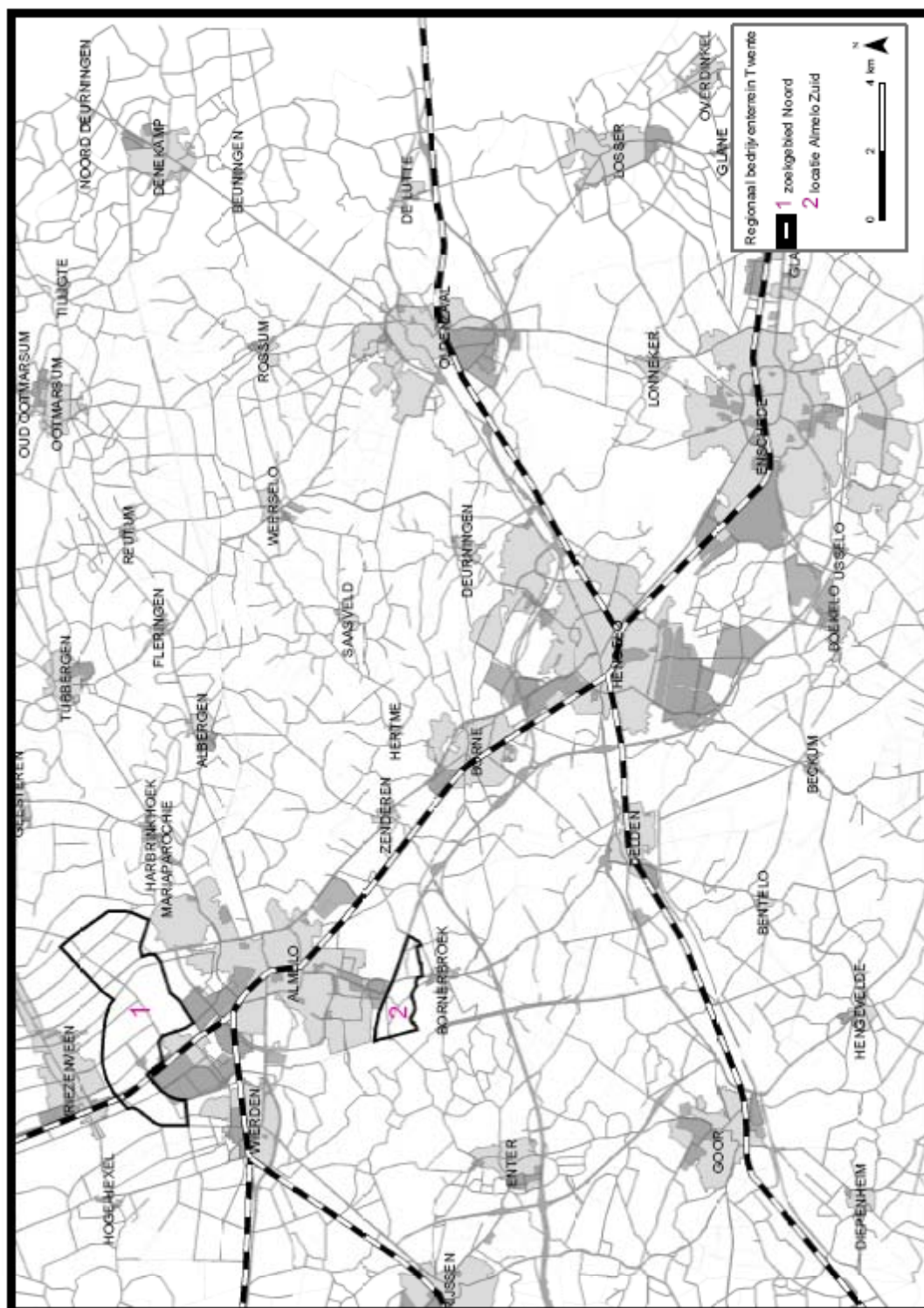
Om tegemoet te komen aan de kritiek van de ABRvS is het van belang om geschikte locaties binnen het zoekgebied Almelo-Noord te kunnen bepalen en af te wegen tegen de eerder gebleken geschikte locatie. Dit wordt op dezelfde wijze gedaan als eerder voor de zoekgebieden Almelo-Zuid/Borne-Noord en Hengelo-Oldenzaal heeft plaatsgevonden.

In het MER Locatiekeuze uit 2000 is duidelijk naar voren gekomen dat binnen het zoekgebied ten zuiden van Almelo de locatie Almelo-Zuid (tussen de rijksweg 35, het Twentekanaal en de Doorbraak<sup>8</sup>) het meest geschikt wordt geacht. Er is geen aanleiding te veronderstellen dat nu bij een nieuwe afweging een andere geschikte locatie binnen het totale gebied Almelo-Zuid naar voren zou komen, zeker niet gezien het feit dat de plannen voor 'de doorbraak' steeds definitiever worden. Het onderzoeksgebied voor deze aanvulling zal zich daarom beperken tot het zoekgebied Almelo-Noord en het geschikte gebied in Almelo-Zuid<sup>9</sup>, zoals dat in het locatieMER eerder al was gedefinieerd (zie figuur 4).

Het zoekgebied Hengelo-Oldenzaal is om gelijksoortige reden niet opnieuw onderzocht op geschiktheid. Na de geschiktheidsbeoordeling in het locatieMER was duidelijk dat binnen dit zoekgebied geen geschikte locatie voor een RBT te definiëren was.

<sup>8</sup> De Doorbraak is een nog te realiseren nieuwe waterloop ten zuiden van de locatie Almelo-Zuid. De Doorbraak heeft drie functies: veiligheid (extra afvoer en meer ruimte voor waterberging), ecologische verbinding (realiseren verbindingzone tussen kerngebieden), veerkracht (versterken van dynamiek en ecologisch functioneren van de Regge).

<sup>9</sup> Begrenzing voor het gebied Almelo-Zuid wordt gevormd door de A35 in het noorden, het kanaal in het westen, de Doorbraak in het zuiden.



Figuur 4 Te onderzoeken gebieden Almelo-Noord en locatie Almelo-Zuid in Twente





### 3 Bestaande situatie en autonome ontwikkelingen

#### 3.1 Inleiding

Dit MER dient inzicht te geven in onder meer *'de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen'*.

In dit hoofdstuk wordt de bestaande situatie beschreven. Deze beschrijving heeft als doel een referentiekader te scheppen voor de te verwachten milieueffecten, wanneer de voorgenomen activiteit wordt uitgevoerd. In deze fase van de m.e.r.-procedure, de fase van de locatiekeuze, dient de beschrijving vooral als basis voor het verkrijgen van inzicht in de aanwezigheid en ligging van kansrijke en kwetsbare gebiedsfuncties.

Voor de ontwikkeling van het Regionaal bedrijventerrein Twente (RBT) wordt het onderzoeksgebied weergegeven als een samenhangend geheel van netwerken, die gezamenlijk representatief zijn voor de kwaliteiten, de structuur en de dynamiek van de bestaande ruimtelijke situatie (zie ook bijlage 1). Ieder netwerk beschrijft een onderdeel van de omgeving. De bestaande ruimtelijke situatie wordt aldus ontleed in de volgende vijf netwerken:

- het blauwe netwerk: bodem en water
- het groene netwerk: natuur en recreatie
- het grijze netwerk: infrastructuur
- het rode netwerk: woongebieden en bedrijventerreinen in stedelijk gebied
- het gele netwerk: landschap, archeologie en cultuurhistorie

De netwerken zijn weergegeven op netwerkkaarten (paragraaf 3.9, figuren 5 tot en met 9).

Naast de bestaande situatie, wordt ingegaan op de autonome ontwikkelingen. Het betreft hierbij ontwikkelingen die onafhankelijk van de voorgenomen activiteit plaatsvinden, daar direct dan wel indirect van invloed op kunnen zijn, en dus mede bepalend zijn voor de toekomstige situatie. Autonome ontwikkelingen zijn hierbij gedefinieerd als die ontwikkelingen (plannen) waarvan de uitvoering reeds is gestart of waarover reeds een formeel besluit (bijvoorbeeld bestemmingsplan) is genomen. Deze ontwikkelingen zijn ook op de netwerkkaarten terug te vinden.

Een autonome ontwikkeling vormt de doortrekking van de snelweg A35/N36 bij Almelo en Wierden, waarover inmiddels formeel een besluit is genomen en dat in een bestemmingsplan is vastgelegd. Omdat dit plan van invloed kan zijn op de locatiekeuze voor het RBT, wordt deze meegenomen in de geschiktheidsbeoordeling in dit MER.

De ontwikkelingen uit het Structuurplan Almelo zijn als geplande ontwikkelingen op de kaarten opgenomen. De groene long en woonbebouwing zoals aangegeven in het structuurplan zijn daarom terug te vinden op respectievelijk de groene en de rode netwerkkaart. De ruimtelijke ontwikkelingsvisie voor de netwerkstad Twente is nog niet gereed en heeft nog geen status. Dit is de reden dat de hierin genoemde ontwikkelingen niet op de kaart staan.

Na de beschrijving van de bestaande situatie en autonome ontwikkelingen worden de netwerken, zoals hiervoor benoemd, in paragraaf 3.9 op kaart gepresenteerd.

## **3.2 Blauw netwerk: bodem en water (figuur 5)**

### **3.2.1 Bodem**

Kenmerkend voor de regio Twente zijn de stuwwallen en beekdalen. Dit reliëf is sterk bepaald door processen in de ijstijden Saalien en Weichselien. In het Saalien werden door het landijs bekkens en stuwwallen gevormd. In vrijwel het hele gebied werd keileem afgezet. In het Weichselien werd het reliëf vooral afgevlakt door dekzanden. Het proces van afvlakking is in het Holoceen voortgezet door veenvorming en beekdalafzettingen.

De bodemopbouw van de zoekgebieden kent hierdoor een grote variatie. In Almelo-Zuid zijn veldpodzolgronden overheersend. In de lagere gebieden, in de beekdalen bij de Bornerbroekse Waterleiding, komen vooral beekerdgronden voor. Aan de randen van de beekdalen bestaat de bodem voornamelijk uit dikke eerdgronden.

Ten noorden van Almelo, in zoekgebied Almelo-Noord bevond zich een groot hoogveen gebied. Voor een groot deel zijn deze gronden in de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw ontveend en voor een groot deel zijn deze gronden vergraven. Overwegend komen in dit gebied moerige eerdgronden en moerige podzolgronden voor, afgewisseld met veldpodzolgronden.

### **3.2.2 Water- en watersysteem**

Voor een algemene toelichting op het grond- en oppervlaktewatersysteem ter plaatse van zoekgebied Almelo-Noord en het gebied Almelo-Zuid wordt verwezen naar bijlage 4. In het onderstaande gedeelte is toegelicht hoe de blauwe netwerkkaart, bestaande uit de Stroomgebiedsvisie is opgebouwd.

Voor het blauwe netwerk, water en watersysteem, zijn verschillende bronnen beschikbaar waarin stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden zijn afgewogen (geredeneerd vanuit het watersysteem). Vanuit de watersysteemgedachte is recent de Stroomgebiedsvisie Vecht en Zwarte Water gepresenteerd, opgesteld onder regie van de provincies Overijssel en Drenthe, in samenwerking met verschillende waterschappen (bestuurlijk waterplatform Vecht-Zwarte Water, juni 2003). In 2000 heeft het waterschap een soortgelijke studie uitgevoerd naar stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden (Waterschap Regge en Dinkel, 2000).

In de Stroomgebiedsvisie zijn de risico's voor wateroverlast in beeld gebracht en is een vertaalslag gemaakt welke maatregelen voor het watersysteem noodzakelijk zijn om meer veerkracht aan het systeem te geven. Gekozen is om deze informatie als basis voor de blauwe netwerkkaart te gebruiken. De Stroomgebiedsvisie geeft voor Almelo-Noord aan dat uitbreiding in noordelijke richting mogelijk is, waarbij een zone beschikbaar moet blijven voor waterafvoer uit Noordoost Twente. Op de kaart met risicogebieden komen verspreid liggende delen voor, met een verhoogde kans op overstrooming (bij een neerslaggebeurtenis tussen 1/10 jaar in de 1/100 jaar, waarbij in meer dan 25 % van de oppervlakte wateroverlast optreedt).

Voor het gebied Almelo-Zuid geldt dat globaal tot aan 'de Doorbraak' ontwikkelingsmogelijkheden bestaan. Ten zuiden van deze zone geldt dat in principe geen verdere uitbreiding plaats moet vinden. Op de kaart met risicogebieden komen ook hier verspreid liggende delen voor, met een verhoogde kans op overstrooming (bij een neerslaggebeurtenis tussen 1/10 jaar in de 1/100 jaar, waarbij in meer dan 25 % van de oppervlakte wateroverlast optreedt).

Naast de Stroomgebiedsvisie heeft het waterschap Regge en Dinkel in 2000 een onderzoek uitgevoerd naar de geschiktheid van gebieden voor stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden. Dit is weergegeven op de stedelijke ontwikkelingskaart (SOM-kaart).

De SOM-kaart geeft aan dat Almelo-Zuid voor wat betreft de ontwikkelingsmogelijkheden deels ongeschikt is en deels dat maatregelen ten aanzien van waterkwaliteit en

waterkwantiteit noodzakelijk zijn om een gebied in te richten als stedelijk gebied. Voor Almelo-Noord geldt dat het gebied ook voor een klein deel ook ongeschikt is voor stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden en dat deels ook maatregelen noodzakelijk zijn ten aanzien van waterkwaliteit. Een groot deel van het gebied is beoordeeld als geschikt. Er zijn tussen de gebieden Almelo-Noord en Almelo-Zuid twee belangrijke verschillen. Ten eerste ligt het gebied Almelo-Noord binnen de stedelijke waterstroom en het gebied Almelo-Zuid niet (het waterschap streeft ernaar om waterstromen uit het landelijke gebied en stedelijke gebied gescheiden af te voeren). Verder bestaat de bodemopbouw (en bijbehorende grondwaterstanden) in Almelo-Zuid deels tot de beekdalen (welke beoordeeld worden als ongunstig ten aanzien van stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden). In Almelo-Noord liggen de hoogste grondwaterstanden gemiddeld lager waardoor het gunstiger is om dit gebied geschikt te maken voor bebouwing.

Op basis van de Stroomgebiedsvisie en de SOM-kaart blijkt dat er, geredeneerd vanuit het watersysteem, weinig onderscheid bestaat voor wat betreft de geschiktheid van beide zoekgebieden voor uitbreiding van het stedelijk gebied.

Voor het gebied Almelo-Zuid is mogelijke uitbreiding van het stedelijk gebied scherp begrensd door de zone rondom de doorbraak. Voor het zoekgebied Almelo-Noord zal rekening gehouden moeten worden met een zone (lateraal kanaal) waarin waterafvoer vanuit noordoost Twente mogelijk is. Verder geeft de SOM-kaart aan dat stedelijke uitbreiding in het zoekgebied Almelo-Noord meer voor de hand ligt vanwege de lagere gemiddeld hoogste grondwaterstand en vanwege de ligging van het gebied in het watersysteem met stedelijke afvoer. Voor beide gebieden geldt overigens dat aanvullende maatregelen vereist zijn om de kans op wateroverlast te minimaliseren.

### **3.3 Groen netwerk: natuur en recreatie** (figuur 6)

#### **3.3.1 Natuur**

##### *Zone I (Streekplan Overijssel 2000+)*

De zoekgebieden Almelo-Noord en Almelo-Zuid maken deel uit van een in hoofdzaak agrarisch gebied met verhoudingsgewijs beperkte natuurwaarden, in verhouding tot de rest van Twente. Het agrarisch gebied wordt gekenmerkt door soortenarme graslanden. De zoekgebieden liggen in de zone, die in het Streekplan door de provincie is aangewezen als zone I landbouw. In zone I landbouw is de groene omgeving voornamelijk bestemd voor landbouw. De locatie Almelo-Zuid en het zoekgebied Almelo-Noord vallen beiden in het landelijk gebied zone I.

In het Structuurplan Almelo zijn het zoekgebied Almelo-Noord en het gebied Almelo-Zuid aangegeven als respectievelijk jong en open landschap en oud en kleinschalig landschap. Almelo-Zuid is ten opzichte van Almelo-Noord duidelijk te onderscheiden als kleinschalig landschap.

In de benadering van de vijf netwerken komt de agrarische betekenis niet als een te beschermen waarde naar voren.

##### *Ecologische hoofdstructuur (EHS) en verbindingzones*

In het Streekplan Overijssel 2000+ en het Provinciaal Milieubeleidsplan Overijssel 2000+ wordt de ecologische hoofdstructuur weergegeven. Deze structuur bestaat zowel uit kerngebieden als verbindingzones. De kerngebieden vormen de hoofdbiotopen voor de aanwezige flora en fauna, van waaruit vervolgens verspreiding van specifieke organismen kan plaatsvinden. Binnen de twee zoekgebieden bevinden zich geen kerngebieden. Een kerngebied van de ecologische hoofdstructuur bevindt zich nabij de locatie Almelo-Zuid in de hoek A1-Twentekanaal nabij 't Grasbroek.

De in het landschap aanwezige houtwallen, bomenrijen, bermen en waterlopen of kleine bosjes en poelen (in ecologisch opzicht 'stepping stones') vormen de 'corridors' waarlangs organismen zich kunnen verplaatsen, de zogenaamde ecologische verbindingzones. Het ontwikkelen van verbindingzones draagt bij aan het verbinden van kerngebieden binnen de landelijke ecologische hoofdstructuur als het creëren van een ecologische structuur daarbuiten. Daarnaast bevorderen de verbindingzones de biodiversiteit in een groter gebied en wordt de belevingswaarde van het gebied vergroot.

Ten zuiden van de locatie Almelo-Zuid is een ecologische verbindingzone aangegeven langs de Bornerbroekse waterleiding (Doorbraak), van het Reggedal naar het Loolee. Het gebied Almelo-Zuid behoort binnen de Stedenband tot het stedelijk uitloopgebied. Verder is langs de spoorlijn tussen Almelo en Borne een zoekgebied begrenst als beheersgebied voor natuurontwikkeling (bos). Deze locatie sluit aan op het rijksbeleid (meerjarenplan bosbouw). Dit zoekgebied voor bosontwikkeling strekt zich uit vanaf de A35 ten westen van Zenderen tot aan de spoorlijn Almelo-Hengelo in het oosten, en van Tusveld in het noorden, tot aan het knooppunt Borne-West in het zuiden.

Daarnaast liggen net buiten het zoekgebied Almelo-Noord twee natuurgebiedjes die cultuurhistorisch en ecologisch waardevol zijn. Het betreft de Fayersheide en de Kooiplas.

#### *Flora en fauna*

In het zoekgebied Almelo-Noord en de locatie Almelo-Zuid zijn verscheidene wettelijk beschermde rode lijst-soorten aangetroffen (met name vleermuizen). Kamsalamander en Levendbarende Hagedis zijn niet aangetroffen. Algemene conclusie is dat in Almelo-Zuid meer soorten en grotere aantallen (vleermuizen) zijn aangetroffen. Dit heeft te maken met het feit dat het landschap in Almelo-Zuid kleinschaliger van karakter is. In Almelo-Zuid zijn de soorten die voorkomen met name gebonden aan de kleinschalige landschapselementen in het gebied; de bosjes en het kanaal met de bomenrij. In Almelo-Noord zijn de soorten met name gebonden aan het Lateraal Kanaal en de aanwezige graslanden.

De soortenrijkheid van beide gebieden is in relatie tot overige delen van Twente relatief gering te noemen. In bijlage 5 is een overzicht van soorten en verspreiding opgenomen.

De inventarisatiegegevens zijn vertaald naar een kaartbeeld, waarbij de inventarisatiegegevens gekoppeld zijn aan de landschapselementen die voor het voortbestaan van de voorkomende soorten van belang zijn. Bij deze vertaling is met name gekeken naar de mate van vervangbaarheid van de elementen/ gebieden die voor de soort die daar voorkomt, van belang is. Als criteria voor vervangbaarheid zijn gehanteerd: plaatsgebondenheid, relatie met de omgeving/ indirecte effecten en de ontwikkelingsduur.

De elementen die moeilijk vervangbaar zijn hebben zijn in principe waardevoller en daardoor minder geschikt voor een RBT, dan de gebieden waar makkelijker vervangbare elementen of gebieden aanwezig zijn.

Deze waardering is opgenomen in het groene netwerk. Uit de groene netwerkkaart (figuur 6) komt naar voren dat in Almelo-Zuid de natuurwaarden ten opzichte van Almelo-Noord relatief groter zijn. In Almelo-Zuid bevinden zich meer landschapselementen die moeilijk vervangbaar zijn.

#### *Weidevogel- en ganzengebieden*

In of nabij de zoekgebieden bevinden zich geen gebieden die in het kader van de Vogel- en/of Habitatrichtlijn zijn aangewezen. De dichtstbijzijnde gebieden zijn Engbertsdijkvenen ongeveer 4 kilometer ten noordoosten van het zoekgebied Almelo-Noord en Huurner en Wierdense Veld ongeveer 4 kilometer ten westen van het zoekgebied Almelo-Noord.

In het Streekplan Overijssel 2000+ is binnen het zoekgebied Almelo-Noord wel een gebied aangegeven als ganzenoverwinteringsgebied en/of fourageergebied voor andere wintergasten. Dit gebied is opgenomen in het groene netwerk. Beleid voor deze gebieden is

gericht op handhaving van condities voor instandhouding (openheid/ waterpeil/rust). Dit beleid geldt als toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen.

### 3.3.2 Recreatie

Ten zuidwesten van de locatie Almelo-Zuid, in de hoek A1-Twentekanaal, bevindt zich de recreatieplas 't Grasbroek. Daarnaast wordt het de locatie Almelo-Zuid en omgeving gebruikt als stedelijk uitloopgebied voor Almelo en Borne. Ten westen van het zoekgebied Almelo-Noord is Het Lageveld als recreatieconcentratiepunt in Twente opgenomen in het Streekplan Overijssel 2000+. Dit recreatiegebied is opgenomen op de groene netwerkkaart. Tenslotte hebben zowel het Twentekanaal als het kanaal Almelo-De Haandrik een recreatieve functie, doordat ze voor de pleziervaart worden gebruikt.

In zoekgebied Almelo-Noord ligt een deel van de noordelijke groene long van Almelo. In de delen Noordbroek en Bleskolk van deze groene long zal de landbouwfunctie plaats maken voor ontwikkelingen in de sfeer van sport, recreatie en natuurontwikkeling<sup>10</sup>. De groene long ten zuiden van Almelo loopt door tot aan het gebied Almelo-Zuid. Deze groene longen zijn als recreatief groen in het Structuurplan Almelo opgenomen. Tevens zijn deze in het groene netwerk op de kaart aangegeven.

Het zoekgebied Almelo-Noord vervult tevens deels een functie als stedelijk uitloopgebied.

## 3.4 Grijs netwerk: Infrastructuur (figuur 7)

### 3.4.1 Infrastructuur

#### *Wegen*

Het gebied Almelo-Zuid wordt aan de noordzijde begrensd door de autosnelweg A35 (Almelo-Enschede) en is via een op- en afrit bereikbaar. Het zoekgebied Almelo-Noord is via de A35 en de N36 (Zwolle-Almelo-Vriezenveen-Hardenberg<sup>6</sup>) te bereiken. De A35 en N36 zijn onderdeel van het hoofdwegennet en verbinden de Twentse steden<sup>11</sup>.

Zowel Almelo-Noord als Almelo-Zuid zijn op basis van hun ligging en bereikbaarheid in het RVVP aangewezen als locaties die geschikt zijn voor niet-arbeidsintensieve bedrijven of voorzieningen.

De A35 en N36 zijn onderdeel van het hoofdwegennet en verbinden de Twentse steden. In het gebied Almelo-Zuid is de Pastoor Ossestraat in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan aanwezig als gebiedsontsluitingsweg B<sup>12</sup>.

In het zoekgebied Almelo-Noord is de Aadorpweg als gebiedsontsluitingsweg B aanwezig. De voormalige rijksweg, die via Almelo en Zenderen naar Borne en Hengelo loopt is aangegeven als gebiedsontsluitingsweg B.

#### *Spoorwegen*

De huidige (hoofd)spoorwegverbindingen in Twente bestaan uit de lijnen Enschede-Hengelo-Almelo-Randstad (3 keer per uur), Enschede-Hengelo-Zutphen (2 keer per uur), Enschede-Hengelo-Almelo-Wierden-Zwolle (2 keer per uur) en Randstad-Hengelo-Osnabrück-Hannover (5 keer per dag). Daarnaast is er nog een spoorwegverbinding (enkelbaans) van Almelo naar Mariëberg (1 keer per uur).

De spoorlijnen van Wierden naar Zwolle (dit gedeelte is enkelbaans), van Hengelo naar Zutphen en van Almelo naar Mariëberg zijn, in tegenstelling tot de andere lijnen, niet-geëlektrificeerde spoorlijnen.

<sup>10</sup> Structuurplan Almelo

<sup>11</sup> Regionaal Verkeers- en Vervoersplan Twente 2000-2004 (RVVP)

<sup>12</sup> 80 km-weg met fietspaden

In zoekgebied Almelo-Noord is een spoorwegverbinding aanwezig (lijn Almelo-Mariënborg). In het Structuurplan Almelo wordt het realiseren van een nieuw NS-station in Aadorp genoemd. Dit wordt overigens wel gezien in relatie tot de geplande woonwijken ten noorden van Almelo. Tenslotte zijn in Almelo enkele stamsporen aanwezig. Deze zijn opgenomen op de kaart van het grijze netwerk. De stamsporen zijn alleen relevant indien een RBT in zoekgebied Almelo-Noord aan de westzijde van het kanaal wordt gesitueerd. Door het gebied Almelo-Zuid loopt geen (toekomstige) spoorwegverbinding.

Plannen voor de Agglolijn zijn in ontwikkeling, een hoogwaardig stadsgewestelijk vervoerssysteem. Deze Agglolijn zal grotendeels gebruik maken van bestaande infrastructuur door het Stadsgewest van Enschede via Hengelo, Borne en Almelo naar Wierden. Het zoekgebied Almelo-Noord en de locatie Almelo-Zuid worden niet ontsloten door de toekomstige Agglolijn.

#### *Openbaar vervoer (bussen)*

Het openbaar vervoer heeft een belangrijke functie in het buitengebied en de binnensteden. Om het openbaar vervoer een volwaardige plaats te bieden in het Twentse vervoer worden doorstroommassen gerealiseerd: vrije busbanen, welke de ruggengraat vormen voor het openbaar vervoersstelsel<sup>13</sup>. Binnen de beide gebieden bevindt zich geen doorstroomas. Almelo-Zuid is van de twee gebieden het meest gunstig gelegen ten opzichte van de doorstroommassen. Opgemerkt dient te worden dat openbaar vervoer voor een (grootschalig) bedrijventerrein, met het type bedrijvigheid dat bij het RBT hoort, weinig tot geen perspectief biedt (slechte haalbaarheid vanwege gering aantal reizigers).

#### *Vaarwegen*

De vaarverbindingen worden gevormd door het Twentekanaal (westelijke begrenzing locatie Almelo-Zuid) en het kanaal Almelo-De Haandrik (loopt door het zoekgebied Almelo-Noord). Het Twentekanaal verbindt Hengelo, Enschede en Almelo met de internationale vaarroutes. Het Twentekanaal, dat de westelijke grens van het gebied Almelo-Zuid vormt, zal in de toekomst worden verruimd, zodat ook schepen uit klasse V (tot 2.000 tons scheepvaart) hier kunnen varen.

Het kanaal Almelo-De Haandrik heeft momenteel een capaciteit voor de laagste categorie beroepsvaart (beroepsvaart klasse I tot 400 ton). Inmiddels is besloten het kanaal Almelo-De Haandrik op te waarderen voor 600 ton scheepvaart. Daarnaast streeft de provincie ernaar dat dit kanaal uiteindelijk geschikt wordt gemaakt voor 800-1.000 tons scheepvaart (beroepsvaart klasse IIa).

#### *Vliegveld*

De luchthaven Twente maakt gebruik van de aanwezigheid van de militaire vliegbasis. Voor het bedrijfsleven in Twente, de zakelijke dienstverlening en de kennisintensieve sectoren is de aanwezigheid van de luchthaven van belang. De rijksoverheid gaat de militaire vliegbasis Twente sluiten. De consequenties voor de burgerluchtvaart zijn vooralsnog niet duidelijk.

### **3.4.2 Langzaam verkeer (fiets)**

Door de beperkte afstand tussen de stadscentra en de woon-werkvoorzieningen in Twente wordt voor een deel van de lokale verplaatsingen gebruik gemaakt van de fiets. Door de nabijheid van de woonwijken Windmolenbroek en Nijrees bestaan er voor de locatie Almelo-Zuid redelijke kansen op fietsgebruik. De locatie Almelo-Noord ligt zodanig ver van huidige woonconcentraties af, dat het fietsgebruik veel geringer zal zijn.

---

<sup>13</sup> RVVP 2000-2004

### 3.4.3 Verkeersintensiteit en bereikbaarheid

In de locatiekeuze voor het RBT, met als doelgroep onder meer Transport- en Distributiebedrijven, vormt autobereikbaarheid een belangrijk aspect in het programma van eisen. De bereikbaarheid wordt bepaald door de aanwezigheid van op- en afritten van het hoofdwegennet op het regionale wegennet en de verwerkingscapaciteit van deze aansluitpunten.

Het zoekgebied Almelo-Noord en de locatie Almelo-Zuid zijn gelegen aan respectievelijk de N36 en de A35. Het gebied Almelo-Zuid ligt nabij de A1. De A1 is de zeer belangrijke achterlandverbinding tussen de Randstad en de Duitse grens, rijksweg 35 heeft vooral een functie voor het verkeer tussen Almelo en Enschede (als autosnelweg) en vanuit Almelo richting Zwolle nu nog als een N-weg. De N36 heeft in het structuurschema Verkeer en vervoer ook de status van nationale hoofdverbinding. Na doortrekking van de N36 langs Ommen naar de N48 wordt de kwaliteit van de hoofdverbinding naar het noorden verbeterd.

Knooppunt Azelo (A1/A35) ligt nabij de locatie Almelo-Zuid. De N36 wordt rechtstreeks aangesloten op de A35. De afstand over de weg naar de A1 bij Azelo is onderscheidend voor de locaties in Almelo-Zuid en –Noord.

Daarnaast vormt de verkeersintensiteit op dit omliggende hoofdwegennet een belangrijk aspect. Waar wel wegen aanwezig zijn, maar tevens congestie optreedt doordat onvoldoende capaciteit beschikbaar is, neemt de bereikbaarheid af.

Voor het zoekgebied Almelo-Noord zal afwikkeling van het verkeer via de N36 moeten plaatsvinden. Zoals in paragraaf 1.2 aangegeven wordt in de leefbaarheidsanalyse onderzocht in hoeverre een goede afwikkeling van extra verkeer vanwege een RBT mogelijk is, wat voor maatregelen nodig zijn, en wat de effecten van extra verkeersbewegingen ten gevolge van een RBT op het onderliggende wegennet zijn.

### 3.5 Rood netwerk: wonen en werken (figuur 8)

Het gebied Almelo-Zuid kenmerkt zich door een aantrekkelijk woonmilieu, door de aard van het landschap en de relatieve kleinschaligheid van het gebied. Wonen, werken en recreëren kan plaatsvinden op korte afstand van elkaar. De belangrijkste hinderbron in dit gebied wordt gevormd door de huidige en geplande weginfrastructuur.

Tevens komen in het gebied verspreid woonhuizen en boerderijen voor. De bedrijvigheid bestaat uit vooral uit agrarische bedrijven en een autosloperij. Ten zuiden van de locatie Almelo-Zuid ligt de dorpskern van Bornerbroek.

Het zoekgebied Almelo-Noord kenmerkt zich door grootschaligheid en openheid. De aanwezige bebouwing bestaat uit agrarische bebouwing, voornamelijk langs de Westermaatweg en de Oostermaatweg, deels op grondgebied van de gemeente Twenterand en aan de rand van het zoekgebied de kern Aadorp. Tenslotte is een cluster woningen aan de noordzijde van het zoekgebied aanwezig, langs de Wierdenseweg en enige agrarische bebouwing in het westelijk deel langs de Wierdenseweg.

### 3.6 Geel netwerk: landschap en cultuurhistorie (figuur 9)

#### 3.6.1 Algemeen

In het onderzoeksgebied bevinden zich een aantal belangrijke archeologische en cultuurhistorische waarden. Waardevolle elementen zijn monumenten, landgoederen en buitenplaatsen.

De landgoederen Huize Almelo en Bellinckshof hebben monumentale waarde. Ze zijn in het Streekplan Overijssel 2000+ opgenomen als beschermde buitenplaatsen (bijlage 6),

waardoor ze als provinciaal monument zijn aangewezen en onder de bescherming vallen van de Monumentenwet. Beide vallen in het onderzoeksgebied maar buiten het zoekgebied Almelo-Noord en de locatie Almelo-Zuid.

't Wolbert dat in de locatie Almelo-Zuid ligt, valt onder de Natuurschoonwet, maar is niet aangemerkt als monument. De gaafheid van deze boerderij maakt het gebouw van architectuurhistorisch belang, het geheel van erven en opstallen maakt het cultuurhistorisch en landschappelijk van waarde.

Overige waardevolle erven en opstallen in het gebied Almelo-Zuid zijn:

- Erve Kemna (erven en opstallen);
- Erve 't Hondebrink (erven);
- Erve Wissink (erven);
- Erve van der Aa (erven);
- Pastoor Ossestraat 40 (erven).

Deze vallen niet onder de Natuurschoonwet en hebben eveneens geen officiële status als monument.

Alle landgoederen die onder de Natuurschoonwet vallen zijn in het groene netwerk op de kaart opgenomen. De beschermde landgoederen, die in het streekplan zijn opgenomen buitenplaatsen en die cultuurhistorische en monumentale waarde hebben, zijn in bijlage 6 separaat op een kaart bijgevoegd. Deze vallen buiten het zoekgebied Almelo-Noord en de locatie Almelo-Zuid.

In het gebied Almelo-Zuid komen geen aardkundige waarden voor. Het gebied met aardkundige waarden ten zuiden van de locatie loopt tot de A1. Conform het locatieMER (Grontmij, 2000) is dit gebied met aardkundige waarden overgenomen uit het Streekplan Overijssel 2000+.

Onder aardkundige waarden worden bijzondere geologische, geomorfologische of bodemkundige formaties of objecten verstaan. Landschappelijke elementen, zoals houtwallen en kleine beken met een ecologische betekenis (voor instandhouding van aanwezige soorten) zijn in het groene netwerk opgenomen.

Ten westen van het zoekgebied Almelo-Noord komen aardkundige waarden voor, te weten het gebied Lage Veld/Lage Egge, als onderdeel van de Groote Esch bij Hoge Hexel. Een uitloper van dit gebied ligt in het uiterste zuidwesten van het zoekgebied.

### **3.6.2 Landschapsbeschrijving**

De cultuurhistorische kenschetsen<sup>14</sup> zijn een hulpmiddel voor de streekcommissie en reconstructiecommissie bij het keuzeproces dat inherent is aan het opstellen van het reconstructieplan.

Van belang voor het onderzoeksgebied zijn de karakteristieken die met name in Almelo-Zuid te herkennen zijn. Als karakteristieken die relevant zijn voor dit gebied, worden in de cultuurhistorische kenschets aangegeven de enken en essen en verschillende boerderijtypen en erven. Als opgave voor reconstructie/ gebiedsgericht beleid wordt vervolgens geformuleerd behoud van essen (bijvoorbeeld aangepaste bestemming of aangepast beheer) en behoud en herstel van karakteristieke boerderijen, erven en landschapselementen. De boerenerven liggen vaak aan de randen van een es.

Hier vallen de archeologische waarden en de cultuurhistorische waarden dus samen.

In de cultuurhistorische atlas van Twenterand en Almelo (Oversticht, 2002) zijn verder geen bijzondere cultuurhistorische waarden in het zoekgebied Almelo-Noord en de locatie Almelo-Zuid opgenomen.

---

<sup>14</sup> Cultuurhistorische kenschetsen voor de deelgebieden (Oversticht, 2002)



*Almelo-Zuid*

Het landschap in Almelo-Zuid is ontstaan door eeuwenlang gebruik als agrarische gronden. Het gebied is een relatief kleinschalig hoevenlandschap, waarvan een deel van het oorspronkelijke karakter bewaard is gebleven. Beeldbepalend in het gebied zijn de diverse essen, die door eeuwenlange plaggenbemesting soms een humuslaag van wel een meter dik kunnen hebben en als bakens in het landschap te zien zijn. Op de essen is een aantal indrukwekkende boerenerven gesitueerd met grote bomengroepen. Daarnaast vormen de essen een belangrijk bodemarchief en kunnen ze van archeologische waarde zijn. Tenslotte is in Almelo-Zuid een historische route aanwezig. De weg, Wolbeslanden voerde van oudsher vanaf Bornerbroek in noordwestelijke richting naar de Hoesselerdijk, van erf naar erf langs oude cultuurgronden. Erve 't Wolbert is gelegen aan deze route.

Het gebied ten oosten van de Pastoor Ossestraat is heideontginningslandschap. De schaal van dit gedeelte is grootschaliger dan het overige deel van gebied Almelo-Zuid.

In Almelo-Zuid ligt een aantal gebieden met middelhoge en hoge indicatieve archeologische waarde in het gebied. Dit betreffen grotere gebieden dan in het MER RBT, locatiekeuze uit 2000 aangegeven. Dit is te verklaren doordat gebruik is gemaakt van een recente geactualiseerde Indicatieve Kaart Archeologische Waarden, die de verwachtingswaarde voor archeologische vindplaatsen aangeeft. Deze gebieden dienen archeologisch nader onderzocht te worden voordat tot uitvoering van ruimtelijke plannen kan worden overgegaan. Deze archeologische attentiegebieden vallen samen met de essen die cultuurhistorische waarde hebben<sup>15</sup>.

In en nabij het onderzoeksgebied ligt een aantal landgoederen, vallend onder de Natuurschoonwet (zie paragraaf 3.6.1) en een tweetal landgoederen die beschermd zijn als provinciaal monument (zie bijlage 6). In het algemeen gelden de landgoederen als zijnde particuliere groengebieden, die vaak zeer karakteristiek voor het landschap zijn. Het onderzoeksgebied bevindt zich niet in een WCL-gebied (Waardevol Cultuurlandschap uit Structuurschema Groene Ruimte).

*Almelo-Noord*

Het landschap ten noorden van Almelo kenmerkt zich door grootschaligheid en openheid. Als landschapstype kan hoogveenontginningslandschap worden onderscheiden. Dit landschap maakt onderdeel uit van het hoogveengebied ten noorden van Almelo, behorend tot het grootschalige cultuurlandschap van ontgonnen veengebieden in het noordwestelijk deel van Twente. In de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw vonden ten noorden van Almelo op grote schaal ontveningen plaats van gebieden die tot het grootgrondbezit van Huize Almelo behoorden. De ontginning is begonnen vanuit Almelo, ter hoogte van Aadijk. Op elke nieuwe 'slag' in noordelijke richting ontstond een nieuwe nederzetting. Op de laatste slag ligt het huidige Vriezenveen. Het occupatiepatroon van de veenontginning is over het algemeen nog redelijk waarneembaar. De hoofdlijnen van de verkaveling in het gebied Almelo-Noord dateert uit de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw (ontveningsrichtingen) en is daarmee van cultuurhistorisch belang<sup>16</sup>.

In het gebied staat een groot aantal solitaire bomen, voornamelijk eiken, en enkele houtpercelen. Deze zijn sterk beeldbepalend en hebben daarmee landschappelijke waarde. In het westen van het zoekgebied Almelo-Noord, langs de Boslandweg, is een klein gebied aanwezig dat volgens de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden een middelhoge verwachtingswaarde heeft. Dit betekent dat de verwachtingskans om archeologische restanten in de bodem aan te treffen middelhoog is. Net buiten het zoekgebied, ten zuiden van de sportvelden van Vriezenveen is een oude monumentale begraafplaats met historische waarden gesitueerd.

<sup>15</sup> Bron: Cultuurhistorische Atlas Almelo en Twenterand (Oversticht).

<sup>16</sup> Structuurplan Almelo

Waardevol landschap is in het zoekgebied gelegen in het westelijke deel, de Lage Egge en het Lage Veld, als onderdeel van de dekzandrug bij Hoge Hexel. In dit gebied is tevens een hoge verwachtingswaarde van archeologische waarden aanwezig.

In het zuidelijk deel van Almelo-Noord ligt de noordelijke groene long uit het Structuurplan Almelo. De Bleskolk en het beeld van open gedeelten, stijlranden, kleine essen, houtwallen en bosjes dient hier in stand te worden gehouden.

In het kader van ISV (Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing voor gemeenten) is het project om de groene buffer tussen Almelo en Vriezenveen te handhaven, ingediend. Ook de netwerkstad Twente gaat in de ontwikkelingsvisie voor de netwerkstad<sup>17</sup> uit van handhaving van de groene buffer. Dit is overigens nog niet vastgesteld beleid.

Tenslotte is deze groene buffer onderdeel van de nota van uitgangspunten voor de Structuurvisie Vriezenveen (1995).

### 3.7 Externe veiligheid

In de locatie Almelo-Zuid liggen drie gasleidingen van de Gasunie. Het betreft hier twee hoofdtransportleidingen (67 bar) en één regionale transportleidingen (40 bar). Eisen voor ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van dergelijke leidingen zijn neergelegd in de Richtlijn van het Ministerie van VROM: DGMH/Bnr 0104004, d.d. 26 november 1984 en de NEN 3650 "Eisen voor stalen transportleidingsysteem".

In het zoekgebied Almelo-Noord liggen twee aardgasleidingen (industrieaansluitingen), één in het zuidwestelijk deel, één in het deel ten zuiden van Vriezenveen. Tevens ligt er een regionale gasleiding in het oostelijk deel.

In het gebied Almelo-Zuid zijn geen hoogspanningsleidingen aanwezig. In Almelo-Noord loopt een 110 kV hoogspanningsleiding. Ook hiervoor gelden afstandsbepalingen voor ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van deze leidingen.

Gasleidingen en hoogspanningslijnen zijn niet in de netwerkkaarten opgenomen, omdat de ligging van de leidingen geen belemmering is voor de locatiekeuze. Overleg met de Gasunie heeft uitgewezen dat de transportleidingen verlegd kunnen worden. Hoogspanningslijnen (en de aan te houden afstanden) kunnen ingepast worden.

Daarnaast ligt over het zoekgebied Almelo-Noord en de locatie Almelo-Zuid de hartlijn van een laagvliegroute, die van noord naar zuid over Vriezenveen, Aadorp en Almelo-West loopt. Vanaf Vriezenveen tot en met de A35 geldt echter een minimum vlieghoogte van 300 meter als gevolg van de stedelijke bebouwing. Dit vormt geen belemmering voor het RBT. Dit is de reden dat deze laagvliegroute niet op de kaarten zijn opgenomen.

### 3.8 Autonome ontwikkelingen

#### 3.8.1 Water

Het waterschap Regge en Dinkel heeft het *water- en natuurontwikkelingsproject de Doorbraak* in voorbereiding. Het betreft hier de realisatie van een natte verbinding tussen waterlopen met een landelijke afvoer uit de stroomgebieden van Loolee/Azelerbeek/Oelerbeek met de Middenregge. Met het project wordt beoogd om middels de afvoer van landelijk water een bijdrage te leveren aan het herstel van het laaglandkarakter van de Laaglandregge. De verbinding is tevens een ecologische verbindingszone tussen Noordoost Twente en de Sallandse heuvelrug. Zowel uit ecologische (onderdeel 'ruggengraat ecologische hoofdstructuur) en waterkwaliteitsoverwegingen, is doorstroming met kwalitatief goed landelijk water noodzakelijk. Het voorontwerp bestemmingsplan "De Doorbraak" is inmiddels in procedure gebracht.

---

<sup>17</sup> Ruimtelijk Ontwerp Netwerkstad (in ontwikkeling)

### 3.8.2 Landschap

#### *Reconstructieplan*

In het reconstructieplan voor Overijssel (deze wordt naar verwachting in het najaar van 2004 vastgesteld) is een zonering opgenomen. Zowel in het zoekgebied Almelo-Noord als in de locatie Almelo-Zuid is sprake van een verwevingsgebied. In dit gebied komen veel functies naast elkaar voor. Opgenomen is al een stedelijke uitbreiding tot 2015 ten zuiden van Almelo ter plaatse van het eerder geplande RBT of, bij niet doorgaan van het RBT op die locatie, een lokaal bedrijventerrein. Ten noorden van Almelo is ook rekening gehouden met een stedelijke uitbreiding tot 2015, conform het Structuurplan van de gemeente Almelo.

In de deelplannen is voor het grootste deel van het zoekgebied en voor het geschikte gebied in Almelo-Zuid als streefbeeld, naast de stedelijke uitbreidingen, grondgebonden landbouw aangegeven. Een klein deel in het zoekgebied Almelo-Noord heeft als hoofddaccent landschap en cultuurhistorie gekregen. Dit deel ligt deels in de groene long zoals opgenomen in het structuurplan van de gemeente Almelo en deels in het verlengde daarvan.

### 3.8.3 Infrastructuur

De A35 wordt doorgetrokken tot ten zuiden van de kern Wierden (ter hoogte van de spoorlijn Wierden-Rijssen). Een deel van deze nieuwe snelweg loopt langs het gebied Almelo-Zuid (ten noorden van de Hoeselerdijk).

De aan te leggen autoweg N36 wordt doorgetrokken in zuidelijke richting en sluit daar aan op de A35. Deze autoweg loopt door richting het zoekgebied Almelo-Noord en verder naar "De Witte Paal" (Hardenberg/Ommen).

Op regionaal niveau wordt het plan om de zogenaamde agglolijn van Wierden naar Glanerbrug gefaseerd gerealiseerd. Het concept van de agglolijn is een openbaarvervoersysteem, met een centrale spooras in combinatie met doorstroommassen (bus en lightrail) naar deze as toe. De agglolijn zal voor wat betreft de centrale as gebruik maken van de huidige spoorlijn Wierden-Enschede, waarbij een nieuw station is gepland bij Hengelo-Noord/Borne-Zuid. De agglolijn is in de planfase. Wel zijn de doorstroommassen voor de bus gerealiseerd in verschillende Twentse steden. Voor het RBT kan de agglolijn van belang zijn om het gebruik van OV door de werknemers te stimuleren, waardoor de groei van het autoverkeer in Twente afneemt en de bereikbaarheid vergroot wordt. Tenslotte bestaan er plannen om een NS-station in Aadorp te realiseren<sup>18</sup>. Dit is alleen mogelijk indien er voldoende woningen in de omgeving gerealiseerd gaan worden.

Het plan voor de realisatie van het *Twente-Mittellandkanaal* als toekomstige hoofdvaarweg komt voort uit het streven naar een nieuwe schakel die vaarwegen vanuit Nederland naar Duitsland en verder verbindt. Deze 70-kilometer lange oost-westverbinding voor de binnenvaart zal een directe verbinding mogelijk maken tussen West-Europese havens en markten met het Europese achterland. Het studietracé is opgenomen in het Streekplan Overijssel 2000+, maar het plan is momenteel echter nog niet als autonome ontwikkeling op te nemen, vanwege de onzekerheid of dit wel gerealiseerd gaat worden.

### 3.8.4 Wonen en werken

Nieuwe locaties voor woningbouw en voor bedrijventerreinen zijn aangegeven op de rode netwerkkaart. Plannen worden als "hard" beschouwd indien een bestemmingsplan is vastgesteld. De "zachte plannen", welke nog niet zijn vastgelegd in een bestemmingsplan maar wel in het structuurplan zijn aangegeven, zijn op de kaart opgenomen als gepland woongebied en gepland bedrijventerrein.

<sup>18</sup> Aanvulling op het Structuurplan Almelo, september 2002

Het Structuurplan Almelo gaat uit van een ontwikkeling van het RBT. In het rode netwerk is het RBT-gebied, zoals in het Structuurplan Almelo is aangegeven, opgenomen. Omdat deze ontwikkeling ter discussie staat, is deze locatie met een aparte arcering op de kaart aangegeven. Op het moment dat in Almelo-Zuid geen RBT gerealiseerd wordt, heeft de gemeente Almelo het voornemen op deze locatie, ten noorden van de gasleiding, een terrein voor lokale behoefte te realiseren. Het geldende Streekplan Overijssel 2000+ staat realisering van zo'n werklocatie hier toe.

Voor het zoekgebied Almelo-Noord is in het Structuurplan Almelo een aantal plannen voor woningbouw en bedrijvenlocaties aanwezig (zie figuur 8). Direct aangrenzend aan de groene buffer rond Aadorp is voor de periode na 2005 een nieuwe woningbouwlocatie gepland van circa 2.000 woningen. Ten zuiden van deze woningbouwlocatie ligt de geplande werklocatie Aadijk. Ook deze geplande werklocatie is gelegen in het zoekgebied Almelo-Noord. Een andere geplande woningbouwlocatie aan de noordzijde van Almelo is Veenelanden, die aansluitend aan de bestaande wijk Schelfhorst wordt gerealiseerd. Dit is de tweede uitbreidingslocatie die in de periode na 2005 ruimte biedt aan circa 1.700 woningen. Het gebied tussen de Veenleiding, de gemeentegrens, de spoorlijn Almelo-Mariënberg en de Rijksweg 36 is in het Structuurplan Almelo aangewezen als geplande bedrijvenlocatie.

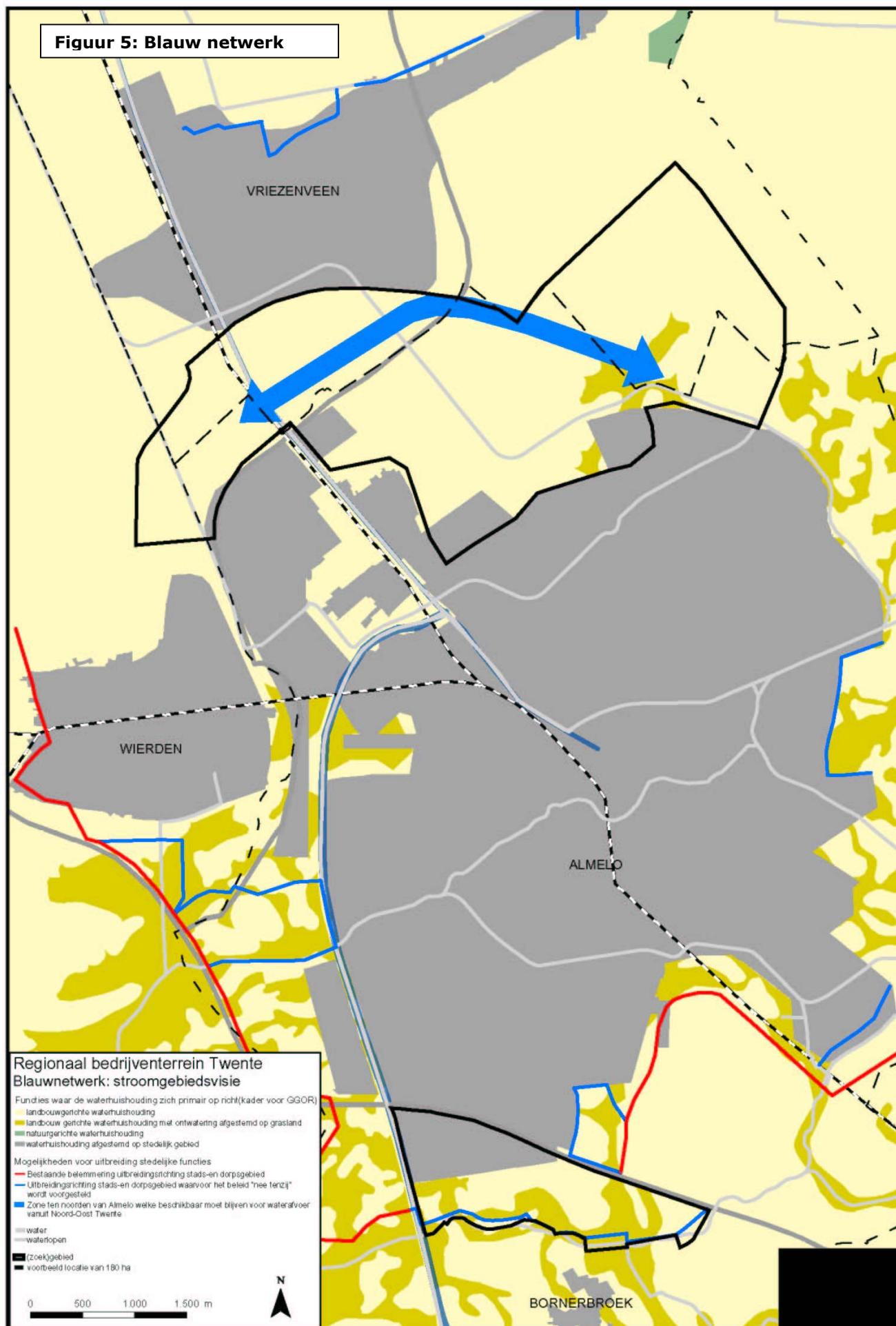
Tenslotte is in het Ruimtelijk Ontwerp Netwerkstad Twente de locatie Almelo-Noord opgenomen als waardevolle bouwlocatie na 2015. Dit plan is echter nog in ontwikkeling en nog niet bestuurlijk geaccordeerd. Deze ontwikkelingen zijn daarom niet op de netwerkkaart opgenomen.

In Wierden is een woningbouwlocatie in het zuiden gepland (vastgesteld Structuurplan), de wijk het Zuidbroek. Tevens is een kleinere woningbouwlocatie gepland ten noordwesten van Wierden. Deze twee locaties zijn in het rode netwerk als gepland woningbouwlocatie opgenomen.

In het noorden van Wierden is de realisatie van bedrijventerrein De Weuste-Noord gepland. Recent uitspraak van de raad van State heeft ertoe geleid dat dit plan opnieuw de bestemmingsplanprocedure doorloopt.

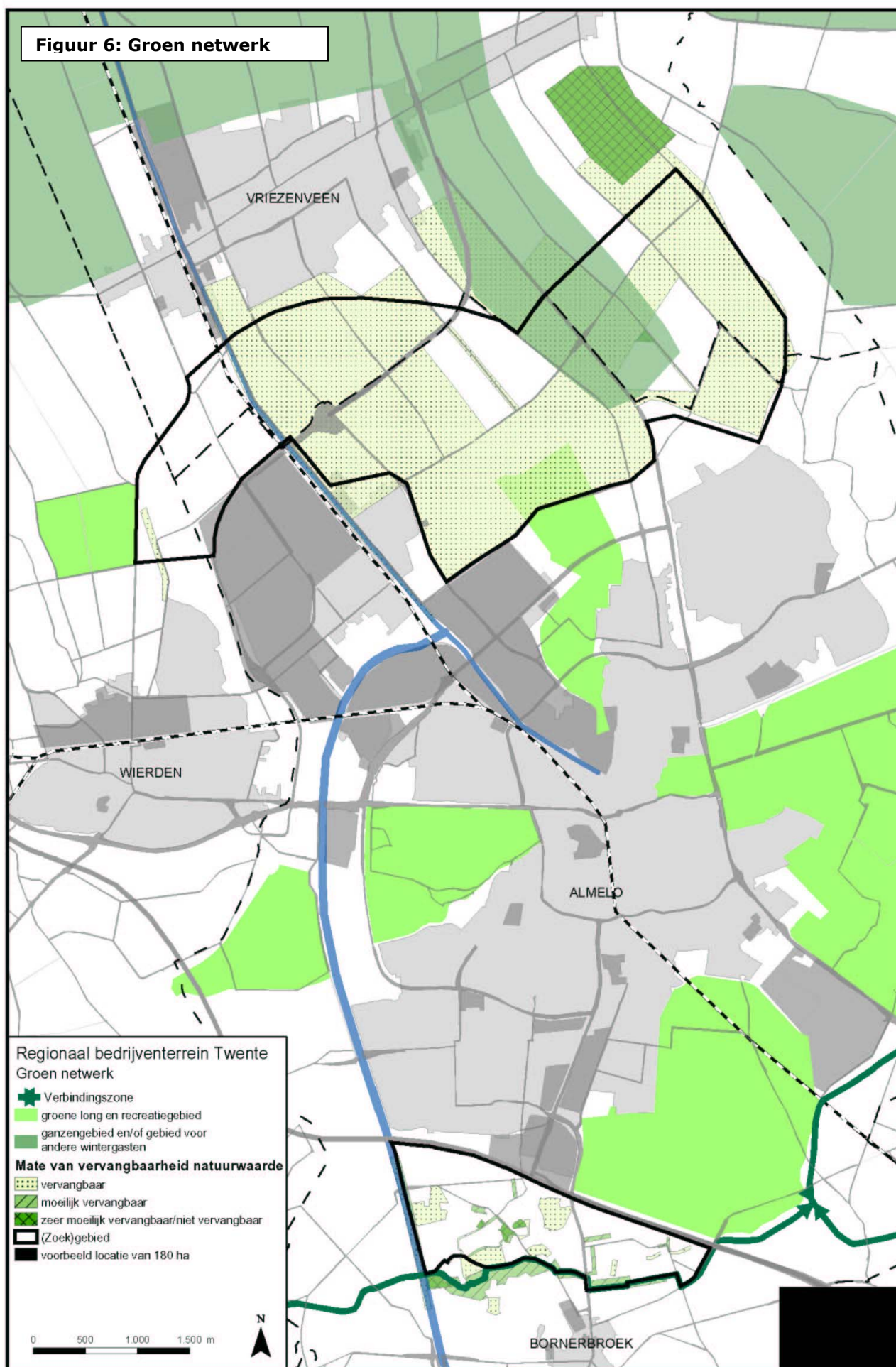
### **3.9 Kaarten netwerken**

**Figuur 5: Blauw netwerk**

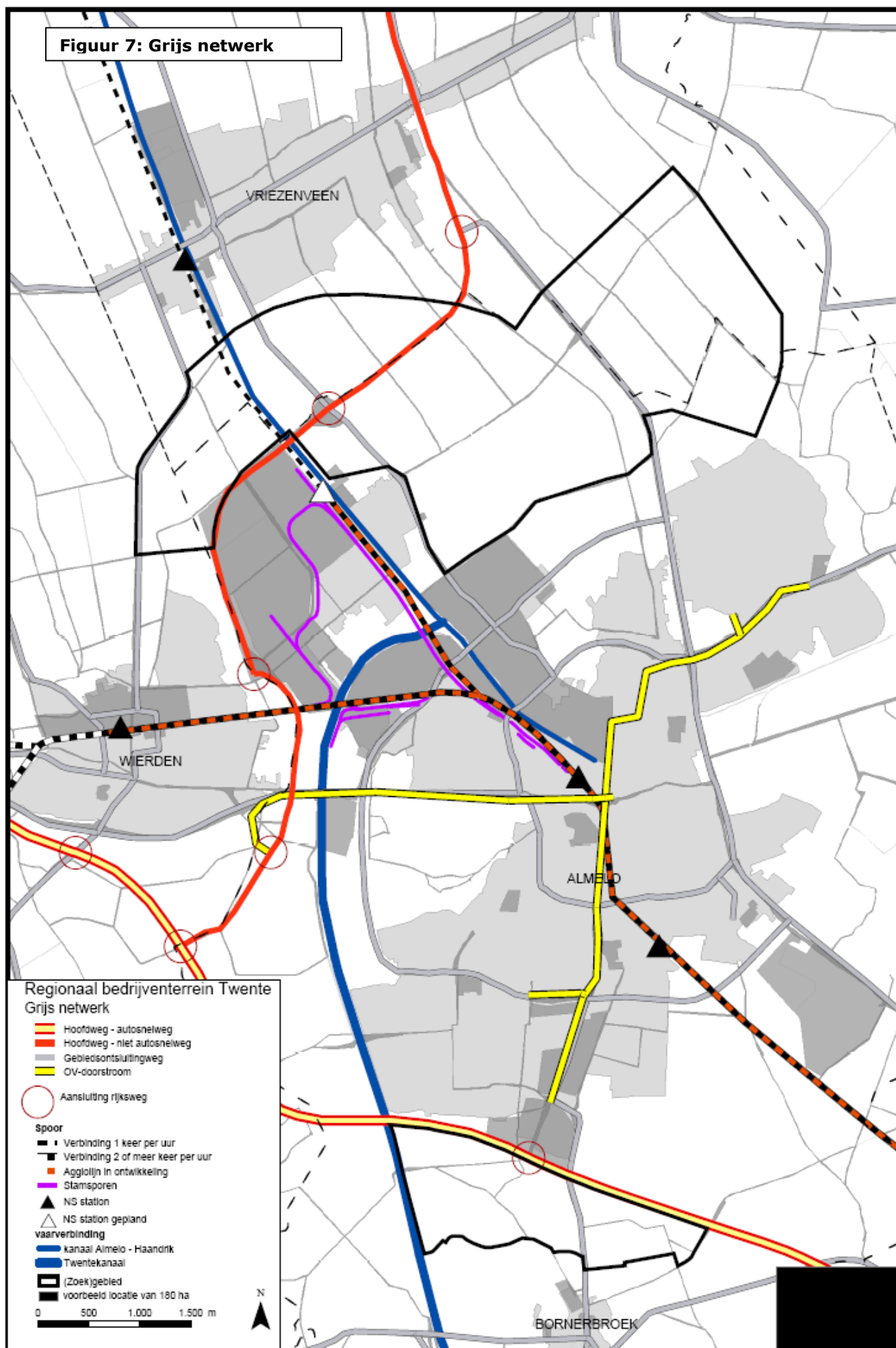




**Figuur 6: Groen netwerk**

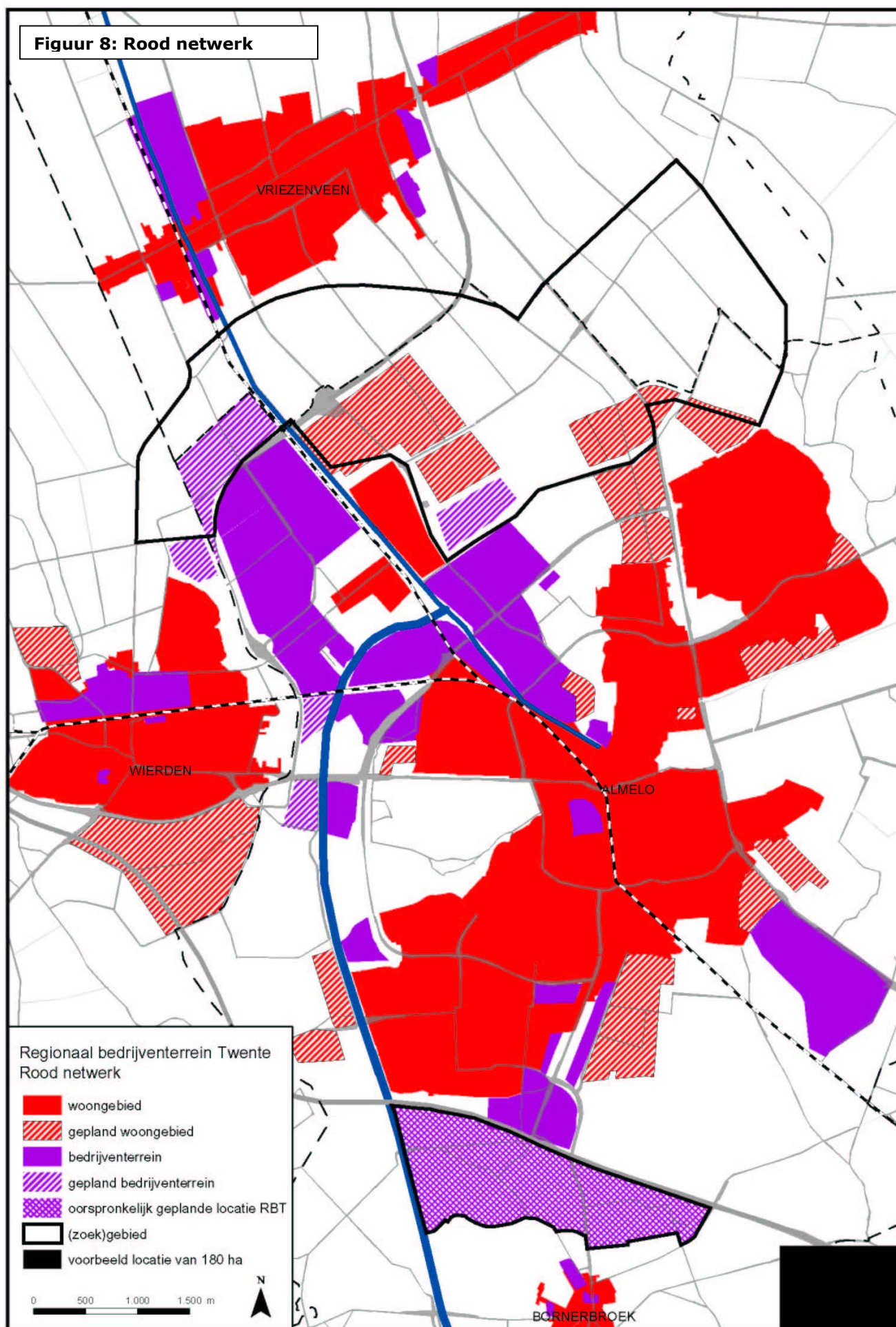


**Figuur 7: Grijs netwerk**



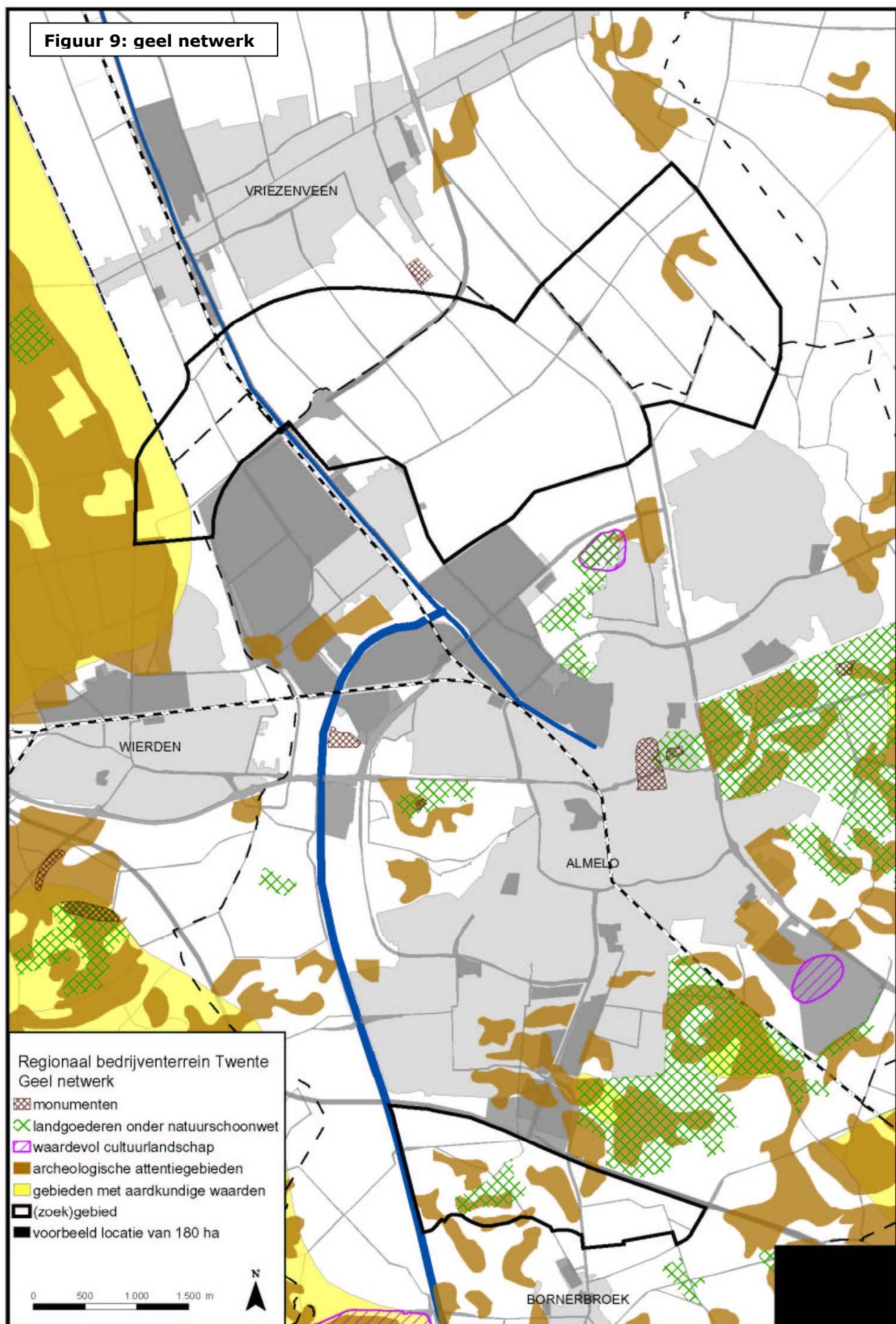


**Figuur 8: Rood netwerk**





**Figuur 9: geel netwerk**





## 4 Methodiek geschiktheidsbeoordeling <sup>19</sup>

### 4.1 Inleiding

Bij de beoordeling van de verschillende gebieden is onderzocht in hoeverre deze geschikt zijn als eventueel vestigingsgebied voor het RBT. Binnen de locatie Almelo-Zuid en het zoekgebied Almelo-Noord wordt onderscheid gemaakt tussen relatief meer en relatief minder geschikte gebiedsdelen en uitsluitingsgebieden.

In het vorige hoofdstuk zijn de verschillende aspecten die vanuit de omgeving en vanuit het initiatief belangrijk zijn, weergegeven in de vorm van netwerken die gezamenlijk representatief zijn voor de kwaliteiten, de structuur en de dynamiek van de bestaande ruimtelijke situatie. Ieder netwerk beschrijft een onderdeel van de omgeving. De bestaande ruimtelijke situatie is aldus onderverdeeld in de volgende vijf netwerken:

- water: het blauwe netwerk
- natuur: het groene netwerk
- infrastructuur: het grijze netwerk
- stedelijke bebouwing: het rode netwerk
- landschap en cultuurhistorie: het gele netwerk

In de netwerken zijn de aspecten per thema weergegeven. Het gaat hierbij om aspecten die voorkomen, onderscheidend en relevant zijn gezien vanuit de omgeving en/of vanuit het programma van eisen.

Deze netwerken zijn gehanteerd om op een gestructureerde manier de informatie te ordenen en te kunnen beoordelen en vergelijken in hoeverre gebieden meer dan wel minder geschikt zijn voor realisering van een RBT.

In het beoordelingsproces is dit geconcretiseerd door aantasting van netwerken een negatieve beoordeling mee te geven, en kansen die een netwerk biedt voor een regionaal bedrijventerrein een positieve beoordeling mee te geven.

De wijze waarop de aspecten binnen de netwerken zijn beoordeeld komen in paragraaf 4.3 bij de afzonderlijke netwerken aan de orde.

### 4.2 Beoordelingsproces

#### 4.2.1 Uitgangspunten en randvoorwaarden

Als uitgangspunt voor de zoektocht naar geschikte locaties voor een RBT geldt het programma van eisen van het RBT. Dit is immers het initiatief voor deze aanvulling MER. Kort samengevat zijn als eisen in het programma van eisen voor het RBT geformuleerd dat het moet gaan om een terrein, bedoeld voor grootschalige productiebedrijven en Transport en Distributiebedrijven, groter dan 2 hectare met een terreinquotiënt van minimaal 20 en maximaal 50 arbeidsplaatsen per hectare, met:

- met een perfecte wervingskracht;
- centraal gelegen ten opzichte van de stedenband;
- gunstig gelegen op de oost-westcorridor, met een rechtstreekse aansluiting op de snelweg;
- goed openbaar vervoer;

<sup>19</sup> Bij het beoordelingsproces is zoveel mogelijk aangesloten bij de beoordeling zoals die ook in het MER, deel A: locatiekeuze (2000) is uitgevoerd. Afwijkingen zijn opgetreden omdat nu aspecten een rol speelden die bij de vorige onderzoeksgebieden niet aanwezig waren, aanvullend onderzoek op het gebied van flora en fauna heeft plaatsgevonden waardoor natuurwaarden beter in beeld gebracht konden worden, en er actuelere gegevens beschikbaar zijn gekomen.

- voldoende aanbod van arbeidskrachten vanuit de stedelijke arbeidsmarkten;
- passend in het totale vraag en aanbod van bedrijventerreinen in Twente;
- duurzaam;
- zo mogelijk multimodaal ontsloten.

In het programma van eisen is duurzame ontwikkeling als ambitie vastgelegd. Bij de afzonderlijke beoordeling van netwerken in paragraaf 4.3 geldt dit ook als uitgangspunt en zijn aanknopingspunten voor duurzaamheid geformuleerd.

Als ongeschikte gebieden gelden die gebieden die niet mogen wijken voor een RBT (harde randvoorwaarden). Het gaat hierbij om:

- bestaande woongebieden;
- harde plannen<sup>20</sup> woongebieden;
- bestaande bedrijventerreinen;
- harde plannen bedrijventerreinen;
- snelwegen;
- spoorwegen;
- waterlopen of plassen breder dan 6 meter;

#### **4.2.2 Beschermings- en optimalisatiezones**

De vijf netwerken zijn met inachtneming van de harde randvoorwaarden bekeken op de relevante en onderscheidende aspecten. De aspecten binnen de netwerken geven weer waar kansen en kwetsbaarheden liggen, bij een locatiekeuze voor een RBT.

De kansrijke aspecten bevinden zich met name in het rode en grijze netwerk. Hierin komen zaken aan de orde vanuit het programma van eisen als bijvoorbeeld aansluiting bij snelwegen ten behoeve van de bereikbaarheid.

De kwetsbare aspecten komen vooral voor in het groene, blauwe en gele netwerk. Het gaat dan bijvoorbeeld om ecologische verbindingzones en natuurwaarden. Maar ook de woonbebouwing in het rode netwerk is kwetsbaar. Deze kwetsbare aspecten zijn van belang voor de ontwikkeling van een duurzaam terrein, waarbij rekening wordt gehouden met inpassing in de omgeving en mogelijk behoud van waardevolle elementen.

Rond bepaalde aspecten zijn zones bepaald waarin de geschiktheid voor een RBT toe- dan wel afneemt. De omvang van die zone hangt af van de waarde van het aspect voor de omgeving en de kans dat het aspect negatief wordt beïnvloed door de komst van het RBT. Voor kwetsbare aspecten geldt dat naarmate het RBT dichterbij het aspect wordt geprojecteerd de geschiktheid afneemt. Voor kansrijke aspecten geldt dat naarmate het RBT het aspect nadert, de geschiktheid van het gebied toeneemt.

#### **4.2.3 Beoordeling netwerken en visies**

Binnen de netwerken zijn de aspecten met de daarbij behorende zones beoordeeld. Deze beoordeling heeft als resultaat kaarten per netwerk waarop minder geschikte en relatief meer geschikte gebieden voor een RBT te onderscheiden zijn. Daarnaast zijn integrale visies opgesteld, waarbij een de netwerkkaarten gecombineerd zijn en op basis daarvan de geschiktheid van het gebied voor een RBT is bepaald.

Vervolgens heeft de stuurgroep een weging<sup>21</sup> uitgevoerd. Hierin hebben zij aangegeven welke aspecten zij belangrijk achten en welke aspecten zij minder belangrijk achten. Als

---

<sup>20</sup> Harde plannen zijn reeds vastgelegd in een goedgekeurd bestemmingsplan of reeds in uitvoering

<sup>21</sup> De weging vindt plaats door 100 punten te verdelen over de aspecten binnen een netwerk en bij de integrale visies, over de vijf netwerken.

afsluiting van dit beoordelingsproces heeft de stuurgroep RBT de netwerken ten opzicht van elkaar gewogen.

De resultaten van het complete beoordelingproces is weergegeven in hoofdstuk 5.

### 4.3 Beoordeling afzonderlijke netwerken

#### 4.3.1 Blauw netwerk

Als uitgangspunt voor de beoordeling is de stroomgebiedsvisie van waterschap en provincie gebruikt. In feite heeft in de stroomgebiedsvisie al integrale afweging waar stedelijk uitbreidingsmogelijkheden mogelijk zijn, dan wel waar belemmeringen liggen, plaatsgevonden. Er heeft geen nieuwe beoordeling plaatsgevonden.

#### Duurzaam blauw netwerk

Er is sprake van een duurzaam functionerend blauw netwerk wanneer de gebruiksaanspraken en effecten daarvan de natuurlijke grond- en oppervlaktewatersystemen niet beïnvloeden. Belangrijke basisprincipes daarbij zijn:

- Schoon water schoon houden;
- Water sparen in het gebied zelf;
- Water hergebruiken.

#### Aanknopingspunten

Aanknopingspunten voor duurzame ontwikkeling vanuit het aspect water zijn:

- Aanwezigheid van schoon water;
- Natte natuurontwikkeling;
- Waterstromen binnen de locatie scheiden naar kwaliteit.

Op inrichtingsniveau zullen deze punten nader aandacht krijgen.

#### 4.3.2 Groen netwerk

In het groene netwerk zijn de volgende aspecten onderscheiden:

Zeer moeilijk vervangbare natuur - Moeilijk vervangbare natuur -  
 Vervangbare natuur – Ganzengebied en/of gebied voor andere wintergasten  
 – Recreatief groen inclusief 'Groene Long' - Verbreden ecologisch  
 verbindingzone

#### Duurzaam groen netwerk

Er is sprake van een duurzaam functionerend groen netwerk wanneer de kenmerkende levensgemeenschappen voor het gebied zich optimaal kunnen ontplooien en de daarin thuishorende planten en dieren zich goed kunnen verspreiden. Dit betekent dat wonen en werken de ecologische kwaliteiten en potenties niet mogen aantasten, en waar mogelijk bijdragen aan versterking van de mogelijkheden. Daarbij bestaat steeds een sterke relatie met het functioneren van het blauwe netwerk (water). Belangrijke basisprincipes zijn:

- Behouden/verder ontwikkelen van actuele kwaliteiten;
- Ontwikkelen van potenties;
- Zorg voor verbindingen tussen afzonderlijke biotopen; ecologische verbindingzones spelen hierin een belangrijke rol.

#### Aanknopingspunten

Aanknopingspunten voor duurzame ontwikkeling vanuit het groene netwerk zijn onder andere:

- Behouden en uitbreiden van groene zones;

- Zorgen voor verbindingen tussen groene gebieden, behouden en uitbreiden van de bestaande verbindingzones;
- Aanleggen van groene zones;
- Compensatie voor eventueel verlies van groene kwaliteiten, volgens het compensatiebeginsel voor natuur, bos en landschap (provincie Overijssel).

Op locatiekeuzeniveau is het zaak de kwetsbare elementen te ontzien. Wanneer dit niet geheel mogelijk is kan op inrichtingsniveau verder uitgewerkt worden waar inpassing van kwetsbare groene aspecten mogelijk is. Het groene netwerk kan op inrichtingsniveau een kader vormen voor het ontwerp van het RBT.

### Randvoorwaarden en zones

Onder de harde randvoorwaarden die gesteld worden binnen het groene netwerk valt de Doorbraak.

Omdat de aspecten binnen het groene netwerk een waarde hebben voor de omgeving zijn ze in principe minder geschikt voor de vestiging van een RBT.

Voor de verschillende aspecten uit het groene netwerk zijn de volgende zones gehanteerd voor de beoordeling:

| Aspect                                                                              | Zone                                 | Beoordeling                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Zeer moeilijk vervangbare natuur, moeilijk vervangbare natuur en vervangbare natuur | Geen                                 | Gebieden zelf zijn relatief ongeschikt voor RBT. Bij beoordeling van de natuurwaarde is al rekening gehouden met een eventuele noodzakelijke buffer.                                                                                                                                                                             |
| Ganzengebied en/of gebied voor andere wintergasten                                  | Geen                                 | Gebied zelf is relatief ongeschikt voor RBT. Omdat het in dit gebied gaat om dezelfde waarden als die in de gebieden met vervangbare natuurwaarde is bij de beoordeling, dit gebied samengevoegd met de gebieden met vervangbare natuur.                                                                                         |
| Recreatief groen inclusief 'Groene Long'                                            | 100 meter                            | Gebied zelf en zone van 100 meter er om heen zijn relatief ongeschikt, daarbuiten relatief geschikt                                                                                                                                                                                                                              |
| Doorbraak                                                                           |                                      | Uitsluitingsgebied.                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Verbreden ecologisch verbindingzone                                                 | Zone van 37,5 meter aan beide zijden | Deze zone wordt als relatief minder geschikt voor een RBT beschouwd. Daarbuiten is gebied wel geschikt voor een RBT. De breedte van de zone komt overeen met de maat die de provincie heeft vastgesteld als noodzakelijk om een robuuste verbinding te realiseren daar waar een stedelijke ontwikkeling aan de Doorbraak grenst. |

### Ontwikkelingsmogelijkheden voor het RBT

Binnen het groene netwerk zijn verschillende aspecten onderscheiden waarmee bij de locatiekeuze rekening mee moet worden gehouden. Met name uitsluitingsgebieden, in dit

geval de Doorbraak die als ecologische verbindingzone fungeert, drukken een stempel op de locatiekeuze. Maar ook aspecten zoals zeer moeilijk vervangbare natuur spelen een rol in de geschiktheidsbeoordeling.

In een ontwerpproces op inrichtingsniveau kan onderzocht worden in hoeverre de andere aspecten eventueel ingepast kunnen worden in het RBT.

In de locatie Almelo-Zuid en het zoekgebied Almelo-Noord komen geen natuurgebieden met een beschermde status voor.

### 4.3.3 Grijs netwerk

In het grijze netwerk worden de volgende aspecten onderscheiden:

Afstand tot NS-station – Nabijheid afrit van hoofdwegennet ( A35/N36)  
 Afstand tot knooppunt Azelo over de weg - Stamspoor- Overslagstation<sup>22</sup>-  
 Kanaal tonnage tot 600 ton - Kanaal tonnage tot 2000 ton

#### Duurzaam grijs netwerk

Er is sprake van een duurzaam functionerend grijs netwerk wanneer dit in de basisbehoefte voorziet aan een goede bereikbaarheid en mobiliteit, binnen de randvoorwaarden van milieukwaliteit (energieverbruik, geluidsoverlast en uitstoot van verontreinigde stoffen), ecologische kwaliteit (verstoring en versnippering), verkeersleefbaarheid (verkeersveiligheid en sociale veiligheid).

Belangrijke principes zijn daarbij:

- Beperkt autogebruik;
- Optimaal fietsnetwerk;
- Optimaal hoogwaardig openbaar vervoer netwerk;
- Zo min mogelijk energiegebruik/energieverlies.

De laatste drie aspecten gelden vooral op inrichtingsniveau en komen daarom in de volgende fase van het MER aan de orde. In de leefbaarheidsanalyse krijgt verkeer, en met name de gevolgen van extra verkeersbewegingen, aandacht.

Het eerste aspect biedt aanknopingspunten voor een duurzame locatiekeuze.

#### Aanknopingspunten

Ten aanzien van locatiekeuze gelden voor duurzame ontwikkeling vanuit het grijze netwerk onder andere de volgende aanknopingspunten:

- Ontsluitingsmogelijkheden voor spoor, weg- en waterwegen;
- Mogelijkheden voor multimodaal transport;
- Hoogwaardige openbaar vervoersmogelijkheden.

Op locatiekeuzeniveau liggen voor het RBT vooral mogelijkheden om gunstige bereikbaarheid via de weg (programma van eisen RBT). Dit betekent voor het RBT een snelle en zo direct mogelijke ontsluiting op het hoofdwegennet en nabijheid van de A1.

Daarnaast is in het programma van eisen opgenomen dat indien mogelijk, een multimodale ontsluiting gestimuleerd moet worden.

#### Randvoorwaarden en zones

Voor het grijze netwerk gelden een aantal harde randvoorwaarden. Zo kan een bedrijventerrein niet gerealiseerd worden waar wegen, waterwegen of spoorwegen liggen. Deze aspecten vormen dus een harde randvoorwaarde. De zones om de grijze aspecten zijn

<sup>22</sup> In de wegging is (conform het locatieMER uit 2000) het overslagstation bij Oldenzaal meegewogen. Deze overslag is echter niet meer relevant. Wel is in Hengelo een waterterminal gerealiseerd. Omdat deze op ongeveer dezelfde afstand ligt als het eerder genoemde overslagstation bij Oldenzaal, heeft dit voor de beoordeling geen gevolgen.

alle positieve zones. Dit betekent dat hoe dichterbij het betreffende aspect, hoe beter geschikt voor de aanleg van het RBT.

| Aspect                                      | Zone                                    | Beoordeling                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|---------------------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Afstand tot NS-Station                      | 1000 meter                              | Gebied binnen 1000 meter van een NS-station is als relatief geschikt aangemerkt. Het geplande station in Aadorp is niet meegenomen, omdat realisatie daarvan afhankelijk is van woningbouw en nog onzeker uit oogpunt van exploitatie.                                                        |
| Nabijheid afrit van hoofdwegennet (A35/N36) | 1500 meter                              | De gebieden die binnen een zone van 1500 meter van een oprit liggen zijn relatief geschikt.                                                                                                                                                                                                   |
| Afstand tot knooppunt Azelo over de weg     | 5 kilometer/ 10 kilometer/ 20 kilometer | Het gebied binnen een afstand van 5 kilometer over de weg is relatief geschikt voor een RBT. Naarmate het gebied op grotere afstand ligt van het knooppunt met de A1, is het gebied minder geschikt, waarbij de gebieden die op meer dan 20 kilometer afstand liggen het minst geschikt zijn. |
| Stamspoor                                   |                                         | Alleen het westelijk deel van het zoekgebied Almelo-Noord is relatief geschikt omdat dit het enige gebied is waar door verlenging van bestaande stamsporen een eventuele spoorontsluiting te realiseren is.                                                                                   |
| Kanaal tonnage tot 600 ton.                 | 500 meter                               | Voor de kanalen geldt dat de zones tot 500 meter vanaf de kanalen als geschikt zijn aangemerkt, en de gebieden hierbuiten als relatief ongeschikt. Reden hiervoor is dat voor de ontsluiting via het kanaal op de bedrijfskavel zelf een ontsluiting mogelijk moet zijn.                      |
| Kanaal tonnage tot 2000 ton                 | 500 meter                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Overslagstation                             | 20 kilometer                            | Gebied binnen 20 kilometer van het overslagstation is relatief meer geschikt, het gebied daarbuiten relatief minder geschikt.                                                                                                                                                                 |

#### Ontwikkelingsmogelijkheden voor het RBT

Vanuit het programma van eisen van het RBT kan gesteld worden dat goede bereikbaarheid een van de hoofdcriteria is. Goede bereikbaarheid heeft in eerste instantie te maken met de aanwezigheid van ontsluitingsmogelijkheden, over de weg, maar ook per spoor en over water.



#### 4.3.4 Rood netwerk

In het rode netwerk worden de volgende aspecten onderscheiden:

Aansluitend bij bestaand bedrijventerrein - Grote afstand naar bestaande woonbebouwing  
Grote afstand naar geplande woonbebouwing

#### Duurzaam rood netwerk

Er is sprake van een duurzaam rood netwerk wanneer:

- het terrein in hoge mate zelfvoorzienend is;
- de functionele, belevings- en toekomstwaarden van het terrein hoog zijn;
- de interne mobiliteitsbehoefte gering is.

#### Aanknopingspunten

Aanknopingspunten voor duurzame ontwikkeling vanuit het rode netwerk zijn onder andere:

- voortzetten van bestaande stedelijke structuren;
- aansluiting op geprojecteerd (lokaal) bedrijventerrein;
- intensief ruimtegebruik.

In de locatiekeuze kan reeds rekening gehouden worden met de aansluiting op zowel de bestaande stedelijke structuren als aansluiting op bestaande bedrijventerreinen. Een duurzame inrichting streeft daarnaast naar een intensief gebruik van de ruimte en eventuele milieukoppelingen met reeds bestaande bedrijven (warmte, energie, afval).

Op inrichtingsniveau kan vervolgens gekeken worden naar verdere mogelijkheden voor het RBT om zelfvoorzienend te zijn (met inzet op hoge toekomstwaarde en geringe mobiliteitsbehoefte).

#### Randvoorwaarden en zones

Voor het rode netwerk gelden de bestaande woongebieden en werkgebieden als uitsluitingsgebieden. De bestaande woon- en werkgebieden zijn dus ongeschikt voor de vestiging van een RBT.

Om bestaande aaneengesloten woonbebouwing geldt een buffer van 100 meter. Het gebied binnen deze buffer is ongeschikt voor een RBT. Deze 100 meter komt overeen met de afstand uit de VNG-nota "bedrijven en milieuzonering" die geldt als aan te houden afstand tussen bedrijven van categorie 3 en woonbebouwing.

Voor zowel bestaande als geplande woonbebouwing geldt verder dat hoe verder het RBT van woonbebouwing ligt, hoe geschikter het gebied. Waarbij het gebied op meer dan 1000 meter als relatief meest geschiktst is aan te merken. Deze maat komt overeen met de aan te houden afstand tussen bedrijven van milieucategorie 5 en woonbebouwing.

Voor geplande bedrijventerreinen (structuurplan van Almelo) is er van uitgegaan dat deze in principe ook geschikt kunnen zijn voor een regionaal bedrijventerrein.

| Aspect                                    | Zone      | Beoordeling                                                                        |
|-------------------------------------------|-----------|------------------------------------------------------------------------------------|
| Aansluitend bij bestaand bedrijventerrein | 500 meter | Het gebied op grotere afstand dan 500 meter is als relatief geschiktst beoordeeld. |

|                                           |                                                          |                                                                                                                                                     |
|-------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Grote afstand tot bestaande woonbebouwing | 100 meter buffer. Daarna zones tot 300/500 en 1000 meter | Bestaand woongebied inclusief buffer van 100 meter is uitgesloten. Daarna geldt hoe verder weg, des te geschikter het gebied is voor een RBT.       |
| Grote afstand tot geplande woonbebouwing  | 100 meter buffer. Daarna zone tot 300/500 en 1000 meter  | Gepland woongebied inclusief buffer van 100 meter is het minst geschikt. Daarna geldt hoe verder weg, des te geschikter het gebied is voor een RBT. |

### Ontwikkelingsmogelijkheden voor het RBT

Mogelijkheden voor het RBT liggen in het rode netwerk voornamelijk in de nabijheid van bestaand bedrijventerrein, zo ver mogelijk van bestaande of geplande aaneengesloten woonbebouwing. Bij aansluiting bij bestaande terreinen kan gebruik gemaakt worden van de mogelijkheden tot samenwerking tussen de verschillende bedrijven en gebruik gemaakt worden van de aanwezige ruimte.

#### 4.3.5 Geel netwerk

In het gele netwerk worden de volgende aspecten onderscheiden:

Gebieden met archeologische indicatieve waarde -  
Aardkundig waardevolle gebieden – Landgoederen natuurschoonwet -

#### Duurzaam geel netwerk

Er is sprake van een duurzaam functionerend geel netwerk wanneer kwalitatief hoogwaardige stadslandschappen bestaan die duurzaam en streekeigen zijn. Dit betekent dat zorgvuldig moet worden omgegaan met cultuurhistorisch erfgoed en eigentijdse cultuuruitingen, dat oriëntatie mogelijk is aan de hand van landschappelijke en stedelijke elementen en patronen, dat er samenhang is tussen elementen en patronen, dat de ruimte multifunctioneel is en flexibel in de tijd. Bovendien moet het geheel te beheren zijn.

#### Aanknopingspunten

Aanknopingspunten voor duurzame ontwikkeling vanuit het gele netwerk zijn onder andere:

- uitbreiding van kwalitatief hoogwaardige stadslandschappen;
- gebruik maken van de aanwezige geomorfologische patronen, landschappelijke structuren en (streekeigen) bebouwingsstructuren.

Op locatiekeuzeniveau kan hierin aansluiting gevonden worden door de meest waardevolle gebiedsdelen zoveel mogelijk te ontzien. Indien door de locatiekeuze aspecten van het gele netwerk toch zouden conflicteren, kan bezien worden of deze op inrichtingsniveau mogelijkkerwijs kunnen worden ingepast in het ontwerp.

#### Randvoorwaarden en zones

In het gele netwerk worden aspecten beschreven die landschappelijke en cultuurhistorische randvoorwaarden stellen aan de zoekgebieden. In dit netwerk zijn geen harde randvoorwaarden gesteld. Beide zoekgebieden vallen namelijk buiten de Belvédère-gebieden. Dat wil zeggen dat binnen deze locaties – vanuit nationaal perspectief gezien – geen stapeling van waarden uit de drie in de Nota Belvédère genoemde cultuurhistorische categorieën te zien is. Toch kunnen uit de afzonderlijke disciplines wel belangrijke waarden voorkomen. De aspecten binnen dit netwerk zijn op de kaart als vlakdekkend geheel weergegeven waarin reeds een bepaalde buffer is verdisconteerd. De aspecten hebben geen extra zones.

| Aspect                                         | Zone | Beoordeling                                                                                                        |
|------------------------------------------------|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Gebieden met archeologische indicatieve waarde | -    | Voor alle drie de aspecten geldt dat de gebieden zelf relatief minder geschikt zijn voor ontwikkeling van een RBT. |
| Aardkundig waardevolle gebieden                | -    |                                                                                                                    |
| Landgoederen natuurschoonwet                   | -    |                                                                                                                    |

### Ontwikkelingsmogelijkheden voor het RBT

Bij de ontwikkelingsmogelijkheden van het RBT binnen het gele netwerk speelt de onomkeerbaarheid van de aantasting van aardkundige waarde een belangrijke rol in de geschiktheidsbeoordeling van de zoekgebieden.

#### 4.4 Integrale beoordeling netwerken

Na beoordeling van de individuele netwerken zijn de verschillende netwerkkaarten ten opzichte van elkaar gewogen. Hierbij zijn vier visies onderscheiden:

1. Een ongewogen visie, waarbij alle netwerken en aspecten gelijk zijn gewogen<sup>23</sup>;
2. Een natuur- en landschapsvisie waarbij het blauwe, groene en gele netwerk een zwaarder gewicht hebben gekregen dan beide andere (in de verhouding 30-30-30-5-5). De aspecten binnen de netwerken zijn hierbij gelijk gewogen;
3. Een infra- en bebouwingsvisie waarbij het rode en grijze netwerk een zwaarder gewicht hebben gekregen (in de verhouding 35-35-10-10-10). De aspecten binnen de netwerken zijn hierbij opnieuw gelijk gewogen.
4. Een gewogen visie 2003, waarbij de netwerken een bepaalde beoordeling hebben gekregen, evenals de aspecten. De gewogen visie is tot stand gekomen in de stuurgroep RBT.

<sup>23</sup> Uitgezonderd het blauwe netwerk omdat hierin is aangesloten bij de stroomgebiedsvisie en binnen dit netwerk geen nieuwe beoordeling van aspecten heeft plaatsgevonden



## 5 Resultaten geschiktheidsbeoordeling

### 5.1 Inleiding

Op basis van de netwerkkaarten met daarop de gegevens van de huidige situatie in het studiegebied, zoals weergegeven in hoofdstuk 3, en met behulp van de beoordelingsmethodiek zoals weergegeven in hoofdstuk 4, vindt in dit hoofdstuk de analyse plaats voor de relatieve geschiktheid van de zoekgebieden voor de situering van een regionaal bedrijventerrein. Dit wil zeggen dat de geschiktheid binnen de zoekgebieden wordt beoordeeld in termen van meer of minder geschikt op basis van de in kaart gebrachte netwerken.

In dit hoofdstuk wordt eerst in paragraaf 5.2 de geschiktheid van de afzonderlijke netwerken beschreven, zowel op basis van een ongewogen beoordeling (waarin alle aspecten even zwaar meetellen) als op basis van een gewogen beoordeling van de stuurgroep.

Na de beoordeling van de afzonderlijke netwerken worden in paragraaf 5.3 de visies geanalyseerd. Deze visies zijn gemaakt op basis van een score per netwerk. Hieruit zijn vier visies ontstaan (zie paragraaf 4.4).

Op basis van deze analyses worden in paragraaf 5.4 de gebieden die na deze globale analyse geschikt lijken.

### 5.2 Afzonderlijke netwerken

De afzonderlijke netwerken zijn op twee manieren beoordeeld:

1. een ongewogen beoordeling, waarbij alle aspecten even zwaar wegen,
2. een beoordeling van de stuurgroep RBT.

In de analyse worden de beoordeelde netwerken beschreven en worden verschillen tussen de beoordelingen geanalyseerd. Aan het eind van paragraaf 2 volgen de bijbehorende beoordelingskaarten (eerst de ongewogen netwerkkaart en vervolgens de gewogen netwerkkaart).

#### 5.2.1 Blauw netwerk

Bij het blauwe netwerk is uitgegaan van de stroomgebiedsvisie van waterschap en provincie. En is niet opnieuw een beoordeling uitgevoerd. Dit betekent dat er van het blauwe netwerk geen ongewogen versie is. Volgens de stroomgebiedsvisie zijn in beide gebieden stedelijke ontwikkelingen mogelijk. Het waterschap is op basis van een eerder opgestelde SOM-kaart van mening dat er toch verschillen zitten in beide locaties, waarbij naar hun mening Almelo-Zuid minder geschikt is vanwege een gemiddeld hogere grondwaterstand en de aanwezigheid van beekdalen. Om dit tot uitdrukking te brengen in de beoordeling is besloten de locatie Almelo-Zuid als iets minder geschikt te beschouwen dan Almelo-Noord. Dit komt tot uitdrukking in onderstaande weging.

| Zoekgebied/locatie | Gewicht |
|--------------------|---------|
| Noord              | 60      |
| Zuid               | 40      |

#### 5.2.2 Groen netwerk

De gewogen en ongewogen geschiktheidskaarten zijn gebaseerd op de volgende waardering:

| Aspecten                                                               | Ongewogen | Gewogen |
|------------------------------------------------------------------------|-----------|---------|
| Zeer moeilijk vervangbare natuur                                       | 20        | 44,5    |
| Recreatief groen inclusief 'Groene Long'                               | 20        | 23,5    |
| Moeilijk vervangbare natuur                                            | 20        | 22,0    |
| Vervangbare natuur, ganzengebied en/of gebied voor andere wintergasten | 20        | 10,0    |
| Verbreden ecologisch verbindingzone                                    | 20        | 0,0     |

In beide geschiktheidskaarten zijn het met name twee gebieden in Almelo-Noord die eruit springen als relatief ongeschikt. Dit zijn de groene long, in combinatie met vervangbare natuur en een klein gebiedje met zeer moeilijk vervangbare natuur.

In Almelo-Zuid zijn in de ongewogen visie de gebieden met zeer moeilijk vervangbare natuur het minst geschikt. In de gewogen visie zijn het ook de gebieden met de zeer moeilijk vervangbare natuur die als minst geschikt eruit springen.

In de weging komt duidelijk naar voren dat vooral de moeilijk tot zeer moeilijk vervangbare natuur hoog wordt gewaardeerd. Dit geldt ook voor het recreatieve groen. Afspraak is dat de Doorbraak (ecologische verbindingzone) daar waar een stedelijke ontwikkeling aan de doorbraak grenst verbreed wordt zodat een robuuste verbinding ontstaat. Dit aspect wordt echter voor de locatiekeuze van minder belang geacht vandaar dat dit aspect in de weging niet scoort. Op inrichtingsniveau moet dit uitgewerkt worden.

### 5.2.3 Grijs netwerk

De gewogen en ongewogen geschiktheidskaarten zijn gebaseerd op de volgende waardering:

| Aspecten                                | Ongewogen | Gewogen |
|-----------------------------------------|-----------|---------|
| Afstand tot NS-station                  | 14,3      | 7,0     |
| Afrit van snelweg A35/N36               | 14,3      | 33,0    |
| Kanaal tonnage tot 2000 ton             | 14,3      | 13,7    |
| Afstand tot knooppunt Azelo over de weg | 14,3      | 35,0    |
| Overslagstation                         | 14,3      | 5,0     |
| Stamspoor                               | 14,3      | 3,5     |
| Kanaal tonnage tot 600 ton              | 14,3      | 2,8     |

Zowel in de gewogen als in de ongewogen geschiktheidskaart komt de locatie Almelo-Zuid naar voren als een geschikte tot zeer geschikte locatie. Redenen hiervoor zijn de afstand tot knooppunt Azelo, directe aansluiting op de A35 en de nabijheid van het Twentekanaal. (met name ontsluiting via het Twentekanaal wordt van belang geacht).

Uit beide kaarten komt het oostelijk gedeelte van het zoekgebied Almelo-Noord eruit als weinig geschikt. Dit ligt ver van de A1 en er zijn geen mogelijkheden voor multimodale ontsluiting. Het westelijk deel komt voor een deel als geschikt naar voren, met name in de nabijheid van de aansluiting op de N36 en langs het kanaal. Hier zijn mogelijkheden voor een multimodale ontsluiting. Maar ontsluiting via kanaal Almelo-De Haandrik wordt gezien de beperkte capaciteit nauwelijks van belang geacht voor het RBT. Ook spoorvervoer wordt laag gewaardeerd.

### 5.2.4 Rood netwerk

De gewogen en ongewogen geschiktheidskaarten zijn gebaseerd op de volgende waardering:

| Aspecten                                   | Ongewogen | Gewogen |
|--------------------------------------------|-----------|---------|
| Aansluitend bij bestaand bedrijventerrein  | 33,3      | 38,0    |
| Grote afstand naar bestaande woonbebouwing | 33,3      | 32,5    |

|                                           |      |      |
|-------------------------------------------|------|------|
| Grote afstand naar geplande woonbebouwing | 33,3 | 29,5 |
|-------------------------------------------|------|------|

De gewogen en ongewogen geschiktheidskaart verschillen weinig, naarmate de afstand tot woonbebouwing groter is wordt de locatie als meer geschikt beoordeeld. Gebieden die aansluiten bij bestaande bedrijventerrein scoren relatief goed.

Maar duidelijk komt naar voren dat de afstand tot bestaande en geplande woningbouw bepalend is voor de geschiktheid van het gebied voor een RBT.

### 5.2.5 Geel netwerk

De gewogen en ongewogen geschiktheidskaarten zijn gebaseerd op de volgende waardering:

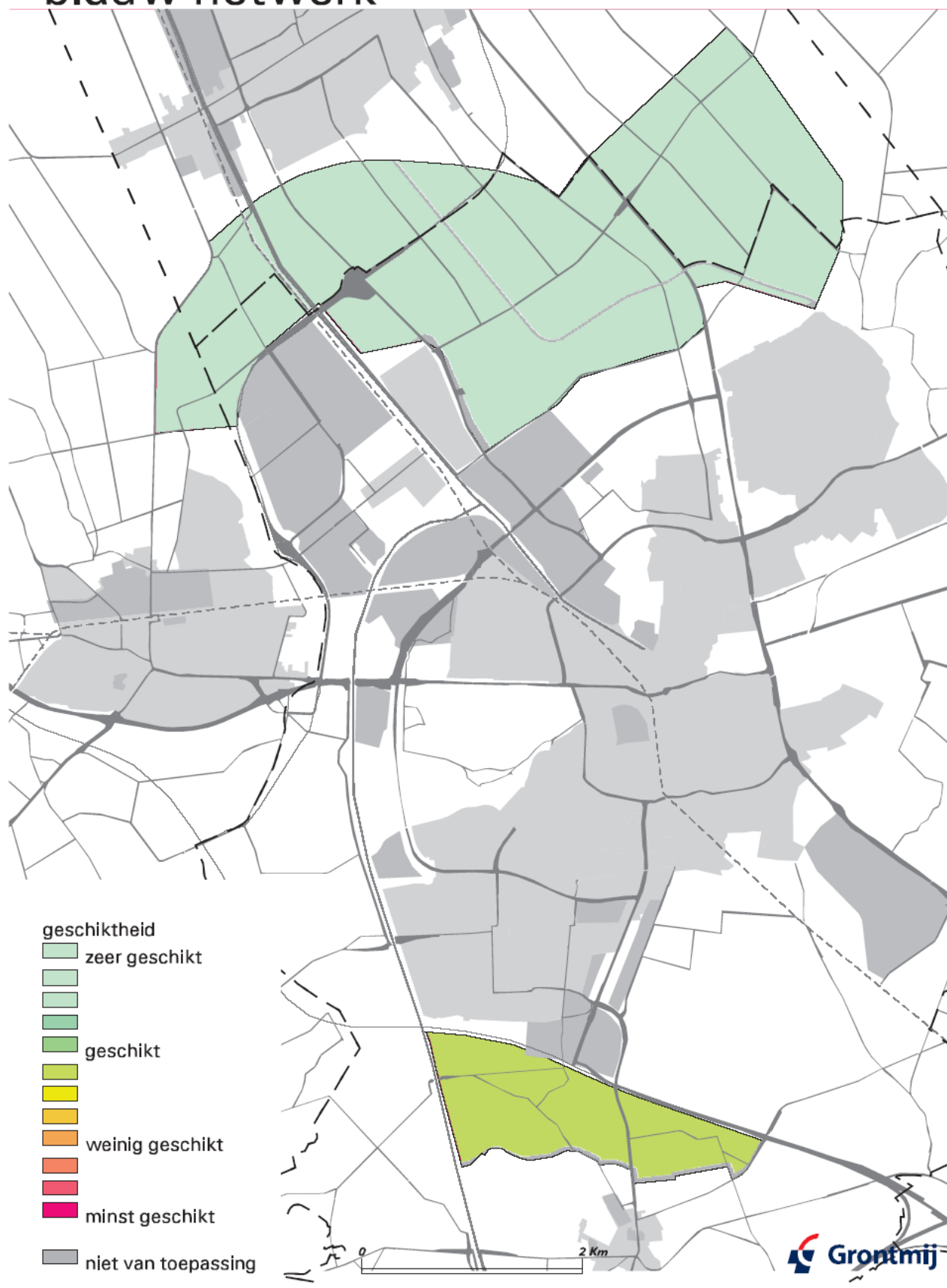
| Aspecten                                       | Ongewogen | Gewogen |
|------------------------------------------------|-----------|---------|
| Landgoederen natuurschoonwet                   | 33,3      | 52,0    |
| Gebieden met archeologische indicatieve waarde | 33,3      | 28,5    |
| Aardkundige waardevolle gebieden               | 33,3      | 19,5    |

Uit de geschiktheidsbeoordeling van het gele netwerk blijkt dat het met name het Erve 't Wolbert als minder geschikt naar voren komt. Dit betreft met name het gedeelte waar het landgoed overlapt met een archeologisch attentiegebied. In de gewogen versie is dit sterker het geval dan in de ongewogen versie.

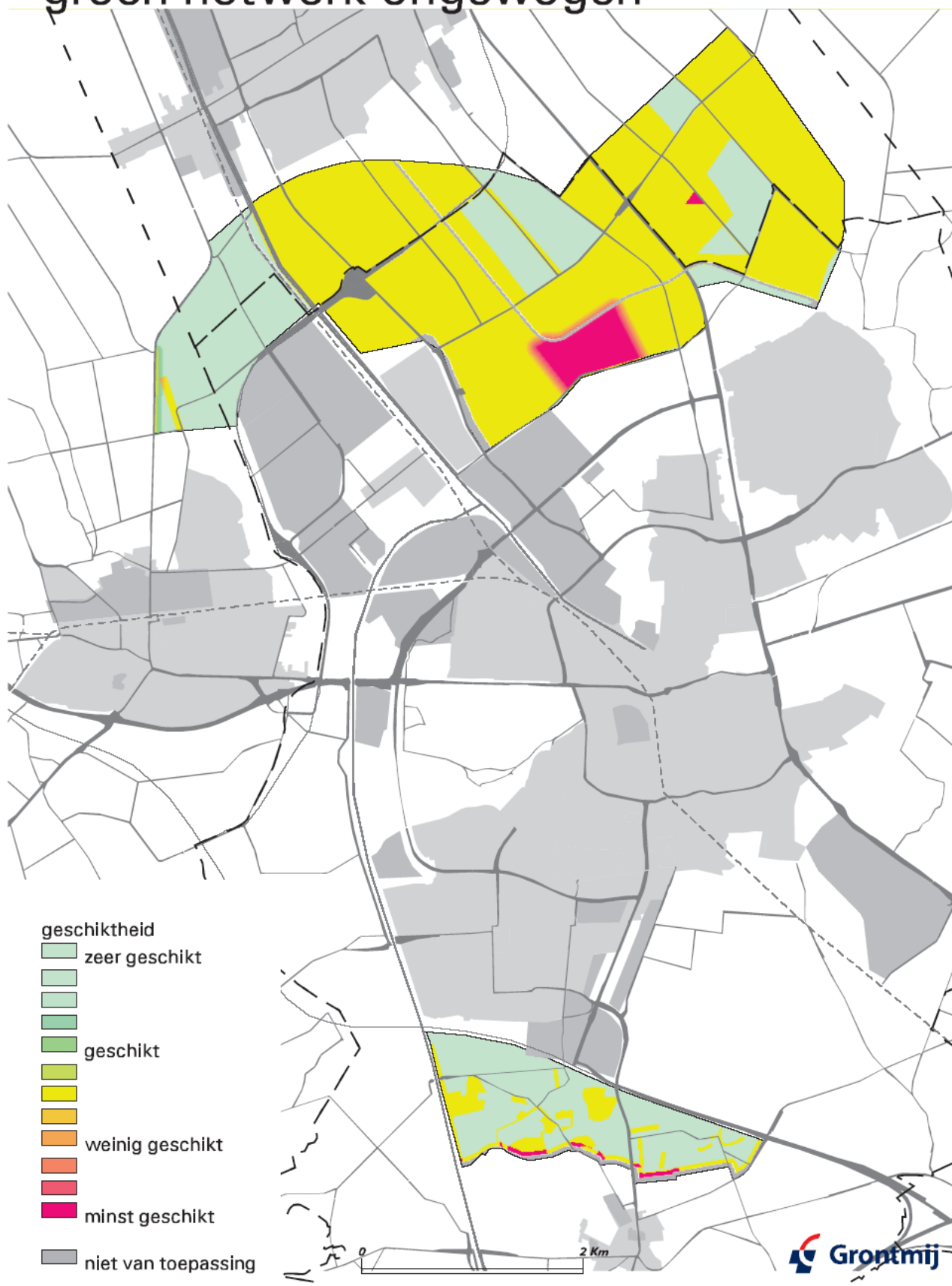




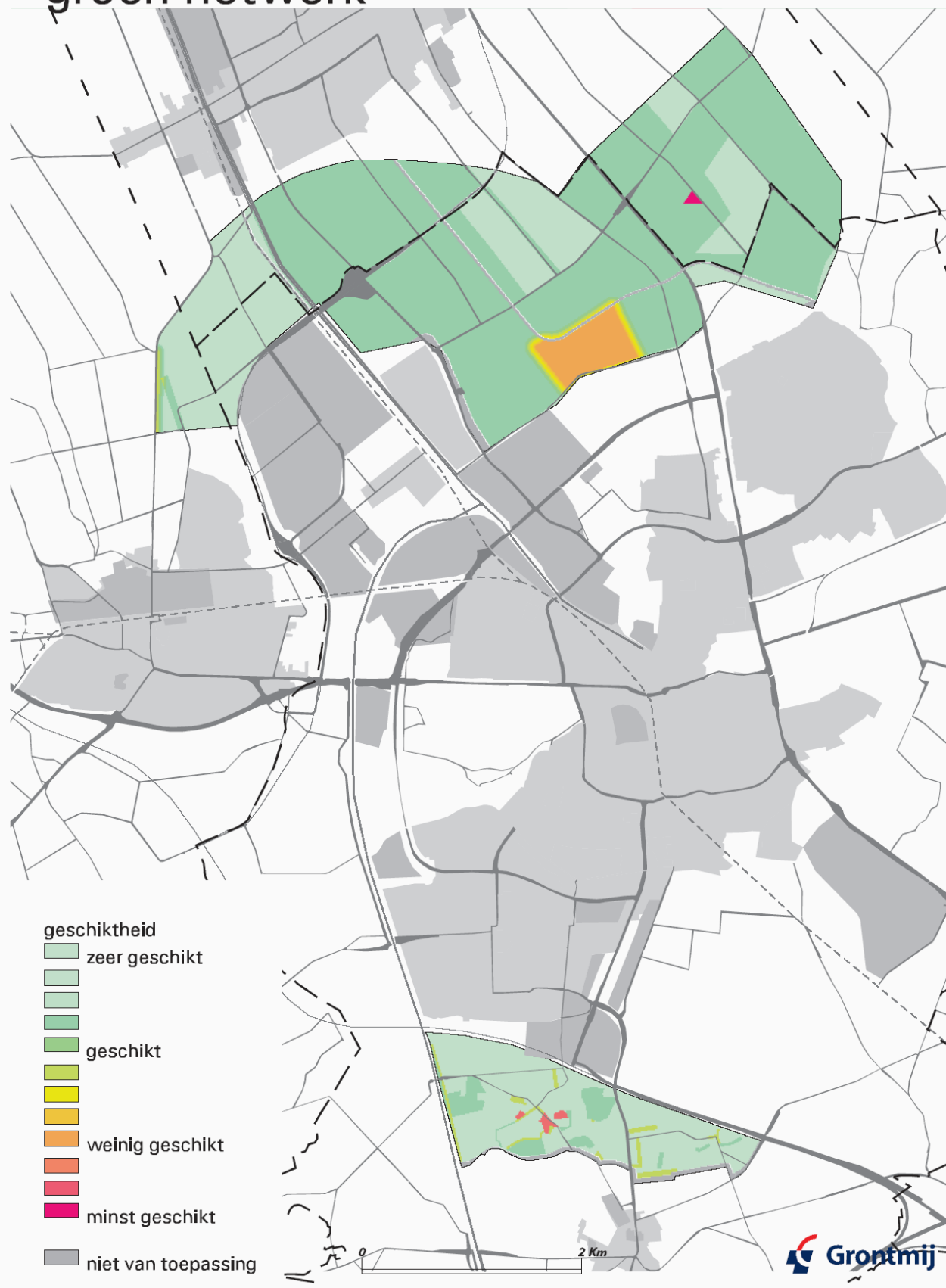
# regionaal bedrijventerrein twente blauw netwerk



# regionaal bedrijventerrein twente groen netwerk ongewogen

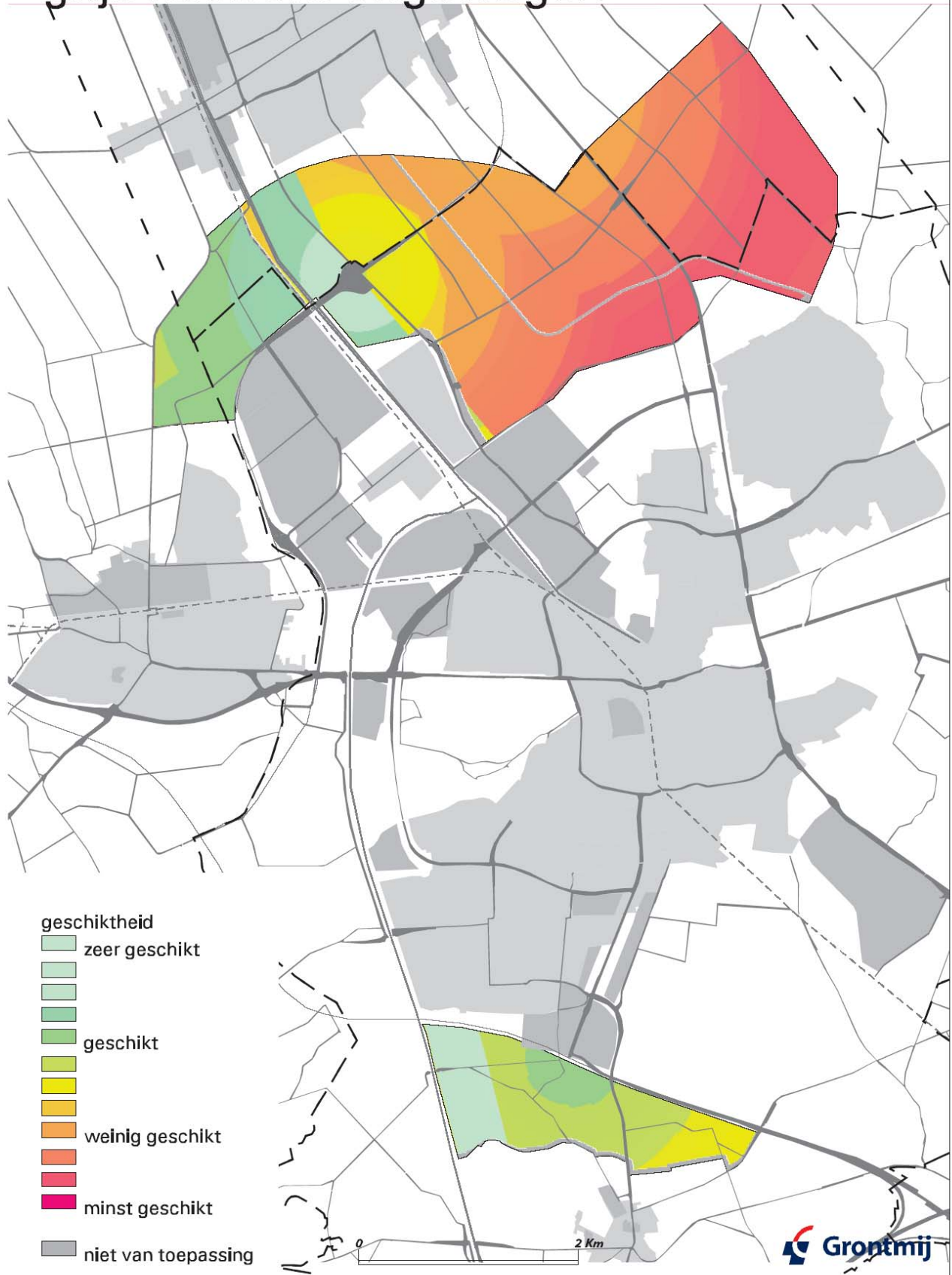


# regionaal bedrijventerrein twente groen netwerk



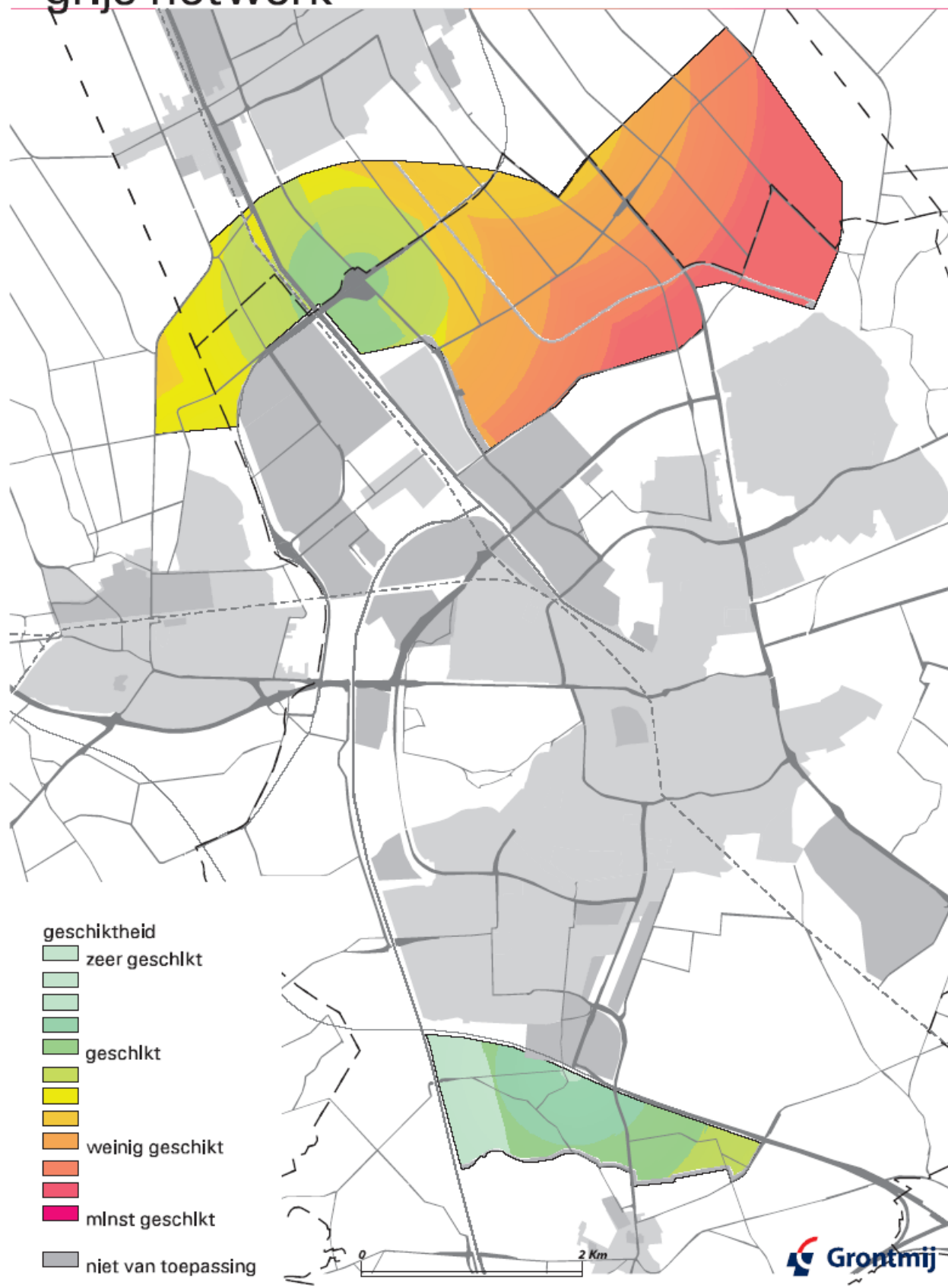
# regionaal bedrijventerrein twente

## grijs netwerk ongewogen

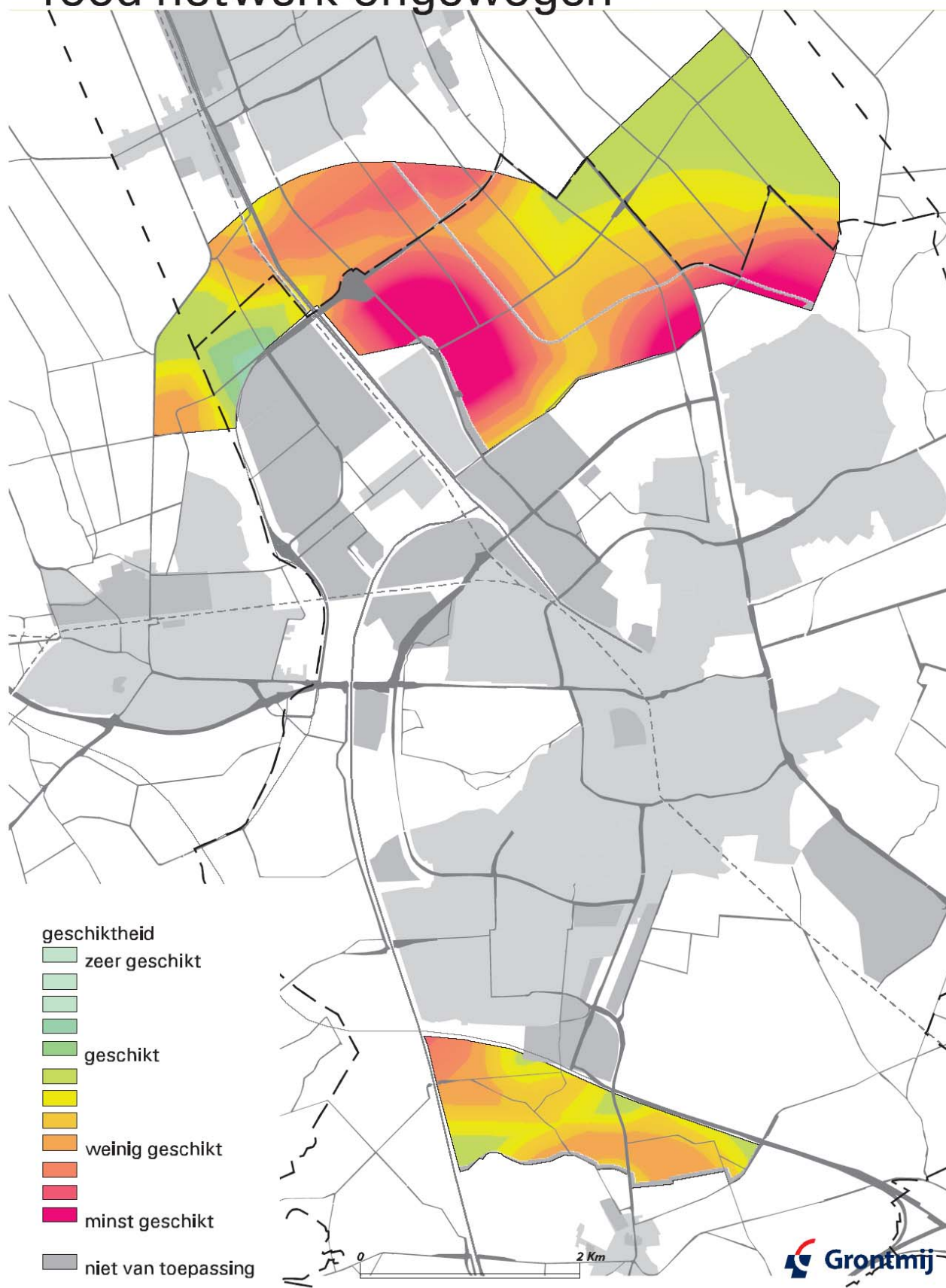




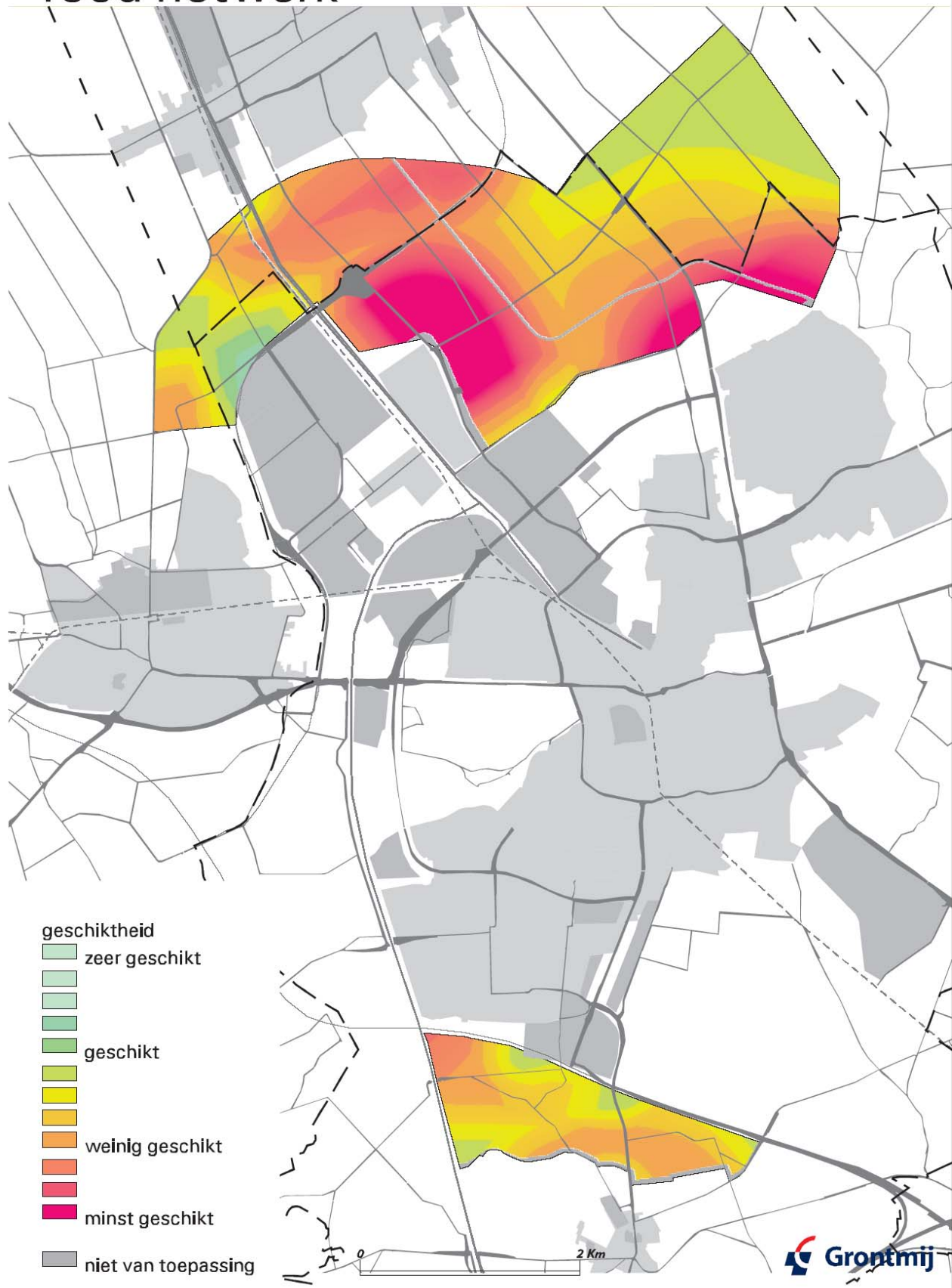
# regionaal bedrijventerrein twente grijs netwerk



# regionaal bedrijventerrein twente rood netwerk ongewogen

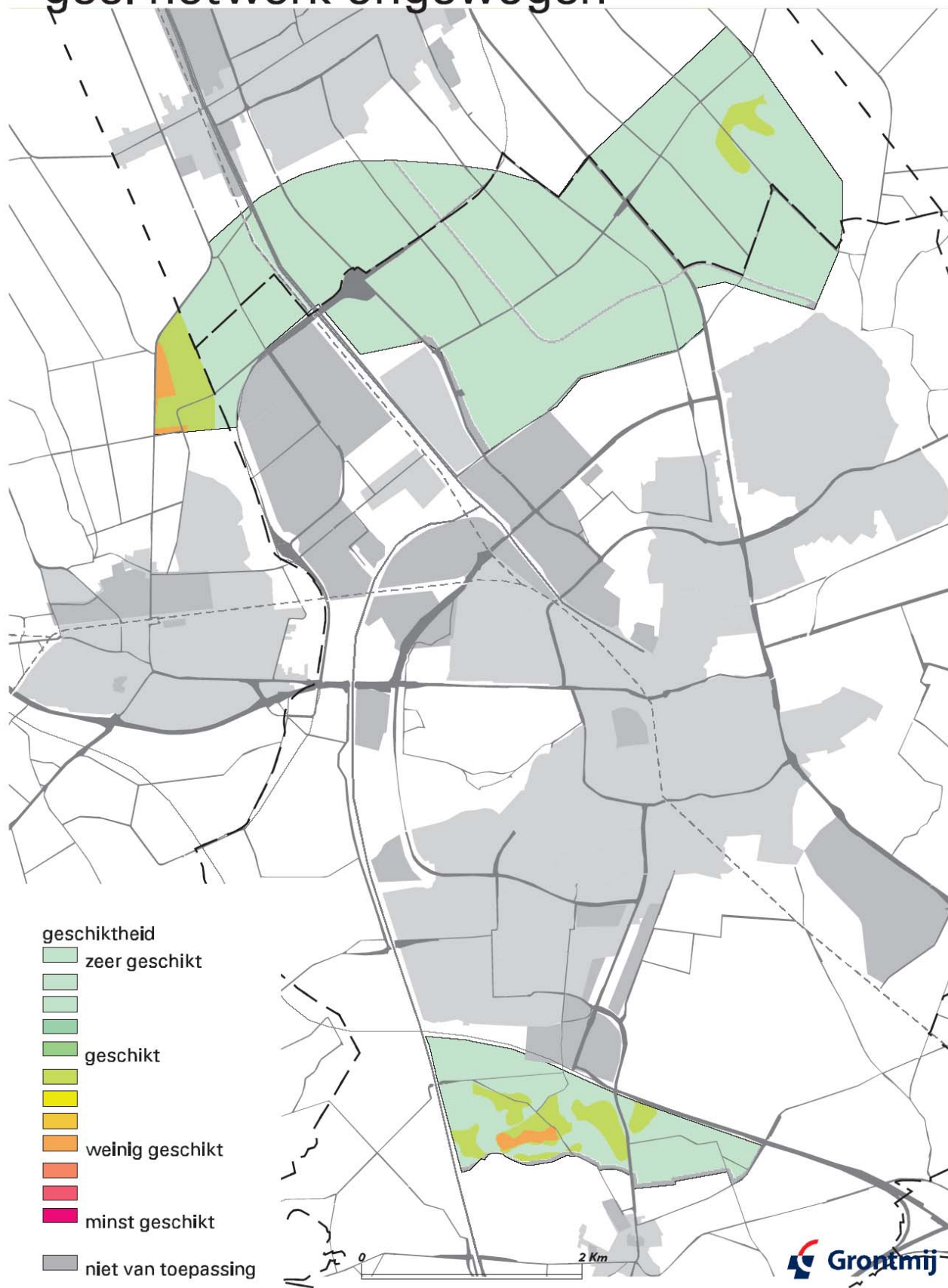


# regionaal bedrijventerrein twente rood netwerk



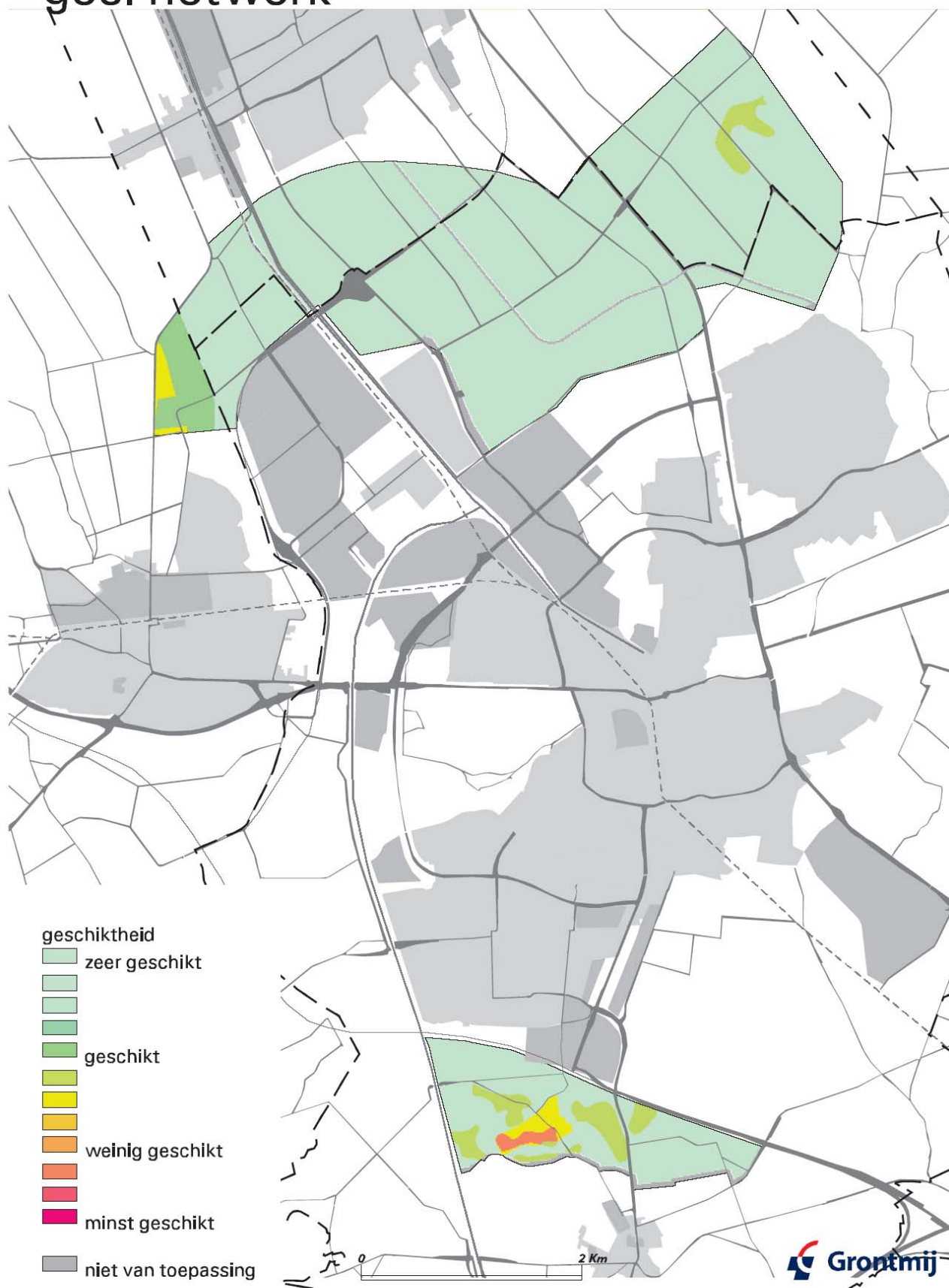


# regionaal bedrijventerrein twente geel netwerk ongewogen





# regionaal bedrijventerrein twente geel netwerk



### **5.3 Integrale analyse (visie)**

In de integrale analyse worden de visies geanalyseerd. Hierin komen vier visies aan bod (zie ook hoofdstuk 4):

1. Ongewogen visie (alle netwerken wegen even zwaar);
2. Visie ongewogen natuur (blauw, groen en geel wegen zwaarder dan rood en grijs);
3. Visie ongewogen infra en Bebouwing (grijs en rood wegen zwaarder dan blauw, groen en grijs);
4. Visie 26-11-03 (gewogen visie van de stuurgroep).

Met uitzondering van de gewogen visie van de stuurgroep zijn overige visies gebaseerd op ongewogen aspecten binnen de netwerken.

Eerst volgt in deze paragraaf een toelichting op de visies. De visiekaarten zijn aan het eind van de paragraaf opgenomen.

#### **5.3.1 Visie ongewogen**

In de visie ongewogen zijn een aantal locaties binnen Almelo-Zuid relatief minder geschikt. Dit betreft met name de zeer moeilijk vervangbare natuur en bij Erve 't Wolbert. In Almelo-Noord is het met name de groene Long en een strook ten oosten ervan die als weinig geschikt naar voren komen. Dit wordt veroorzaakt door een combinatie van het groene netwerk (vervangbare natuur, Groene Long), het rode netwerk (ligging nabij woonbebouwing en het grijze netwerk (relatief moeilijk te ontsluiten). Een strook ten noorden van Wierden komt naar voren als zeer geschikt. Dit is een combinatie van weinig woonbebouwing (rood netwerk), weinig natuurwaarden (groen netwerk) en een goede ontsluiting (grijs netwerk).

#### **5.3.2 Visie ongewogen natuur**

In de visie Natuur hebben het blauwe, groene en gele netwerk een score gekregen van 30 (op een schaal van 100), en het grijze en rode netwerk een score van 5 ieder. De zwaardere weging van de blauwe, groene en gele netwerken hebben hun weerslag op het kaartbeeld. Vanuit deze visie is duidelijk te zien dat beide gebieden in grote lijnen als relatief geschikt beoordeeld worden.

In het gebied Almelo-Zuid zijn het met name stukken met moeilijk vervangbare natuur en nabij Erve 't Wolbert die als weinig geschikt beoordeeld worden. Daarnaast zijn het de gebieden met archeologische attentiewaarde die eruit springen.

In Almelo-Noord is het met name de groene Long die als ongeschikt beoordeeld wordt evenals de locatie met moeilijk vervangbare natuur in het oostelijk deel. Het archeologisch attentiegebied is tevens duidelijk te herkennen als minder geschikt.

In het oostelijk deel is de geschiktheid minder, met name ten gevolge van waarden uit het gele netwerk en een strook vervangbare natuur.

#### **5.3.3 Visie ongewogen infra en Bebouwing**

In de visie Infra en Bebouwing hebben het grijze en rode netwerk een score gekregen van 35 (op een schaal van 100), en het blauwe, groene en gele een score van 10 ieder.

In deze visie is duidelijk te zien dat ontsluiting van het bedrijventerrein via weg en water zwaar meeweegt. Vanuit deze optiek is het gebied Almelo-Zuid grotendeels geschikt tot zeer geschikt. In Almelo-Noord is het met name het westelijk deel dat aansluit bij het bestaande bedrijventerrein en in de nabijheid van een aansluiting op de N36 dat als geschikt tot zeer geschikt beoordeeld wordt. Een goede ontsluiting speelt daarbij een rol. Het noordoostelijk deel wordt vooral als relatief geschikt beoordeeld vanwege de relatief grote afstand tot woonbebouwing.

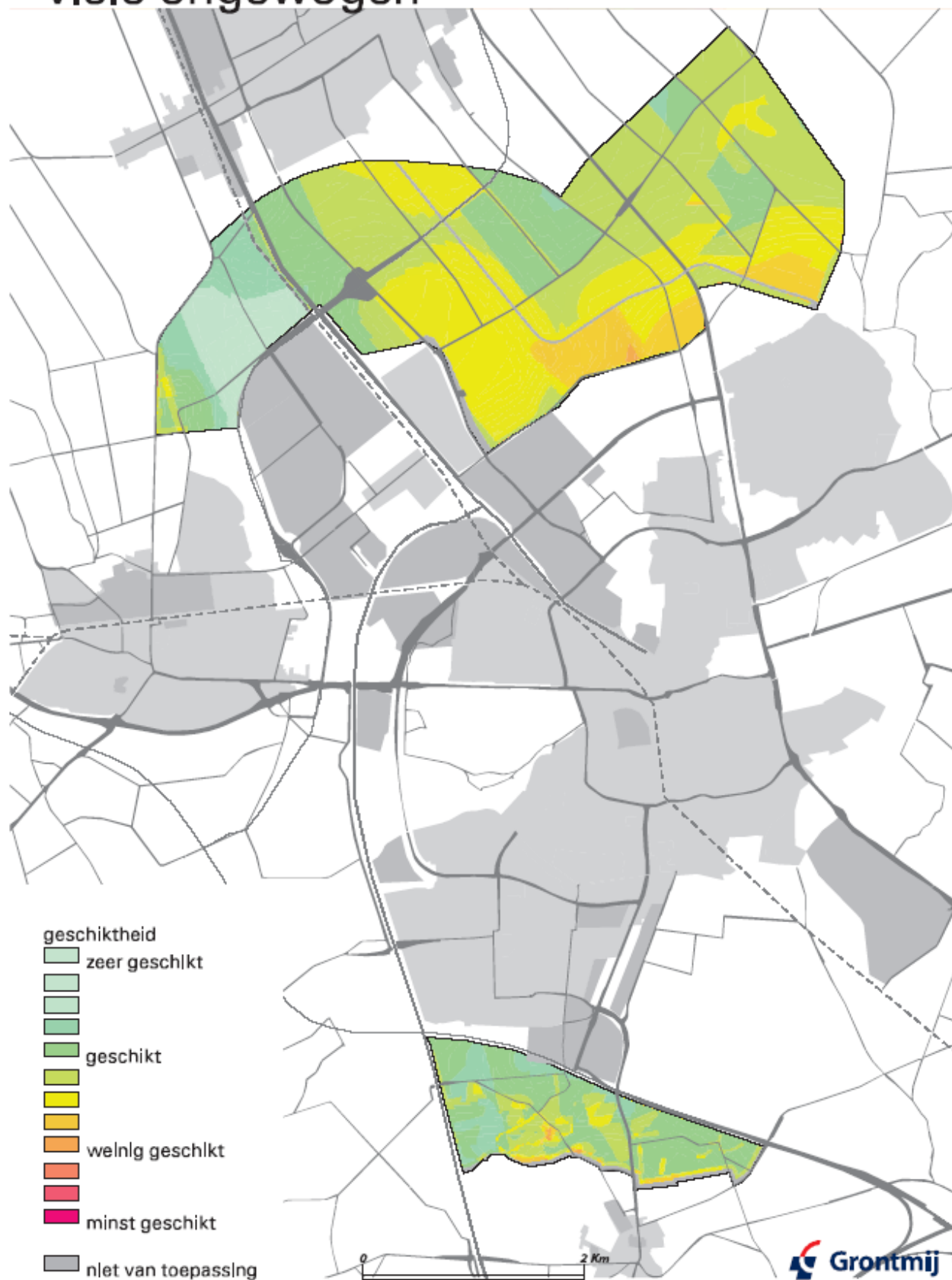
#### 5.3.4 Visie 26-11-03 (visie van de stuurgroep)

De stuurgroepgroep geeft in haar weging prioriteit aan bereikbaarheid van het bedrijventerrein, maar hecht daarnaast ook aan het groen netwerk (zie onderstaande tabel). Dit komt tot uitdrukking in de geschiktheid. Het gebied Almelo-Zuid wordt grotendeels als geschikt beoordeeld, met uitzondering van enige locaties met waardevolle natuur. Het westelijk deel van het gebied Almelo-Noord en een noordoostelijk gelegen deel komen naar voren als relatief geschikt.

| <b>Keuze</b>  | <b>Gewogen waardering</b> |
|---------------|---------------------------|
| Grijs netwerk | 47,0                      |
| Groen netwerk | 23,0                      |
| Rood netwerk  | 20,0                      |
| Blauw netwerk | 5,5                       |
| Geel netwerk  | 4,5                       |

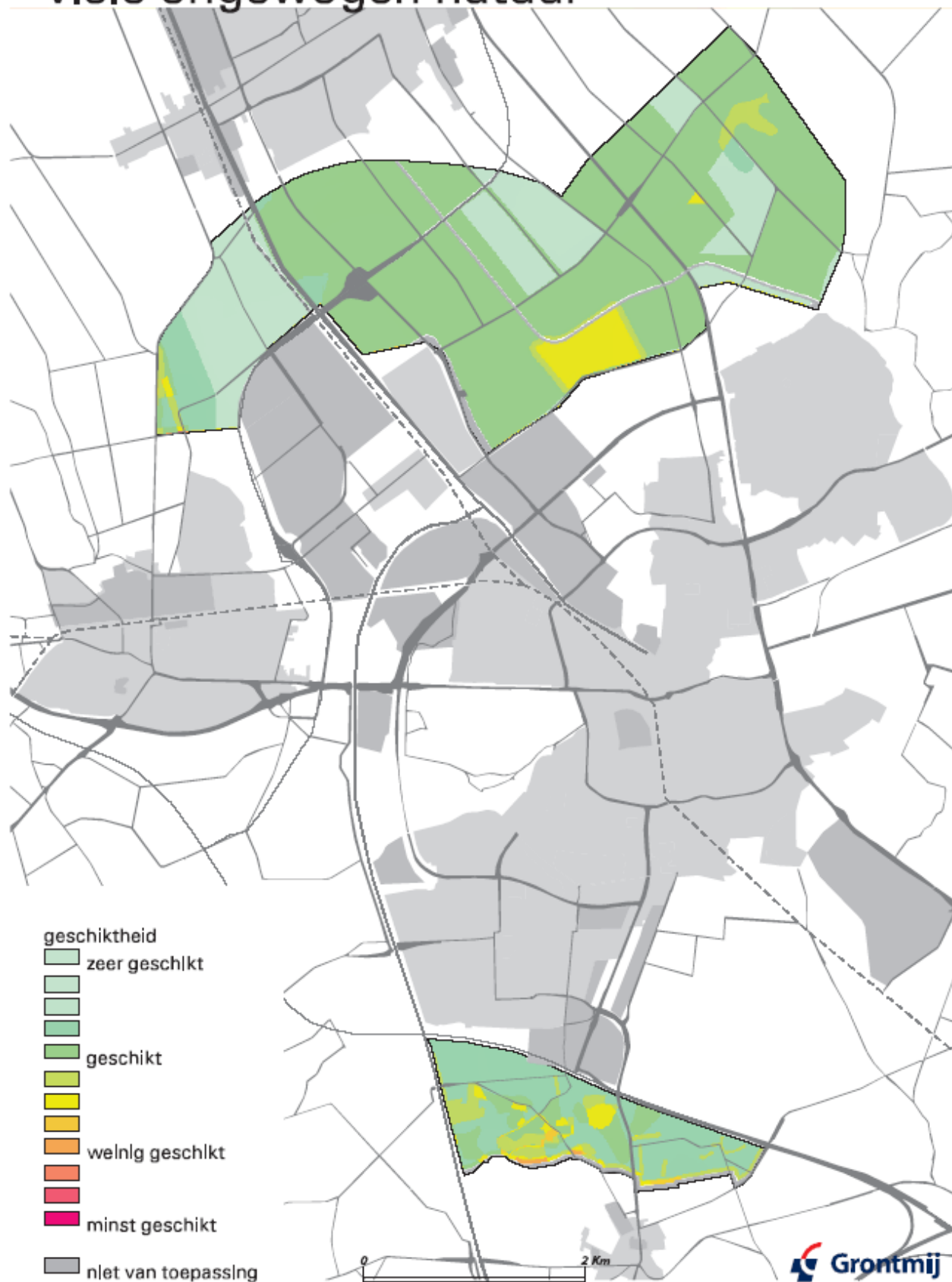
# regionaal bedrijventerrein twente

## visie ongewogen



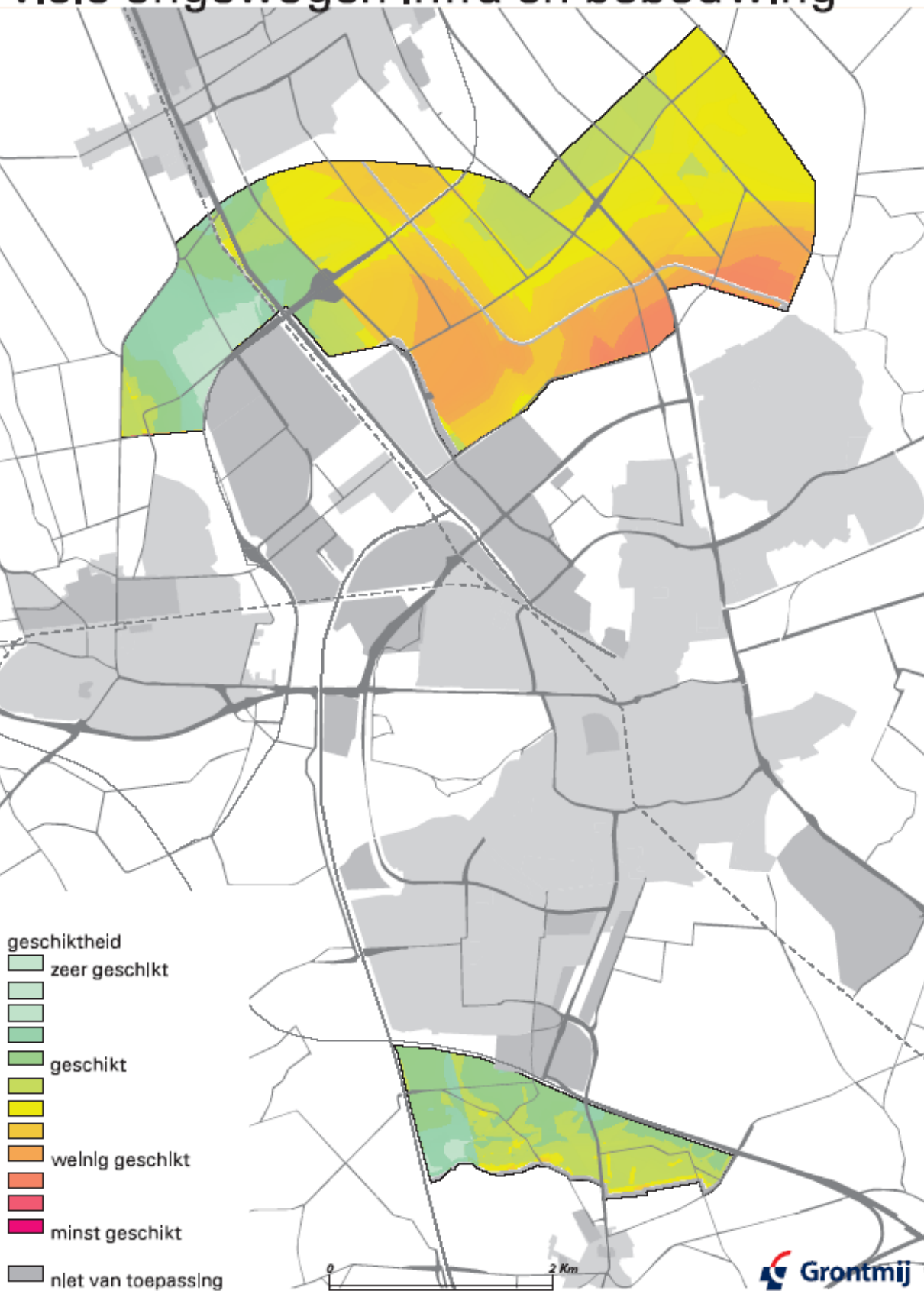
# regionaal bedrijventerrein twente

## visie ongewogen natuur

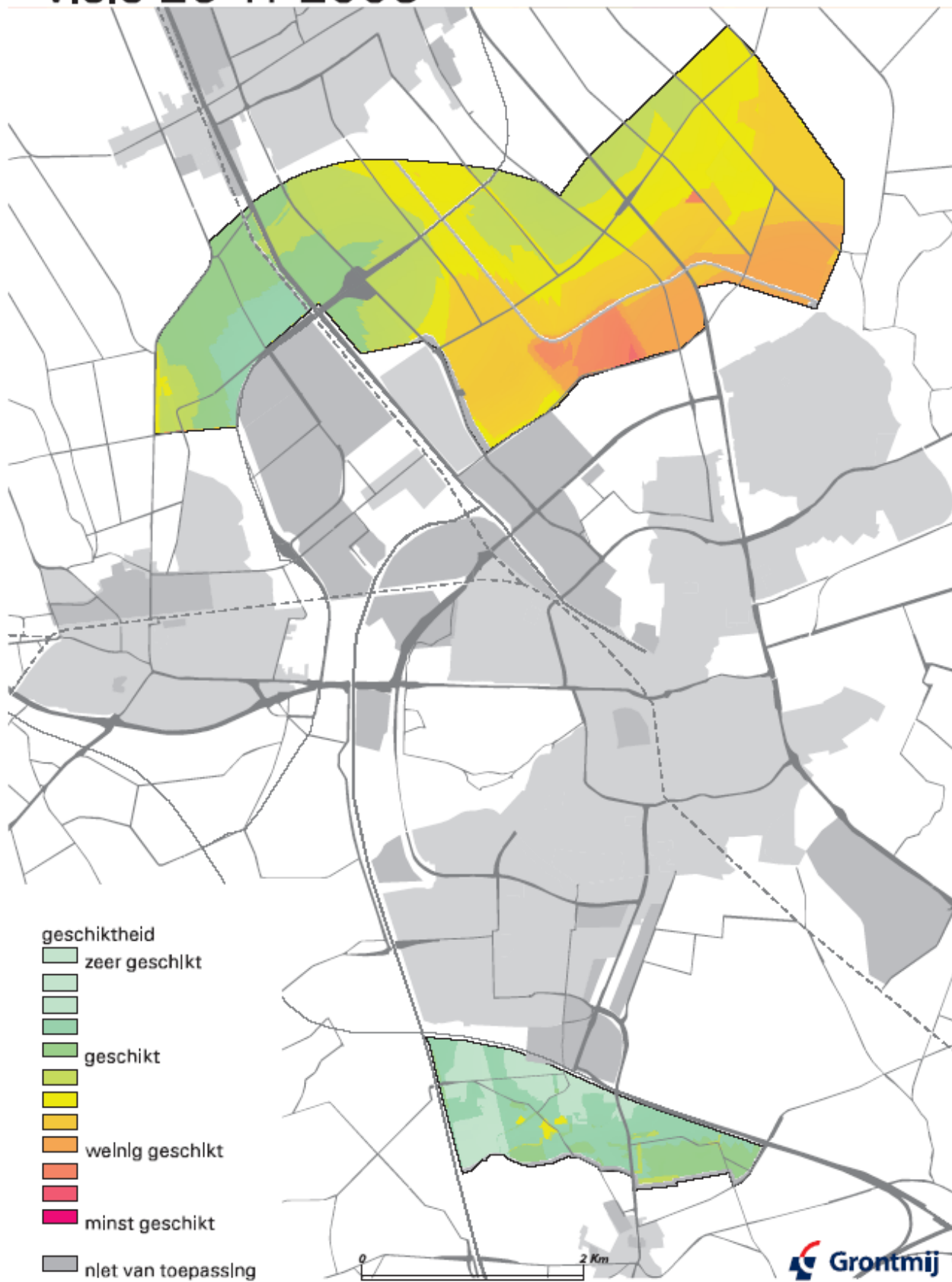




## regionaal bedrijventerrein twente visie ongewogen infra en bebouwing



**regionaal bedrijventerrein twente**  
**visie 26-11-2003**



## 5.4 Selectie geschikte gebieden

Bij de selectie van de geschikte wordt de visie van de stuurgroep als uitgangspunt gehanteerd.

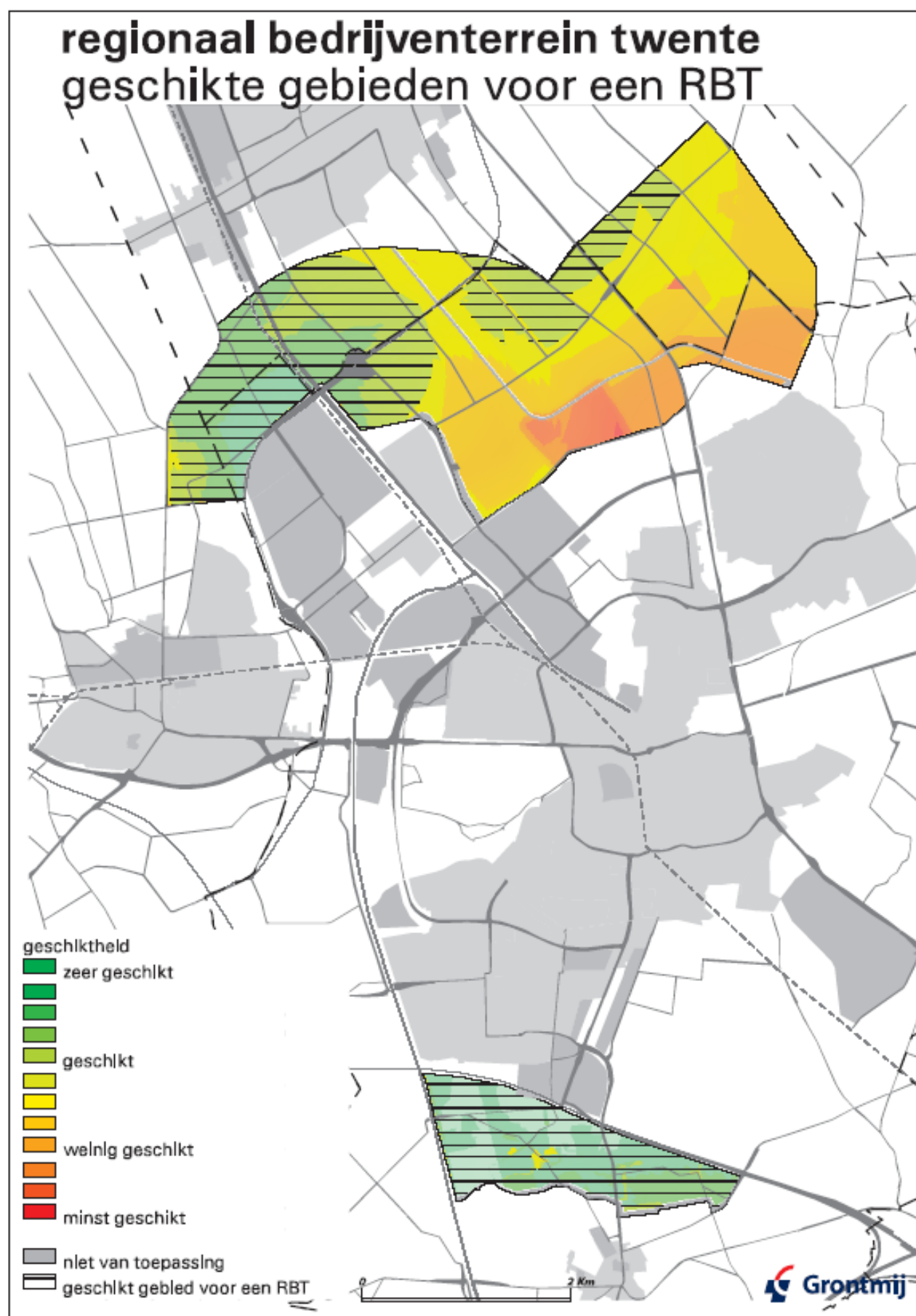
Alle gebieden die in de beoordeling van de stuurgroep een gemiddeld of beter dan gemiddeld scoren zijn als geschikte gebieden beschouwd (zie figuur 10).

Binnen deze geschikte gebieden zijn een aantal geschikte zones/gebieden te onderscheiden:

- A. Locatie Almelo-Zuid (ongeveer 160 a 170 hectare exclusief extra ruimte voor de Doorbraak): de geschiktheid van het totale gebied is relatief goed. Enkele delen worden als minder geschikt aangegeven (met name de gebiedjes met zeer moeilijk vervangbare natuur).
- B. In het zoekgebied Almelo-Noord:
  - Zone ten westen van het kanaal (ca 150 ha): dit gebied komt uit alle visies als relatief geschikt. Redenen hiervoor zijn de goede ontsluitingsmogelijkheden, het ontbreken van natuurwaarden en aansluiting bij bestaande bedrijventerrein.
  - Zone ten oosten van het kanaal (ca 180 ha): voor dit gebied geldt in principe hetzelfde als voor het gebied ten westen van het kanaal. Bij de geschiktheid van dit gebied gaat echter de ligging ten opzichte van woonbebouwing negatieve invloed uitoefenen op de geschiktheid.
  - Zone in het noord-oostelijk deel van het zoekgebied (ca 160 ha): geschiktheid van dit gebied wordt met name bepaald door relatief grote afstand tot woonbebouwing. Vanuit bereikbaarheid is dit gebied relatief minder geschikt.



**Figuur 10** geschikte gebieden voor een RBT





## 6 Van geschikte gebieden naar voorkeursgebieden

### 6.1 Inleiding

Binnen de geschikte gebieden in Almelo-Noord (zie paragraaf 5.4) die uit de geschiktheidsbeoordeling naar voren zijn gekomen (stap 1 volgens stappenschema uit hoofdstuk 1), zijn verschillende mogelijkheden om een locatie van ongeveer 180 hectare (oppervlakte van de locatie Almelo-Zuid exclusief extra zone voor de Doorbraak) te onderscheiden.

Met behulp van het instrument contourgenerering (zie bijlage 7) is daarom nader ingezoomd op de geschikte gebieden in Almelo-Noord<sup>24</sup> (de rest van het zoekgebied wordt verder niet beschouwd), met als doel een aantal varianten te onderscheiden die wat omvang betreft vergelijkbaar zijn. Deze werkwijze wordt gevolgd om zo varianten in het geschikte gebieden in Almelo-Noord te kunnen ontwikkelen en kwantitatief vergelijkbaar te maken. Resultaat van deze werkwijze is een meest optimale locatie in Almelo-Noord. Deze optimale locatie in Noord wordt op dezelfde criteria vervolgens vergeleken met de locatie Almelo-Zuid. Aan het eind van dit hoofdstuk kunnen we vervolgens voorkeursgebieden onderscheiden die verder meegenomen worden in de leefbaarheidsanalyse en die getoetst worden op verkeerskundige gevolgen.

Input voor de contourgenerering vormt de geschiktheidsbeoordeling (informatie uit de netwerken en het belang dat de stuurgroep aan de verschillende aspecten heeft toegekend). In hoofdstuk 4 zijn de aspecten en de beoordeling van die aspecten per netwerk weergegeven.

In de communicatie rondom de geschiktheidsbeoordeling met belanghebbenden en ondernemers, zijn een drietal punten naar voren gebracht die van belang zijn voor de locatiekeuze. Deze worden daarom bij deze nadere inzooming op het gebied meegenomen. Het gaat om de volgende punten:

- *Het gebied moet een perfecte wervingskracht hebben* (uitgangspunt vastgelegd in programma van eisen).  
Hiervoor is het belangrijk dat gedeeltelijk een zichtlocatie mogelijk is. Daarnaast moet het voor toekomstige ondernemers aantrekkelijk zijn om zich op het RBT te vestigen. Uit bespreking met ondernemers en Kamer van Koophandel blijkt dat met name een zone langs de A35 zich hiervoor leent. Ook langs de N36 is een zichtlocatie te situeren.
- *Tijdige realisatie* (uitgangspunt vastgelegd in programma van eisen).  
Om tijdige realisering van een RBT mogelijk te maken heeft het de voorkeur het RBT te realiseren op grondgebied van één gemeente (gemeente Almelo). De gemeente Wierden heeft de stuurgroep per brief laten weten zich te verzetten tegen een RBT op grondgebied van de gemeente Wierden. De gemeente Twenterand heeft ook laten weten tegen een RBT op haar grondgebied te zijn. Indien voor een RBT grond van andere gemeenten nodig is, betekent dit lange procedures. Realisatie op korte termijn wordt daardoor zeer onzeker.
- *Verstoring van het buitengebied beperken*.  
Deze doelstelling is niet eerder aan de orde geweest. Nu we inzoomen op het gebied nemen we dit als doelstelling mee omdat het vanuit milieuoogpunt voor de hand ligt om te zoeken naar een locatie die zo min mogelijk extra verstoring oplevert voor de omgeving ten opzichte van de huidige situatie/ of de situatie die ontstaat ten gevolge van de autonome ontwikkeling. Vanuit dat gezichtspunt is het gunstig een locatie te kiezen die

<sup>24</sup> Voor de contourgenerering zijn de geschikte gebieden uit de geschiktheidsbeoordeling uitgangspunt. Het gebied dat voor de contourgenerering is meegenomen is waar mogelijk iets aangepast aan de topografie. Vandaar dat het gebied in het oostelijk deel tot aan de aansluiting van de oude N36 met de N36 is meegenomen. Reden hiervoor is dat we nu verder inzoomen op het gebied. Bovendien zijn de twee geschikte gebieden verbonden.

in de geluidzone van bestaande infrastructuur ligt (in dit geval de N36 en de A35). Ligging in een geluidzone van een bestaande bedrijventerrein is bij dit punt niet meegenomen omdat dit feitelijk al in de geschiktheidsbeoordeling tot uitdrukking doordat voor de meest geschikte gebieden aansluiting wordt gezocht bij bestaande bedrijventerreinen.

Het resultaat van de contourgenerering is een aantal varianten (paragraaf 6.2). Deze varianten kunnen op de gehanteerde criteria met elkaar vergeleken worden. Resultaat van deze vergelijking is aanwijzing van voorkeursgebieden.

In hoofdstuk 7 worden de voorkeursgebieden getoetst op leefbaarheidsaspecten. Hierbij zal zoveel mogelijk aangesloten worden bij de leefbaarheidsanalyse zoals die in het locatieMER in 2000 is uitgevoerd.

Tenslotte vindt in hoofdstuk 8 een eindbeoordeling van de varianten plaats. Uit deze beoordeling kan een MMA op locatieniveau afgeleid worden.

## 6.2 Contourgenerering<sup>25</sup>

### 6.2.1 Samenvatting criteria

Als criteria voor het bepalen van contouren voor varianten in Almelo-Noord zijn criteria gebruikt die zijn afgeleid uit de geschiktheidsbeoordeling. In de geschiktheidsbeoordeling is zowel gekeken naar het programma van eisen opgesteld door de initiatiefnemers, als naar de kwetsbaarheid van de omgeving. In onderstaande tabel zijn kort de criteria weergegeven die gebruikt worden om:

- tot verschillende alternatieven in Almelo-Noord te komen die voldoen aan het initiatief.
- Een vergelijking te kunnen maken met de locatie Almelo-Zuid.

| Doelen <sup>26</sup>                                                                                                   | Criteria <sup>27</sup>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Infrastructuur en mobiliteit</b>                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Goede bereikbaarheid via de weg</li> <li>• Multimodale ontsluiting</li> </ul> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Bereikbaarheid via hoofdwegennet.</b> Nabijheid op- en afritten A35/ N36 is van belang.</li> <li>2. <b>Afstand tot Azelo</b> (knooppunt A35 en A1) over hoofdwegennet is zo klein mogelijk</li> <li>3. <b>Bereikbaarheid voor schepen.</b> Aansluiting bij kanalen is gunstig (binnen 500 meter), waarbij met name de aansluiting op het Twentekanaal (vanwege grote capaciteit, bevaarbaar voor schepen tot 2000 ton) van belang is.</li> <li>4. <b>Mogelijkheid voor spooraansluiting.</b> Afstand tot stamsporen: alleen westelijke deel noordelijk zoekgebied kan door verlenging stamsporen bereikbaar gemaakt worden.</li> </ol> |

<sup>25</sup> Voor werking contourkeuzemodel zie bijlage 7. Volledige rapportage contourkeuze RBT is bijlaggerapport bij dit aanvullend onderzoek RBT locatiekeuze

<sup>26</sup> Afgeleid uit aanknopingspunten zoals geformuleerd bij de netwerken in hoofdstuk 4

<sup>27</sup> voor inhoudelijke informatie zie de kaarten van de netwerken in hoofdstuk 3 en de toelichting op de beoordeling van de verschillende aspecten in hoofdstuk 4.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Natuur</b> (flora en fauna en landschappelijke waarden) <b>en recreatie</b>                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recreatief groen beschermen</li> <li>• Sparen natuurwaarden</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                   | <p>5. <b>Natuur:</b> Gebieden met zeer moeilijk vervangbare natuur zijn het minst geschikt, daarna, in volgorde: moeilijk vervangbare en vervangbare.</p> <p>Recreatief groen (groene longen en het Lageveld, inclusief buffer van 100 meter) is minder geschikt voor een RBT. Dit wordt even waardevol geacht als vervangbare natuur.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Water</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Natuurlijk watersysteem zo min mogelijk belasten                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <p>6. <b>Water:</b> Volgens stroomgebiedsvisie zijn in heel het geschikte gebied in Almelo-Noord en in de locatie Almelo-Zuid stedelijke ontwikkelingen mogelijk. In de SOM-kaart constateert het waterschap dat Almelo-Noord geschikter is voor stedelijke ontwikkelingen dan Almelo-Zuid (Binnen het geschikte gebied in Almelo-Noord en binnen de locatie Almelo-Zuid) is geen differentiatie wat betreft geschiktheid vanuit het aspect water. Voor de contourgenerering wordt er daarom vanuit gegaan dat Almelo-Noord (in geringe mate) geschikter is dan Almelo-Zuid.</p>                                             |
| <b>Archeologie/ Cultuurhistorie</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Archeologische en cultuurhistorische waarden beschermen</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                       | <p>7. <b>Archeologie en Cultuurhistorie:</b> Aardkundige waarden, archeologische attentiegebieden en landgoederen vallend onder de Natuurschoonwet ('t Wolbert) zoveel mogelijk sparen</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Wonen/ werken</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zo min mogelijk overlast voor bestaande woongebieden</li> <li>• Zo min mogelijk overlast voor geplande woonlocaties</li> <li>• Aansluiten bij gemeentelijk structuurplan</li> <li>• Zo veel mogelijk aansluiten bij bestaande bedrijvigheid vanwege mogelijke schaalvoordelen</li> </ul> | <p>8. <b>Afstand tot bestaande woonbebouwing:</b> Bestaande woonbebouwing uitsluiten (plus een zone van 100 meter er om heen) (ook de concentratie woningen aan de Wierdenseweg is meegenomen. Verspreid liggende woningen zijn hier niet meegenomen. Uitgangspunt voor verspreid liggende woningen buiten de uiteindelijke locatie is dat die niet hoeven te verdwijnen maar dat hiermee bij de milieuzonering rekening gehouden wordt, en indien noodzakelijk voor deze woningen ontheffingen in het kader van de Wet geluidhinder aangevraagd worden). Verder geldt hoe groter de afstand tot woongebieden hoe beter.</p> |

|                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                           | <p>9. <b>Afstand tot geplande woonbebouwing:</b> Het gaat bij dit criterium om de afstand tot geplande woningbouw: hoe groter de afstand tot geplande woongebieden hoe beter. De geplande woningbouwlocaties zelf zijn niet uitgesloten. Het daadwerkelijk verlies aan geplande woningen komt in dit criterium niet aan de orde.</p> <p>10. <b>Aansluiting bij bestaand bedrijventerrein:</b> Realiseren van een RBT binnen 500 meter van een bestaand bedrijventerrein wordt relatief gunstig geacht vanwege mogelijke schaalvoordelen.</p> |
| <b>Overige</b>                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedrijventerrein moet perfecte wervingskracht hebben</li> </ul>                  | 11. <b>Zichtlocatie:</b> Zone van 100 meter langs de A35 is meest gunstig voor het creëren van een zichtlocatie. Daarna is een zone van 100 meter langs beide zijden van de N36 als geschikt aan te merken. Ook hier is een zichtlocatie mogelijk.                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedrijventerrein moet tijdig gerealiseerd kunnen worden</li> </ul>               | 12. <b>Gemeentegrens:</b> Locatie ligt bij voorkeur binnen de gemeentegrenzen van Almelo.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verstoring van het buitengebied moet zoveel mogelijk voorkomen worden</li> </ul> | 13. <b>Benutting hinderzones:</b> Gebruik bestaande onderzoekszones Wgh. Concreet zijn dit een zone van 250 meter langs beide zijden van de N36 en een zone van 400 meter langs beide zijden van de A35 die meer geschikt zijn voor een RBT.                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

### 6.2.2 Varianten Almelo-Noord

Op basis van bovenstaande criteria zijn in de eerste plaats een aantal varianten in Almelo-Noord ontwikkeld. Bij elke variant is gekeken in hoeverre de variant tegemoet komt aan de verschillende criteria. Vervolgens is voor de locatie Almelo-Zuid (in paragraaf 6.2.3) op dezelfde manier gekeken in hoeverre die locatie tegemoet komt aan de verschillende criteria, zodat de varianten in Noord en de locatie Almelo-Zuid kwantitatief vergelijkbaar zijn.

In Almelo-Noord zijn varianten (een aaneensluitend gebied van dezelfde omvang als de locatie Almelo-Zuid) gegenereerd waarbij de volgende criteria sturend ingezet zijn (zie kaartjes op de volgende pagina):

1. Variant grijs/ rood: infrastructuur en mobiliteit in combinatie met wonen en werken. Bij deze variant wordt zoveel mogelijk tegemoet gekomen aan de wens van een goede bereikbaarheid (via weg, water en spoor), afstand tot bestaande woningen en aansluiting bij bestaand bedrijventerrein.

2. Variant natuur: natuur en recreatie, cultuurhistorie/archeologie en water
  - A in oostelijk deel zoekgebied
  - B in westelijk deel zoekgebied

Bij deze variant is voor twee deelvarianten gekozen omdat uit de geschiktheidsbeoordeling bleek dat er zowel in het oostelijk deel als in het westelijk deel gebieden zijn die vanuit de gehanteerde criteria als geschikt zijn te beschouwen voor een RBT.

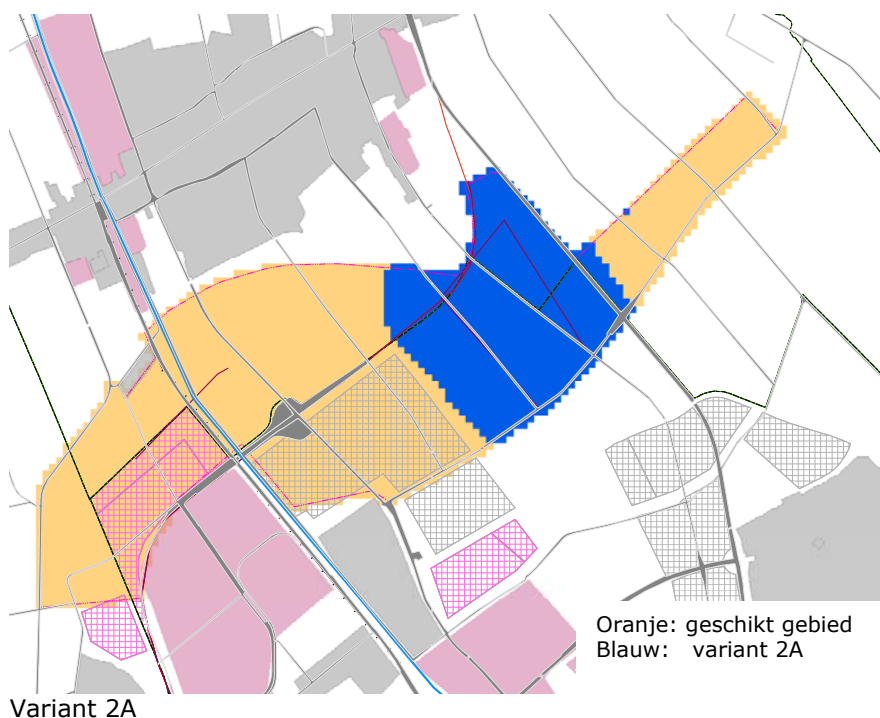
3. Naast de varianten 1, 2A en 2B is een vierde variant ontwikkeld die tegemoet komt aan de wensen van de initiatiefnemer, natuurwaarden zoveel mogelijk ontziet, maar bovendien geplande woningbouwlocaties van de gemeente Almelo zoveel mogelijk ontziet.



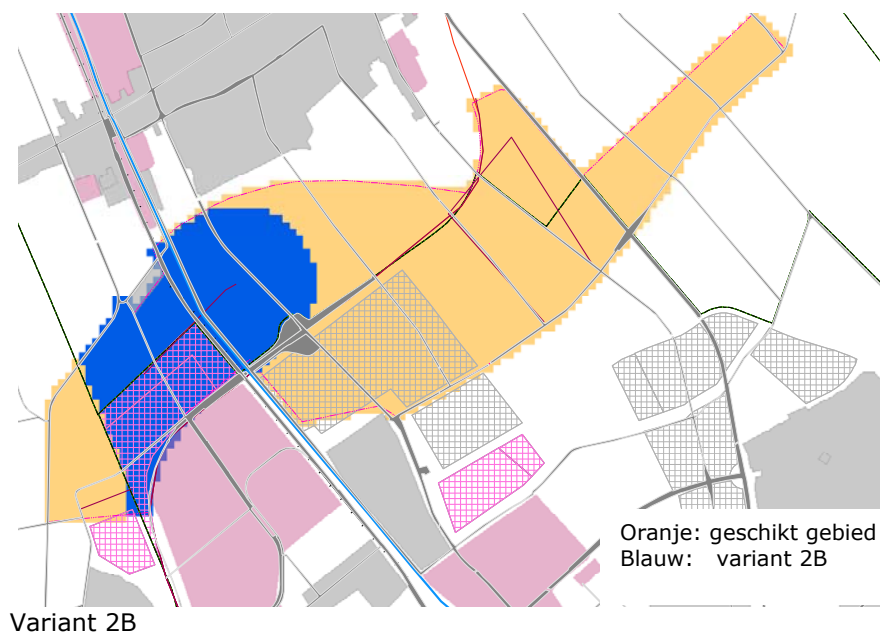
Variant 1

De vorm en ligging van variant 1 wordt vooral bepaald door aansluiting op het hoofdwegennet, een ligging zo dicht mogelijk in de richting van Azelo (knooppunt A35/A1), maximaal gebruik van de strook langs het kanaal en de mogelijkheid voor een spooraansluiting. Daarnaast blijft deze variant op afstand van bestaande woonbebouwing (zowel van de kern Vriezenveen, de Wierdenseweg als van Almelo. Geplande woningbouw kan echter niet helemaal ontzien worden. Bereikbaarheid werkt in deze variant zwaarder door dan afstand tot geplande woonbebouwing.

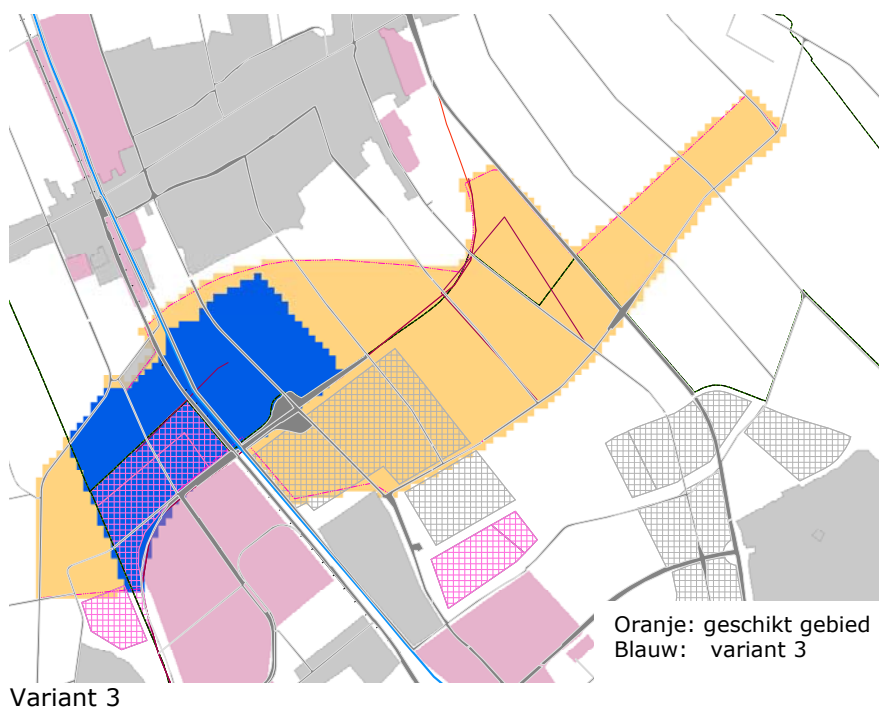




In deze variant wegen natuur, archeologie en cultuurhistorie en water zwaar. De vorm en ligging wordt bepaald door het feit dat centraal in deze variant een gebied ligt dat voor wat betreft de genoemde aspecten geen waarden heeft.



Voor deze variant geldt net als variant 2a dat de vorm en ligging wordt bepaald door het feit dat centraal in deze variant een gebied ligt dat voor wat betreft de genoemde aspecten geen waarden heeft. Gebied met aardkundige waarden en archeologische attentiegebieden vallen buiten deze variant.



Variant 3 is door de initiatiefnemer ontwikkeld op basis van de resultaten van de varianten 1 en 2b, waarbij tevens de geplande woningbouw (zoals vastgelegd in het structuurplan van Almelo) gespaard wordt. Ten opzichte van variant 1 blijven bij deze variant gebieden met aardkundige waarden en archeologische attentiegebieden buiten de contour. Ten opzichte van variant 2b houdt deze variant meer afstand tot bestaande bebouwing (Wierdenseweg, Vriezenveen en Aadorp).

### Vergelijking varianten Almelo-Noord

In de tabel op pagina 74 zijn de scores van de verschillende varianten voor alle criteria weergegeven.

De scores zijn relatief en uitgedrukt in percentages. 100% Betekent dat de variant het best tegemoet komt aan het gestelde criterium binnen de mogelijkheden van het gebied. Bijvoorbeeld bij water scoren alle varianten 100%. Almelo-Noord is immers vanuit water gezien helemaal geschikt voor een RBT. Voor wat betreft natuur scoren alle varianten lager omdat bij elke variant wel natuurwaarde verloren gaat. Bij de ene betreft dat meer (in oppervlakte of waarde) dan bij de andere variant.

Wat opvalt bij vergelijking is dat de variant 2A wat betreft natuur slechter scoort dan de andere varianten<sup>28</sup>. Het enige waar deze variant duidelijk beter op scoort is afstand tot bestaande en geplande bebouwing en ligging binnen de gemeentegrenzen van Almelo. Voor wat betreft ligging binnen de gemeentegrenzen geldt in principe dat bij alle varianten grondgebied van Twenterand en/of Wierden nodig (in meer of minder mate ) is om een RBT te realiseren.

Wat betreft bereikbaarheid (afstand tot Azelo, bereikbaarheid voor schepen en mogelijkheid voor spooraansluiting), en aansluiting bij bestaand bedrijventerrein scoort deze variant erg slecht en voldoet nauwelijks aan het programma van eisen, waarin bereikbaarheid centraal

<sup>28</sup> De geschiktheidsbeoordeling gaf aanleiding hier een variant te zoeken die goed zou kunnen scoren op het criterium natuur. Uiteindelijk blijkt dit niet zo te zijn. Verklaring hiervoor is dat centraal in deze variant een gebied ligt dat geen natuurwaarden heeft. Om tot een gebied van voldoende omvang voor het RBT te komen, wordt bij deze variant ook beslag gelegd op een gebied dat wel natuurwaarden heeft (meer dan bij de andere varianten).

staat. Bereikbaarheid via het hoofdwegennet scoort hoog omdat deze variant is gecentreerd rond een oprit van de N36.

Tabel Vergelijking Varianten Almelo-Noord

|                                                            | Variant 1 | Variant 2A | Variant 2B | Variant 3 |
|------------------------------------------------------------|-----------|------------|------------|-----------|
| 1 Bereikbaarheid via Hoofdwegennet                         | 96%       | 99%        | 95%        | 95%       |
| 2 Afstand tot Azelo                                        | 28%       | 7%         | 26%        | 25%       |
| 3 Bereikbaarheid voor schepen                              | 25%       | 0,0%       | 21%        | 18%       |
| 4 Mogelijkheid voor spoorontsluiting                       | 74%       | 0,0%       | 71%        | 70%       |
| 5 Natuur (flora, fauna en landschaps-waarden) en recreatie | 67%       | 51%        | 67%        | 65%       |
| 6 Water                                                    | 100%      | 100%       | 100%       | 100%      |
| 7 Archeologie en Cultuurhistorie                           | 77%       | 100%       | 97%        | 98%       |
| 8 Afstand tot bestaande woonbebouwing                      | 28%       | 62%        | 20%        | 23%       |
| 9 Afstand tot geplande woonbebouwing                       | 36%       | 54%        | 32%        | 34%       |
| 10 Benutting hinderzones                                   | 23%       | 22%        | 20%        | 22%       |
| 11 Aansluiting bij bestaande bedrijventerrein              | 63%       | 0%         | 46%        | 45%       |
| 12 Zichtlocaties                                           | 26%       | 24%        | 23%        | 26%       |
| 13 Gemeentegrens                                           | 43%       | 57%        | 28%        | 27%       |

Geel= beste score op het betreffende criterium

Rood= slechtste score op het betreffende criterium

Oranje= onderling verschil in scores is niet meer dan 5%, daarom geen duidelijk beste of slechtste score

Gezien het feit dat variant 2A wat betreft sparen van natuurwaarden niet beter (zelfs slechter) scoort (het gaat in dit geval om het verlies aan oppervlakte) en de bereikbaarheid erg slecht is en deze variant daarom bovendien onvoldoende voldoet aan het programma van eisen, is de conclusie dat het niet zinvol is deze variant verder te onderzoeken. De initiatiefnemers beschouwen deze variant niet als een 'redelijkerwijs te beschouwen alternatief'.

De andere varianten ontlopen elkaar niet veel. Dit geldt met name voor de varianten 2B en 3. Het verschil tussen variant 2B en 3 wordt met name veroorzaakt doordat variant 2B dichter tegen bestaande woonbebouwing (Wierdenseweg) ligt. Bij variant 3 wordt afstand tot de woningen aan de Wierdenseweg aangehouden. Bij keuze tussen de varianten 2B en 3 gaat daarom de voorkeur naar variant 3 uit.

Variant 1 en 3 ontlopen elkaar ook niet veel (op de meeste criteria is het verschil minder dan 5%). In de tabel op pagina 75 is het verschil tussen de varianten 1 en 3 weergegeven. De criteria waarop de scores niet meer dan 5% uit elkaar lagen zijn niet in de tabel opgenomen, omdat een dergelijk verschil op dit schaalniveau niet als duidelijk onderscheidend te beschouwen is, en een grotere mate van detaillering veronderstelt dan met het computermodel op dit schaalniveau bereikt kan worden. Verschil is er bij de criteria "bereikbaarheid voor schepen", "archeologie/cultuurhistorie", "aansluiting bij "bestaand bedrijventerrein" en "gemeentegrens". Op het eerste punt scoort variant 1 iets beter dan variant 3, bij het tweede punt scoort variant 3 aanzienlijk beter, bij het derde en vierde punt scoort variant 1 weer beter. Zoals eerder al aangegeven is het feit dat het alternatief (deels) op grondgebied van een andere gemeente dan Almelo altijd een nadeel. Of dat nu voor 45% is of voor 27% is in dit geval minder relevant. Daarom is in onderstaande tabel bij "Gemeentegrens" geen onderscheid gemaakt in 'beste score' en 'slechtste score'.

In eerste instantie zijn de geplande woongebieden niet uitgesloten. Het verlies (in aantallen) van geplande woningen komt daarom in de criteria niet terug. In de uiteindelijke afweging speelt dit wel een rol. Daarom is dit aan de tabel op pagina 75 toegevoegd. De kaartbeelden (variant 1 en figuur 8) maken duidelijk dat variant 1 ongeveer 25% van de geplande woningbouw (ongeveer 500 woningen) in Almelo-Noord onmogelijk maakt.

Tabel Vergelijking variant 1 en variant 3 Almelo-Noord

|                                               | <b>Variant 1</b> | <b>Variant 3</b> |
|-----------------------------------------------|------------------|------------------|
| 3 Bereikbaarheid voor schepen                 | 25%              | 18%              |
| 7 Archeologie en Cultuurhistorie              | 77%              | 98%              |
| 11 Aansluiting bij bestaande bedrijventerrein | 63%              | 45%              |
| 13 Gemeentegrens                              | 43%              | 27%              |
| Verlies aan geplande woningen                 | 500              | 0                |

Geel= beste score op het betreffende criterium

Rood= slechtste score op het betreffende criterium

### Conclusies varianten Almelo-Noord

Overwegende dat:

1. Variant 2A nauwelijks voldoet aan het programma van eisen en slechter scoort op natuurthema's;
2. Variant 2B en 3 wat betreft scores dicht bij elkaar liggen, maar variant 3 ten opzicht van 2B te prefereren is vanwege een grotere afstand tot bestaande woningen aan de Wierdenseweg;
3. Variant 1 op de meeste punten wat betreft scores dicht bij variant 3 ligt;
4. Variant 3 wat betreft milieuaspecten (archeologie en cultuurhistorie) duidelijk beter scoort dan variant 1, terwijl de scores op de thema's die uit het programma van eisen afgeleid zijn (bereikbaarheid voor schepen en aansluiting bij bestaand bedrijventerrein), weliswaar lager zijn maar in mindere mate;
5. Variant 1 een deel van de geplande woningbouw in Almelo onmogelijk maakt en variant 3 geplande woningbouw ontziet;
6. Zowel variant 1 als 3 deels op het grondgebied van Twenterand liggen en dat nadeel vergelijkbaar is,

is de conclusie dat variant 3 de meest optimale contour binnen het geschikte gebied in Almelo-Noord is. Deze variant wordt daarom als voorkeursgebied binnen Almelo-Noord beschouwd. De overige varianten worden daarom niet verder meegenomen in de vergelijking met de locatie Zuid, en dus ook in de leefbaarheidsanalyse niet

### 6.2.3 Locatie Almelo-Zuid

De locatie Almelo-Zuid is getoetst op de criteria die ook voor de varianten in Almelo-Noord zijn gehanteerd. De scores op de verschillende criteria zijn in onderstaande tabel voor de locatie Almelo-Zuid, afgezet tegen Variant 3, weergegeven.

|                                                           | <b>Zuid</b> | <b>Variant 3</b> |
|-----------------------------------------------------------|-------------|------------------|
| 1 Bereikbaarheid via Hoofdwegennet                        | 100%        | 95%              |
| 2 Afstand tot Azelo                                       | 100%        | 25%              |
| 3 Bereikbaarheid voor schepen                             | 68%         | 18%              |
| 4 Mogelijkheid voor spoorontsluiting                      | 0%          | 70%              |
| 5 Natuur (flora, fauna en landschapswaarden) en recreatie | 40%         | 65%              |
| 6 Water                                                   | 0%          | 100%             |
| 7 Archeologie en Cultuurhistorie                          | 33%         | 98%              |
| 8 Afstand tot bestaande woonbebouwing                     | 34%         | 23%              |
| 9 Afstand tot geplande woonbebouwing                      | 59%         | 34%              |
| 10 Benutting hinderzones                                  | 59%         | 22%              |
| 11 Aansluiting bij bestaande bedrijventerrein             | 36%         | 45%              |
| 12 Zichtlocaties                                          | 32%         | 26%              |
| 13 Gemeentegrens                                          | 100%        | 27%              |

De locatie Zuid scoort met name goed op de aspecten bereikbaarheid via hoofdwegennet, afstand tot Azelo en bereikbaarheid voor schepen. Daarnaast scoort Zuid ten opzichte van variant 3 in Noord ook goed op de criteria afstand tot bestaande woonbebouwing (buurtschap aan de Wierdenseweg telt hierbij mee, verspreid liggende bebouwing in de geschikte gebieden is niet meegenomen; op het verdwijnen van verspreid liggende woningen wordt in de leefbaarheidsanalyse ingegaan) en geplande woningbouw, zichtlocatie, ligging binnen bestaande hinderzones en ligging binnen de gemeentegrens van Almelo (de locatie in Zuid ligt immers helemaal binnen de gemeentegrenzen van Almelo). Op de criteria archeologie/ cultuurhistorie, natuur en water scoort Zuid slechter dan variant 3 in Almelo-Noord. Dit geldt ook voor de mogelijkheid van een spooraansluiting.

### **6.3 Te beschouwen locaties voor de leefbaarheidsanalyse: voorkeursgebieden**

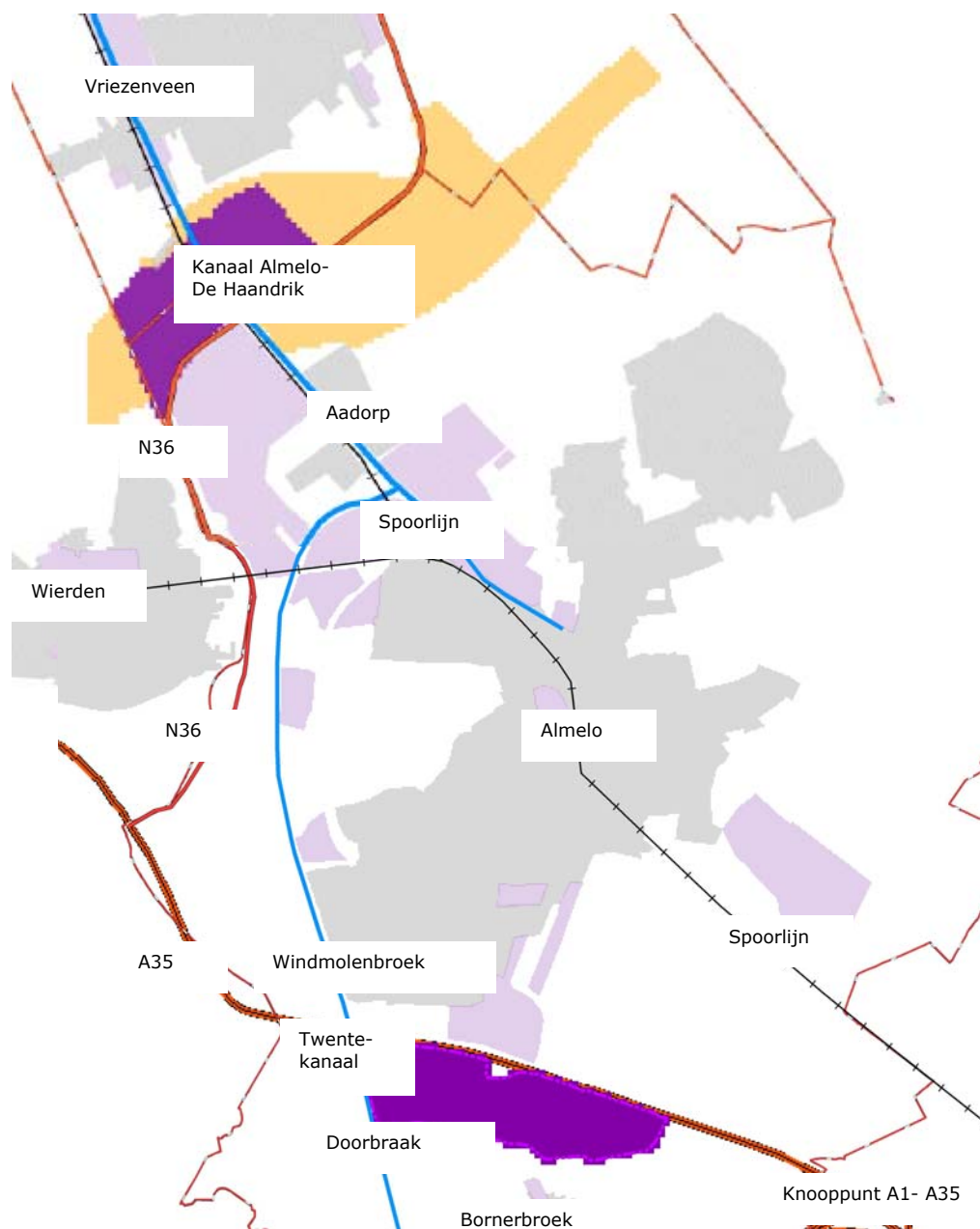
Uit de vergelijking van de beste variant binnen het geschikte gebied Almelo-Noord (variant 3) en de locatie Almelo-Zuid komt naar voren dat beide locaties op verschillende criteria goed scoren.

Almelo Zuid scoort goed op criteria die vanuit het programma van eisen van belang zijn. Het gaat dan om bereikbaarheid via de weg en afstand tot Azelo. Daarnaast scoort de Locatie Almelo-Zuid goed op bereikbaarheid voor schepen, zichtlocatie, ligging binnen een gemeente, benutting bestaande hinderzones en afstand tot bestaande en geplande woonbebouwing.

Op de andere criteria (met name natuur, water, archeologie/cultuurhistorie) scoort de locatie in Noord beter.

We beschouwen daarom beide gebieden als voorkeursgebieden (figuur 11).

Om tot een oordeel te kunnen komen en te kunnen bepalen wat nu daadwerkelijke het meest milieuvriendelijke alternatief is, wordt aanvullend een leefbaarheidsanalyse op deze twee voorkeursgebieden uitgevoerd. Onderdeel van de analyse is verkeerskundig onderzoek om de gevolgen van een RBT voor de omgeving beter te kunnen bepalen.



Figuur 11 Voorkeursgebieden RBT



## 7 Leefbaarheidsanalyse voorkeurslocaties

### 7.1 Waarom een leefbaarheidsanalyse

Het belang van een analyse van leefbaarheidsaspecten is indertijd gebleken uit de vele inspraakreacties op de startnotitie MER. Dit heeft geleid tot de volgende richtlijnen:

*"Het MER dient inzicht te geven in de mogelijke (sociale) gevolgen voor lokale leefgemeenschappen. Aanvullend op de 'netwerken' uit de Startnotitie dienen in het MER sociale en maatschappelijke aspecten aan de orde te komen. De aspecten dienen zoveel mogelijk zowel in het lokatiekeuzeproces als bij de keuze voor de inrichting aan de orde te komen. Onder meer dient inzicht te worden verkregen in de mogelijke verwijdering van woningen en/of landbouwbedrijven en de mogelijke barrièrewerking van het RBT".*

*Bij het beschrijven van de gevolgen van het RBT dient het MER inzicht te geven in:*

- *Het te amoveren aantal woningen en landbouwbedrijven en de mogelijkheden tot herhuisvesting;*
- *Gevolgen voor de bereikbaarheid van voorzieningen;*
- *De sociale gevolgen voor de omringende lokale leefgemeenschappen.*

Het uitwerken van leefbaarheidsaspecten in dit MER heeft als doel om de kwaliteit van de menselijke leefomgeving in kaart te brengen en te analyseren, vanuit het oogpunt van de gebiedsgebruikers.

De analyse richt zich met name op sociale en maatschappelijk aspecten, zoals het aantal te amoveren woningen, gevolgen voor de bereikbaarheid van voorzieningen en sociale gevolgen voor de omringende lokale leefgemeenschappen. Met andere woorden: wat betekent de komst van een RBT voor mensen die er persoonlijk door geraakt kunnen worden. Dit kan doordat ze in het gebied of in de omgeving wonen, werken en/of recreëren.

Ruimtelijk aspecten van leefbaarheid zijn voor het belangrijkste deel al meegenomen in de netwerken:

- Aanwezigheid van natuur en recreatiegebieden (groene netwerk);
- Bereikbaarheid: zo direct mogelijke aansluiting op het hoofdwegennet, spoor en kanaal (grijze netwerk);
- Afstand tot woonbebouwing in verband met mogelijke overlast vanwege geluid, stank, stof en veiligheid (rode netwerk);
- Aanwezigheid cultuurhistorische waarden (gele netwerk).

Deze zijn meegenomen bij het bepalen van de geschikte gebieden en daarbinnen de voorkeursgebieden.

De gevolgen van de verkeersafwikkeling voor de omgeving zijn in de geschiktheidsbeoordeling niet in de netwerken behandeld en ook niet in de leefbaarheidsanalyse in het locatieMER van 2000 aan de orde geweest. Wel is in het kader van het inrichtingsMER voor de locatie Almelo-Zuid verkeerskundig onderzoek uitgevoerd. Vanwege de gevolgen die extra verkeersbewegingen kunnen hebben (en de vrees die vanuit de omgeving voor extra overlast vanwege verkeer wordt geuit), wordt dit aspect nu al op het niveau van de lokatiekeuze meegenomen.

### 7.2 Te analyseren sociale aspecten

Vanuit voornoemde punten zal het RBT invloed uitoefenen op meerdere leefbaarheidsaspecten. In dit MER zijn deze als volgt geordend:



| <b>Sociaal ruimtelijke aspecten</b>                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gebruikswaarde</li> <li>• Belevingswaarde</li> <li>• Toe-eigeningswaarde</li> <li>• Bereikbaarheid</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• welke functies vervult het gebied?</li> <li>• in hoeverre en op grond waarvan wordt het gebied als aantrekkelijk ervaren?</li> <li>• in hoeverre wordt het gebied door de bewoners als "eigen" ervaren?</li> <li>• in hoeverre zijn de voorzieningen binnen en buiten de kern goed bereikbaar en wat zijn de belangrijkste ontsluitingswegen?</li> </ul> |
| <b>Sociaal culturele aspecten</b>                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• sociale contacten en gemeenschapsgevoel</li> <li>• voorzieningen</li> <li>• recreatie</li> </ul>              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• welke mate van 'noaberschap' is aanwezig en wat zijn de belangrijkste elementen daarvan?</li> <li>• welke voorzieningen ten behoeve van het levensonderhoud zijn aanwezig en welke bijdrage leveren zij daarin?</li> <li>• welke mogelijkheden voor vrijetijdsbesteding zijn aanwezig en welke daarvan zijn gekoppeld aan het buitengebied.</li> </ul>   |
| <b>Sociaal economische aspecten</b>                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• bestaanszekerheid</li> <li>• woningmarkt</li> </ul>                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• wat is de belangrijkste bron van inkomsten en in hoeverre zijn er mogelijke alternatieve inkomensbronnen?</li> <li>• welke mogelijkheden voor vervangende woonruimte is binnen of rondom het gebied aanwezig, indien bewoners door het RBT gedwongen worden te verhuizen?</li> </ul>                                                                     |

Om de effecten van een RBT op de leefbaarheid inzichtelijk te maken, wordt eerst de huidige situatie beschreven. Daarna vindt de analyse van effecten plaats voor de verschillende voorkeursgebieden.

### 7.3 Verkenning verkeerskundige gevolgen

Noch in de netwerken, noch in de leefbaarheidsanalyse uit het locatieMER (2000) is onderzocht wat de gevolgen van een RBT voor de verkeersafwikkeling zijn. Dit is echter belangrijk om nader inzicht krijgen in wat de komst van een RBT betekent (is een goede verkeersafwikkeling mogelijk, wat voor maatregelen zijn nodig en wat zijn de effecten van extra verkeersbewegingen bijvoorbeeld op het onderliggende wegennet).

Om dit nader inzicht te krijgen, is verkeerskundig onderzoek uitgevoerd naar het voorkeursgebied in Almelo-Noord en de locatie in Almelo-Zuid. Onderzocht is:

- Is een aanvaardbare verkeersafwikkeling van een RBT op de betreffende locatie mogelijk (ontsluiting).
- Wat zijn de gevolgen voor het onderliggende wegennet.
- Wat is het verschil in kilometrage tussen de locatie in Noord en Zuid.

Uit deze gegevens is niet direct af te leiden wat vervolgens de milieueffecten zijn (geluid, emissies en veiligheid). In zijn algemeenheid geldt wel dat extra autokilometers leiden tot extra milieubelasting.

Uitgangspunt voor ontsluiting van een RBT is dat verkeer van het RBT zo direct mogelijk op het hoofdwegennet afgewikkeld moet worden en het onderliggend wegennet zoveel mogelijk ontzien moet worden. Dit was voor de locatie Almelo-Zuid ook uitgangspunt.

## **7.4 Leefbaarheid Almelo-Noord**

### **7.4.1 Algemene beschrijving voorkeursgebied Almelo-Noord**

*(en omgeving voor zover daar gevolgen te verwachten zijn)*

Het voorkeursgebied in Almelo-Noord heeft met name gevolgen voor de bewoners en bedrijven aan de Wierdenseweg. Daarnaast kan een RBT op deze locatie gevolgen hebben voor bewoners van Aadorp en de kern Vriezenveen.

In de kern Aadorp als geheel bevinden zich ongeveer 576 woningen (1573 bewoners in 2003)<sup>29</sup>. Langs de Wierdenseweg bevindt zich een concentratie van woningen die als een afzonderlijk buurtschap functioneert.

Het gebied heeft verder een open karakter, en bestaat voornamelijk uit grasland met boerderijen en woonhuizen.

Aan de westkant op ongeveer 400 à 500 meter afstand van het voorkeursgebied (in Wierden) bevindt zich het recreatiegebied "het Lageveld". Ten zuidwesten van het voorkeursgebied heeft de gemeente Wierden het bedrijventerrein Weuste Noord gepland en aan de westzijde van het kanaal (in Almelo) is een deel van het voorkeursgebied als gepland bedrijventerrein opgenomen in het structuurplan van Almelo.

Verder heeft de gemeente Almelo direct ten zuiden van de N36 nieuwe woonlocaties gepland (circa 2000 woningen bij de kern Aadorp).

De noordelijke groene long van Almelo loopt op flinke afstand ten oosten van het voorkeursgebied. In het structuurplan heeft de gemeente Almelo aangegeven het wenselijk te vinden dat de groene long zich verder naar het noorden ontwikkelt. Een RBT op deze locatie heeft geen gevolgen voor de groene long.

Om aan elkaar groeien van het stedelijk gebied van Almelo en de kern Vriezenveen te voorkomen geven beide gemeenten aan het wenselijk te vinden dat ten zuiden van Vriezenveen een groene buffer gehandhaafd blijft. Handhaving van een groene buffer is ook opgenomen in het ISV-programma voor de gemeente Twenterand (en vastgesteld door de raad en geaccordeerd door gedeputeerde staten).

### **7.4.2 Sociale aspecten**

#### **Sociaal ruimtelijke aspecten**

##### *Gebruikswaarde*

Het voorkeursgebied is voornamelijk agrarisch in gebruik en is een van de weinige grootschalige landbouwgebieden in Twente.

In het noordwesten bevindt zich een concentratie van woningen aan de Wierdenseweg (21 in totaal, inclusief (agrarische) bedrijfswoningen). De concentratie aan de Wierdenseweg functioneert als een zelfstandig buurtschap. Een RBT op deze locatie betekent niet dat deze woningen moeten verdwijnen. Op inrichtingsniveau en met een goede milieuzonering behoort inpassing tot de mogelijkheden. Verder bevinden zich in het voorkeursgebied nog 4 woningen (inclusief agrarische woningen bij het bedrijf) die niet gespaard kunnen worden. Een deel van het gebied ten noorden van het N36, grenzend aan bestaand bedrijventerrein, is in het structuurplan van Almelo opgenomen als gepland bedrijventerrein. Bij de laatste

<sup>29</sup> Bron: Wijkboek Aadorp, gemeente Almelo, oktober 2003

gemeentelijke herindeling is de gemeentegrens op de noordelijke grens van het geplande bedrijventerrein gelegd. Achtergrond van de gemeentelijke herindeling was dat de nieuwe grenzen voldoende ruimte zou bieden aan de stedelijke ontwikkelingen van Almelo. Wanneer in dit voorkeursgebied een RBT gerealiseerd wordt, betekent dat voor Almelo dat een gepland lokaal bedrijventerrein niet door kan gaan. Hiervoor zal elders ruimte gezocht moeten worden.

#### *Belevingswaarde*

Het gebied tussen Almelo en Vriezenveen functioneert als buffer tussen Almelo en Vriezenveen en wordt beleefd als de scheiding tussen stad en dorp. Gevolg van realisatie van een RBT op deze locatie zal zijn dat de grens tussen Almelo en Vriezenveen (visueel) vervaagt. Vanuit Vriezenveen wordt waarde gehecht aan handhaving van deze scheiding. Ter plekke van de Wierdenseweg blijft een buffer over van ongeveer 100 meter, ter oosten van het kanaal blijft een buffer van ongeveer 300 meter ( op het punt waar de bebouwing van Vriezenveen het dichtsbij de voorkeurslocatie komt). De kern Aadorp ligt, meer dan Bornerbroek onder druk van stedelijke uitbreiding. In Aadorp is men met name bevreesd voor insluiting van het woongebied door bedrijventerreinen. Aadorp ligt echter op geruime afstand (ruim 800 meter) van de voorkeurslocatie, en zal bij deze voorkeurslocatie eerder 'ingesloten' worden door geplande woningbouw.

#### *Toe-eigeningswaarde*

De bewoners van Aadorp zijn gehecht aan hun woonomgeving. Dit blijkt uit het feit dat ten opzichte van Almelo als geheel meer mensen langer dan 10 jaar op hetzelfde adres blijven wonen<sup>30</sup>. Aadorp heeft tot nu toe haar karakter weten te behouden.

De sociale kwaliteit van de woonomgeving wordt door de Aadorpers hoog gewaardeerd (in verhouding tot Almelo als geheel). Uit het wijkboek komt verder naar voren dat in Aadorp bijna iedereen zich medeverantwoordelijk voelt voor de leefbaarheid in de buurt.

Realisatie van een RBT heeft naar verwachting geen effecten op dit aspect.

#### *Bereikbaarheid*

Zowel Vriezenveen als het centrum van Almelo zijn via de weg bereikbaar, onder andere via de Aadorpweg/ Plesmanweg . Daarnaast is er een busverbinding (uursdienst). Almelo en Vriezenveen blijven bereikbaar voor bewoners in de omgeving van de voorkeurslocatie. Voor wat betreft verkeersontsluiting vanwege verkeer van het RBT is uitgangspunt dat het verkeer zo direct mogelijk op het hoofdwegennet wordt afgewikkeld en het onderliggend wegennet zoveel mogelijk wordt ontzien.

### **Sociaal culturele aspecten**

#### *Sociale contacten en gemeenschapsgevoel*

Over het algemeen is de betrokkenheid van bewoners in Aadorp op elkaar groot. Deelname aan het verenigingsleven is hoog ten opzichte van Almelo als geheel. Dit geldt ook voor de gehechtheid aan de woonomgeving. Aadorpers voelen zich vanuit het verleden verbonden met Vriezenveen. Voor veel voorzieningen zijn de bewoners nu gericht op Almelo. Voor de woningen aan de Wierdenseweg geldt dat de bewoners daarvan georiënteerd zijn op Vriezenveen. Het buurtschap kan bij realisering van een RBT in stand blijven. Bij inrichting en milieuzonering van een RBT zal met de ligging ten opzichte van dit buurtschap rekening moeten worden gehouden.

Omdat er verder weinig woningen verdwijnen zijn er voor dit aspect geen negatieve gevolgen te verwachten.

#### *Voorzieningen*

Aadorp heeft zelf nauwelijks nog voorzieningen. Het draagvlak voor voorzieningen is te klein. De tevredenheid over aanwezige voorzieningen is de laatste jaren dan ook flink gedaald. De

---

<sup>30</sup> Wijkboek Aadorp, gemeente Almelo, oktober 2003

geplande nieuwe woonlocaties zouden het draagvlak voor voorzieningen kunnen vergroten, waardoor meer voorzieningen in Aadorp wellicht mogelijk worden.

In de kern Aadorp zijn wel sportvoorzieningen aanwezig in de vorm van sportvelden, is er een gymzaal c.q. dorps huis en zijn er twee basisscholen.

Omdat er nauwelijks woningen verdwijnen en de bereikbaarheid van de voorzieningen voor de bewoners niet in het geding is, zijn er naar verwachting geen gevolgen voor het draagvlak van voorzieningen.

#### *Recreatie*

Door het gebied lopen doorgaande fietsverbindingen. De voorkeurslocatie zelf heeft geen bijzondere recreatieve waarde. De ruimtelijke buffer tussen Almelo en Vriezenveen neemt wel in omvang af.

Op het kanaal Almelo-De Haandrik vindt recreatievaart plaats. Verder naar het zuiden (in Aadorp) is hiervoor een aanlegplaats gerealiseerd. De recreatievaart zal voor een relatief groter deel door bedrijventerrein heengaan. Dit geeft een beperkte vermindering van de recreatiewaarde van het kanaal.

### **Sociaal economische aspecten**

#### *Bestaanszekerheid*

In het voorkeursgebied bevinden zich 8 agrarische bedrijven. Deze bedrijven zullen verdwijnen omdat deze zich geheel of voor het grootste deel van hun gronden, in het voorkeursgebied bevinden.

Van 5 van de 8 agrarische bedrijfswoningen, ligt de woning aan de Wierdenseweg. Uitgangspunt is dat deze woningen gehandhaafd blijven.

#### *Woningmarkt*

Als woningen moeten verdwijnen bij realisering van een RBT, dan zal nader overleg moeten plaatsvinden over de mogelijkheden elders voor vervangende woonruimte. Dit is afhankelijk van de exacte locatie van een RBT, van de specifieke wensen van degenen die dan moeten verhuizen en van de planologische ruimte die geboden kan worden.

### **7.4.3 Verkeer**

Voor ontsluiting van de voorkeurslocatie zijn verschillende mogelijkheden onderzocht. De ontsluitingmogelijkheden zijn verder onderzocht op verkeerskundige gevolgen (voor het onderzoek zelf zie rapportage verkeerskundige gevolgen zoeklocatie Almelo-Noord, Goudappel Coffeng, april 2004).

Conclusies uit het verkeerskundig onderzoek voor het voorkeursgebied in Almelo-Noord zijn:

1. Verkeersafwikkeling is mogelijk (onderzoek richt zich op de periode tot 2020). Aanvullende infrastructurele voorzieningen zijn daarbij nodig om te voorkomen dat het onderliggende wegennet onnodig belast wordt. Bij de Wierdenseweg (in de gemeente Twenterand) zijn maatregelen nodig om te voorkomen dat verkeer van het RBT van de Wierdenseweg gebruik gaat maken.
2. Voor het voorkeursgebied in Almelo-Noord geldt dat het onderliggende Almeloos wegennet in de noordwesthoek zwaarder belast wordt dan bij de locatie Almelo-Zuid. Het totaal aantal kilometers op het Almeloos wegennet bedraagt net wat minder (ongeveer 180, 5,5% van het totaal aantal kilometers in het stedelijk gebied).
3. Totaal aantal afgelegde autokilometers in het avondspitsuur bedraagt in Noord ongeveer 29% meer dan bij een locatie in Zuid. Het gaat dan om totaal 9000 à 10.000 autokilometers in de avondspits.
4. Aandachtspunt is met name de capaciteit van de N36 (als daar problemen ontstaan zoekt het verkeer een weg via het onderliggende wegennet). Overigens geldt dat toename van het verkeer niet alleen bepaald wordt door het realiseren van een

bedrijventerrein, maar ook door het feit dat ten zuiden van de N36 en ten noorden en oosten van Aadorp een nieuwe woningbouwlocatie gepland staat (structuurplan Almelo).

## **7.5 Leefbaarheid Almelo-Zuid**

### **7.5.1 Algemene beschrijving Almelo-Zuid**

Het voorkeursgebied Almelo-Zuid heeft met name invloed op de leefgemeenschap in het gebied zelf, in verband met de woningen die uit het gebied verdwijnen(40). De leefgemeenschap van Bornerbroek ondervindt meer indirect gevolgen. De kern Bornerbroek inclusief verspreid liggende woningen rondom Bornerbroek telt 1.829 inwoners (gegevens 2003).

Het gebied rondom Bornerbroek heeft een landelijk en open karakter en bestaat voornamelijk uit gras- en bouwland met boerderijen en woonhuizen. Ten zuidwesten van Bornerbroek (hemelsbreed op ongeveer 1,5 kilometer afstand van de RBT-locatie) bevindt zich de recreatieplas "Het Grasbroek". Het gebied wordt aan de zuidzijde begrensd door de Bornerbroekse Waterleiding welke in de toekomst als Doorbraak een ecologische verbindingszone zal vormen. Tussen de landerijen bevinden zich kleine bosjes. Het gebied wordt gebruikt als recreatie uitloophet. Diverse fietsroutes doorkruisen het gebied, over de bestaande verharde en onverharde wegen. Bornerbroek wordt richting Almelo ontsloten door de Pastor Ossestraat.

Aan de noordzijde van Bornerbroek (op ongeveer 350 meter afstand) van geplande bedrijfskavels op het RBT is een woningbouwlocatie gepland.

Aan de westzijde van het kanaal ligt volgens het structuurplan van Almelo een zoeklocatie voor een lokaal Almeloos bedrijventerrein, ter vervanging van het lokale terrein dat in de locatie Almelo-Zuid niet gerealiseerd wordt als daar een RBT komt. Omdat er voor de zoeklocatie nog geen concreet plan is en er nog geen exacte locatie bekend is, zijn de mogelijke effecten op de leefbaarheid van Bornerbroek vanwege een lokaal terrein aldaar in deze leefbaarheidsanalyse thans niet in te schatten.

### **7.5.2 Sociale aspecten**

#### **Sociaal ruimtelijk**

##### *Gebruikswaarde*

Het gebied is voornamelijk agrarisch in gebruik. Daarnaast heeft het gebied tussen Almelo en Bornerbroek een functie als stedelijk recreatief uitloophet.

Door aanleg van een RBT verdwijnen circa 40 woningen (inclusief agrarische bedrijfswoningen) uit het gebied. De agrarische functie verdwijnt ook.

##### *Beleving*

Het gebied tussen Almelo en Bornerbroek en verder richting recreatiegebied 't Grasbroek is als groen gebied in een verstedelijkende omgeving van belang voor de ruimte en rust die er heerst.

Door aanleg van een RBT op deze locatie wordt de groene ruimte tussen de stad en Bornerbroek verkleind. De afstand tussen Bornerbroek (inclusief de geplande woningbouwlocatie) en de bedrijvigheid op het RBT bedraagt 350 meter of meer.

In het MER uit 2000 werd geconstateerd dat een RBT psychologisch een barrière zou vormen tussen Bornerbroek en Almelo. In dit gebied is de A35 (die doorgetrokken wordt) al als barrière aanwezig tussen de stad en Bornerbroek.

Als op deze locatie een RBT gerealiseerd wordt zal de Doorbraak (gemiddelde breedte 75 meter) met gemiddeld 75 meter verbreed worden zodat een robuuste ecologische verbindingszone ontstaat. Deze zone vormt een vaste en duidelijke begrenzing en zorgt voor een duidelijke scheiding tussen het buitengebied, Bornerbroek en het RBT.

Voor bewoners uit Windmolenbroek (woonwijk ten noorden van de doorgetrokken A35 op 400 meter afstand van het RBT) betekent realisatie van een RBT op deze locatie dat zij aan de zuidzijde verder moeten fietsen om het buitengebied te bereiken.

#### *Toe-eigeningswaarde*

De gehechtheid van Bornerbroekers aan hun omgeving is groot. De bewoners van de verspreid liggende woningen in de locatie voelen zich verbonden met elkaar en met het gebied. Dit gaat verloren omdat alle 40 woningen in het gebied waar het RBT komt zullen verdwijnen.

#### *Bereikbaarheid*

Bij de aanleg van een RBT worden de doorgaande (auto en fiets)wegen gehandhaafd. De belangrijkste weg voor de auto-ontsluiting van Bornerbroek in de richting Almelo is in dit geval de Pastor Ossestraat. Deze zal losgekoppeld worden van de ontsluiting van het RBT. De Wolbeslanden zal als doorgaande fietsroute gehandhaafd blijven. Door loskoppelen van deze route van de ontsluiting van het bedrijventerrein, heeft realisering van een RBT op deze locatie geen gevolgen voor de Pastor Ossestraat. De bereikbaarheid van Almelo voor Bornerbroek en andersom wordt niet bepaald door de intensiteiten op de Pastor Ossestraat, maar veel meer door de capaciteit van overige wegen (bijvoorbeeld Henriëtte Roland Holstlaan). Onderzoek wijst uit dat de druk op de Henriëtte Roland Holstlaan de komende 20 jaar sterk toeneemt, voor een groot deel als gevolg van autonome ontwikkelingen, maar ook het RBT draagt hieraan bij. De Wolbeslanden blijft als doorgaande fietsverbinding gehandhaafd.

#### **Sociaal cultureel**

##### *Sociale contacten en gemeenschapsgevoel*

Over het algemeen is de betrokkenheid van bewoners in Bornerbroek op elkaar groot. Deelname aan verenigingsleven is zeer hoog ten opzichte van Almelo als geheel en nog hoger dan in Aadorp. Dit geldt ook voor de gehechtheid aan de woonomgeving. Voor de kleinere verenigingen kan het verhuizen van mensen naar elders (als ze zich niet hervestigen in Bornerbroek) gevolgen hebben voor het voortbestaan van de vereniging..

##### *Voorzieningen*

Door de aanleg van het RBT zullen ongeveer 95 mensen moeten verhuizen, op een aantal van 1829. Alhoewel dit betekent dat het draagvlak voor voorzieningen afneemt, is de verwachting niet dat voorzieningen hierdoor verdwijnen. Een deel van de mensen zal zich weer vestigen in de directe omgeving van Bornerbroek. De gemeente Almelo heeft concrete plannen voor woningbouw bij Bornerbroek waar mensen die uit de locatie moeten verdwijnen voorrang krijgen.

De laatste jaren blijkt dat bewoners van de zuidelijke nieuwbouwwijken van Almelo gebruik gaan maken van voorzieningen in Bornerbroek (o.a. basisschool). Bornerbroek is vanuit Almelo immers zeer goed bereikbaar. Als een RBT tussen Almelo- en Bornerbroek gerealiseerd wordt, wordt de route van de zuidelijke nieuwbouwwijken naar Bornerbroek minder aantrekkelijk. Dat nadeel kan zich vertalen in verminderd gebruik van de voorzieningen in Bornerbroek door deze categorie.

##### *Recreatie*

Recreatief is het gehele gebied rondom Bornerbroek aantrekkelijk als uitloopgebied voor Almelo en Borne. Diverse fietsroutes doorkruisen het gebied. Het stedelijk uitloopgebied neemt in oppervlakte en recreatiemogelijkheden navenant af bij aanleg van het RBT. De route vanuit de stad richting recreatiegebied 't Grasbroek loopt door het bedrijventerrein en is daardoor minder aantrekkelijk voor recreatief fietsverkeer. De Doorbraak (die verbreed wordt als er een RBT grenzend aan de Doorbraak gerealiseerd wordt) biedt kansen om (andere) recreatieve waarden aan het gebied toe te voegen.

## **Sociaal economisch**

### *Bestaanszekerheid*

De bestaanszekerheid van 17 bedrijven (waarvan twee niet-agrarische) is in het geding. Het vertrek van agrarische bedrijven heeft enige gevolgen voor toeleveranciers in de regio en dienstverleners in de agrarische sector (zoals dierenartsen).

### *Woningmarkt*

Voor de het voorkeursgebied Almelo-Zuid geldt hetzelfde beleid bij vervanging van woningen als voor het voorkeursgebied Almelo-Noord.

Als woningen moeten verdwijnen bij realisering van een RBT, dan zal nader overleg moeten plaatsvinden over de mogelijkheden elders voor vervangende woonruimte. Dit is afhankelijk van de exacte locatie van een RBT, van de specifieke wensen van degenen die dan moeten verhuizen en van de planologische ruimte die geboden kan worden.

## **7.5.3 Verkeer Almelo-Zuid**

Bij de locatie in Almelo-Zuid kan het verkeer gebruik maken van de aansluiting op de A35. De ontsluiting van het RBT op deze locatie wordt losgekoppeld van het onderliggende wegennet (in dit geval de Pastor Ossestraat).

Conclusies voor de locatie Almelo-Zuid zijn:

1. een verkeersafwikkeling (in ieder geval tot 2020, de onderzoeksperiode) van verkeer van en naar het RBT is mogelijk.
2. Het totaal aantal kilometers op het Almeloos wegennet is nagenoeg gelijk aan het aantal bij het voorkeursgebied in Noord (het verschil bedraagt ongeveer 180 in de avondspits).
3. Ten opzichte van het voorkeursgebied Almelo-Noord genereert de locatie Almelo-Zuid ongeveer 34.000 kilometers. Dit is 29% minder autokilometers (ongeveer 9000 à 10.000 kilometer in de avondspits) ten opzichte van het voorkeursgebied Almelo-Noord (totaal aantal kilometers in de avondspits ongeveer 43.000 à 45.000).
4. Aandachtspunt bij de locatie Almelo-Zuid is de capaciteit van de Henriëtte Roland Holstlaan die onder druk komt te staan, als gevolg van autonome ontwikkelingen en het RBT.

## **7.6 Samenvatting**

Duidelijk is dat realisatie van een bedrijventerrein van een omvang van een RBT negatieve gevolgen heeft voor mensen in het gebied zelf en de omgeving.

Voor Almelo-Noord zijn de negatieve effecten vooral:

- Verdwijnen van vier woningen en 8 bedrijven.
- Afname van recreatieve waarde van kanaal Almelo-De Haandrik.
- Ten noorden van Aadorp (ca 800 meter) en geplande woningbouw (ca150 meter) komt ook bedrijventerrein (ten westen en ten zuiden van Aadorp is al bedrijventerrein), met als gevolg mogelijk (meer) hinder (visueel, geluid, geur, risico's externe veiligheid, e.d.). Dit geldt voor toekomstige bewoners van de geplande woonbebouwing (150 meter afstand) , voor bewoners aan de Wierdenseweg (100 meter afstand) en voor bewoners aan de zuidkant van de kern van Vriezenveen (300 meter afstand).
- Scheiding stad-dorp vervaagd. Buffer tussen het voorkeursgebied en de zuidzijde van Vriezenveen wordt teruggebracht tot ongeveer 400 meter.
- In totaal 29% meer autokilometers (ongeveer 9000 à 10.000 in de avondspits) (het aantal autokilometers op het stedelijk wegennet is nagenoeg gelijk aan het aantal autokilometers op het stedelijk wegennet bij het voorkeursgebied Almelo-Zuid).
- Wat betreft bereikbaarheid zijn de N36 en de Wierdensebrug en voorkomen van extra verkeersafwikkeling op het onderliggende stedelijk wegennet aandachtspunt.
- Er worden geen gevolgen verwacht voor het draagvlak van voorzieningen en het verenigingsleven.

Voor Almelo-Zuid zijn de negatieve effecten met name:

- Verdwijnen van 40 woningen (inclusief agrarische bedrijfswoningen) en van 17 agrarische bedrijven (met mogelijk gevolgen voor agrarische toeleveranciers).
- Afname ruimtelijke buffer tussen Bornerbroek en Almelo tot ongeveer 350 meter, met de Doorbraak als duidelijke scheiding.
- Afname recreatieve waarde van het buitengebied ten zuiden van Almelo; het buitengebied ten zuiden van Almelo komt voor bewoners uit Windmolenbroek verder weg te liggen en de route naar Bornerbroek e.o. wordt minder aantrekkelijk.
- hinder (visueel, geluid, geur, risico's externe veiligheid, e.d.) voor Bornerbroek (350 meter afstand).
- Draagvlak voor voorzieningen wordt minder, maar dit leidt naar verwachting niet tot verdwijnen van voorzieningen, met uitzondering van kleinere verenigingen die wellicht te weinig leden over zullen houden om voort te kunnen blijven bestaan.
- bij realisatie van een RBT in Almelo-Zuid zal waarschijnlijk westelijk van het Twentekanaal een lokaal bedrijventerrein gerealiseerd worden; het leefbaarheidseffect daarvan op Bornerbroek is nu niet in te schatten.
- Aandachtspunt voor bereikbaarheid is de Henriëtte Roland Holstlaan waarvan de bereikbaarheid onder druk komt te staan, als gevolg van autonome ontwikkelingen en het RBT.





## 8 Van voorkeursgebieden naar MMA en voorkeursalternatief

### 8.1 Algemeen

In dit hoofdstuk volgt een samenvatting van de conclusies van de verschillende stappen. Tevens wordt in dit hoofdstuk het MMA beschreven, en het alternatief dat de voorkeur heeft van de initiatiefnemer.

Voor het bepalen van het MMA en het voorkeursalternatief zijn bescherming van de (milieuwaarden) in de omgeving respectievelijk het programma van eisen van de initiatiefnemer (zie paragraaf 4.2.1) uitgangspunt.

Belangrijkste criteria vanuit de omgeving zijn:

- Sparen van natuur- (flora, fauna en landschap) en recreatiewaarden
- Gebieden met aardkundige waarden, archeologische attentiegebieden zo veel mogelijk ontzien
- Water: negatieve gevolgen op het natuurlijke grondwatersysteem zo veel mogelijk beperken
- Afstand houden tot bestaande en geplande woningbouw
- Beperken hoeveelheid autokilometers
- Beperken extra verstoring van het buitengebied (benutting bestaande hinderzones)
- (Sociale) gevolgen voor de omgeving zoveel mogelijk beperken
- Zo weinig mogelijk afbraak van woningen in het RBT-gebied (aantal te amoveren woningen beperken).

Belangrijkste criteria uit het programma van eisen voor een locatiekeuze zijn:

- Perfecte wervingskracht (zichtlocatie en bereikbaarheid via de weg)
- Centrale ligging in de stedenband
- Gunstige ligging op de oost-west-corridor, met rechtstreekse aansluiting op de snelweg en aantakking naar knooppunt A35/A1 (Azelo)
- Zo mogelijk multimodaal ontsloten.

Daarnaast is het criterium gemeentegrens voor de initiatiefnemer van belang, omdat indien het RBT niet in één gemeente komt te liggen, maar ook grond van andere gemeenten nodig is, een complexe bestuurlijke situatie ontstaat. De gemeenten Twenterand en Wierden hebben aangegeven geen RBT op grondgebied te wensen.

### 8.2 Eindbeoordeling voorkeursgebieden Almelo-Zuid en Almelo-Noord

#### 8.2.1 Conclusie Stap 1 geschiktheidsbeoordeling: locatie Almelo-Zuid en zone in Almelo-Noord geschikt

Uit de geschiktheidsbeoordeling is geconcludeerd dat de locatie Almelo-Zuid nog steeds als geschikt voor een RBT aangemerkt kan worden. Daarnaast zijn uit deze beoordeling twee zones in Almelo-Noord naar voren gekomen die geschikt zijn voor een RBT (zie kaart in paragraaf 5.4). Bij de geschiktheidsbeoordeling is aangesloten bij de beoordeling zoals die ook in 2000 heeft plaatsgevonden. Zoveel mogelijk zijn dezelfde criteria gebruikt voor de beoordeling, geactualiseerd aan de huidige stand van zaken.

#### 8.2.2 Conclusie Stap 2 contourgenerering: van geschikte gebieden naar voorkeursgebieden

Met behulp van de contourgenerering is ingezoomd op de geschikte gebieden. Aan de hand van criteria die eerder in de geschiktheidsbeoordeling zijn gebruikt, aangevuld met een

drietal criteria die niet eerder waren meegenomen maar voor dit aanvullend onderzoek wel relevant zijn, zijn:

1. Varianten in de geschikte gebieden in Almelo-Noord ontwikkeld.
2. Deze varianten zijn met elkaar vergeleken. Resultaat na de vergelijking was dat in het geschikte gebied in Almelo-Noord één variant als beste locatie te beschouwen is (variant 3). Deze beschouwen we dan ook als voorkeursgebied in Almelo-Noord.
3. De locatie in Almelo-Zuid is op dezelfde criteria getoetst en vergeleken met het voorkeursgebied in Almelo-Noord.

Hieronder zijn de resultaten van die vergelijking van de locatie Almelo-Zuid (het voorkeursgebied in Almelo-Zuid) met het voorkeursgebied Almelo-Noord (variant 3) weergegeven. Per criterium is aangegeven of het criterium van belang is vanuit het programma van eisen (PE) of vanuit de omgeving (O).

|                                                           | PE/O | Locatie Zuid | Voorkeursgebied Almelo-Noord |
|-----------------------------------------------------------|------|--------------|------------------------------|
| 1 Bereikbaarheid via Hoofdwegennet                        | PE   | 100%         | 95%                          |
| 2 Afstand tot Azelo                                       | PE   | 100%         | 25%                          |
| 3 Bereikbaarheid voor schepen                             | PE   | 68%          | 18%                          |
| 4 Mogelijkheid voor spoorontsluiting                      | PE   | 0%           | 70%                          |
| 5 Natuur (flora, fauna en landschapswaarden) en recreatie | O    | 40%          | 65%                          |
| 6 Water                                                   | O    | 0%           | 100%                         |
| 7 Archeologie en Cultuurhistorie                          | O    | 33%          | 98%                          |
| 8 Afstand tot bestaande woonbebouwing                     | O    | 34%          | 23%                          |
| 9 Afstand tot geplande woonbebouwing                      | O    | 59%          | 34%                          |
| 10 Benutting hinderzones                                  | O    | 59%          | 22%                          |
| 11 Aansluiting bij bestaande bedrijventerrein             | O    | 36%          | 45%                          |
| 12 Zichtlocaties                                          | PE   | 32%          | 26%                          |
| 13 Gemeentegrens                                          | PE   | 100%         | 27%                          |

Uit de vergelijking van het voorkeursgebied in Almelo-Noord (variant 3) en de locatie Almelo-Zuid komt naar voren dat beide locaties op verschillende criteria goed scoren.

Almelo Zuid scoort beter dan Almelo-Noord op: Bereikbaarheid via het hoofdwegennet, afstand tot Azelo, bereikbaarheid voor schepen, gemeentegrens (locatie ligt helemaal binnen de gemeentegrens van Almelo), benutting bestaande hinderzones, zichtlocatie en afstand tot bestaande (met name buurtschap aan de Wierdenseweg) en geplande woonbebouwing.

Op de criteria natuur, water, archeologie/cultuurhistorie. mogelijkheid voor een spooraansluiting en aansluiting bij bestaande bedrijventerreinen scoort het voorkeursgebied Almelo-Noord beter.

Beide gebieden worden verder meegenomen in de leefbaarheidsanalyse.

### 8.2.3 Conclusies Stap 3 leefbaarheidsanalyse

Resultaat van de leefbaarheidsanalyse is moeilijk te kwantificeren. Daarom zijn de resultaten hiervan in de tabel in beschrijvende zin gepresenteerd. Waar gegevens wel kwantificeren zijn is dat gebeurd. Alle sociale aspecten zijn met name van belang beschouwd vanuit de omgeving (en dus van belang voor het te ontwikkelen MMA), omdat het hier gaat om negatieve gevolgen van een RBT op de sociale omgeving.

| Voorkeursgebied         | Almelo-Zuid                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Almelo-Noord                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Leefbaarheidsaspecten   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Sociale aspecten</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Sociaal ruimtelijk      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Buffer tussen Bornerbroek en stedelijke bebouwing Almelo neemt af tot ongeveer 350 meter, met Doorbraak als duidelijke begrenzing.</li> <li>- Visuele hinder voor Bornerbroek.</li> <li>- Ongeveer 40 woningen (inclusief agrarische bedrijfswoningen) verdwijnen uit het gebied</li> <li>- Buitengebied bevond zich vanuit Windmolenbroek naar het zuiden op ongeveer 400 meter afstand (direct ten zuiden van doorgetrokken A35). Buitengebied komt op meer dan een kilometer afstand te liggen, en route naar het buitengebied en Bornerbroek wordt minder aantrekkelijk. Recreatieve waarde van het gebied neemt af</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Scheiding stad-dorp vervaagt: buffer tussen Almelo en Vriezenveen wordt kleiner (ongeveer 300 meter resteert), ter plaatse van de bebouwing aan de Wierdenseweg resteert 100 meter.</li> <li>- Visuele en andere hinder voor met name bewoners Wierdenseweg, en in mindere mate voor bewoners aan de zuidzijde van Vriezenveen en de toekomstige bewoners van de nieuwe woonwijk direct ten zuiden van de N36</li> <li>- 4 Woningen verdwijnen uit het gebied</li> <li>- Recreatieve waarde kanaal (over het gedeelte dat door het voorkeursgebied loopt) vermindert.</li> </ul> |
| Sociaal cultureel       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Draagvlak voor voorzieningen daalt in</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Er is nu geen draagvlak voor voor-</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

|                                       |                                                                                                             |                                                                                                                               |
|---------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                       | principe. Tot nu toe lijkt het er niet op dat daardoor voorzieningen ook verdwijnen                         | zienen. Verdwijnen van 4 woningen en 8 bedrijven heeft daar verder geen invloed op.                                           |
| Sociaal economisch                    | 17 bedrijven verdwijnen (en daarmee mogelijk de agrarische toeleveranciers)                                 | 8 Bedrijven verdwijnen <sup>31</sup>                                                                                          |
| <b>Verkeer</b>                        |                                                                                                             |                                                                                                                               |
| Extra autokilometers in avondspits    | 29% (9000 à 10.000 op een totaal van 34.000 bij de locatie Almelo-Zuid) minder dan bij locatie Almelo-Noord | +29 % (9000 à 10.000) ten opzichte van de locatie Zuid                                                                        |
| Belasting Almeloos stedelijk wegennet | Wat betreft autokilometers nagenoeg gelijk (180 km meer)                                                    | Wat betreft autokilometers nagenoeg gelijk (180 km minder)                                                                    |
| Verkeersafwikkeling/bereikbaarheid    | Mogelijk. Henriëtte Roland Holstlaan is aandachtspunt voor wat betreft bereikbaarheid.                      | Mogelijk. N36/ Wierdense brug en afwikkeling van het verkeer op onderliggend wegennet zijn aandachtspunt voor bereikbaarheid. |

Conclusie ten aanzien van leefbaarheid en verkeer is dat negatieve gevolgen bij het voorkeursgebied Zuid de bewoners in het RBT-gebied zelf treft en indirect de bewoners van Bornerbroek. Voor het voorkeursgebied in Noord geldt dat er aanzienlijk minder woningen en bedrijven uit het gebied zelf hoeven te verdwijnen. De overige negatieve gevolgen treden echter ook op maar treffen dan met name de bewoners langs de Wierdenseweg, de bewoners aan de zuidrand van Vriezenveen en toekomstige bewoners van de geplande woninglocatie direct ten zuiden van de N36. Ook wijst onderzoek uit dat er bij een RBT in Almelo-Zuid aanzienlijk minder autokilometers afgelegd worden (in de avondspits) dan bij een RBT in Almelo-Noord. Verkeersafwikkeling is bij beide gebieden mogelijk

### 8.3 Eindbeoordeling: MMA en voorkeursalternatief

#### 8.3.1 Eindbeoordeling

Op basis van de **contourgenerering** komt naar voren dat het voorkeursgebied Almelo-Zuid het best scoort op bijna alle criteria die voortvloeien uit het programma van eisen (zie tabel in paragraaf 8.2.2). Bij sommige criteria is het verschil niet zo groot. Bij een van de belangrijkste uit het programma van eisen (afstand tot Azelo) is het verschil erg groot. Ook wat betreft gemeentegrens is het verschil groot. De locatie Almelo-Zuid ligt geheel binnen de gemeentegrenzen van Almelo, terwijl het terrein in Almelo-Noord voor 73% op grondgebied van de gemeente Twenterand ligt.

Een spooraansluiting is in Almelo-Zuid niet te realiseren. Eerder (bij de geschiktheidsbeoordeling) heeft de stuurgroep RBT (initiatiefnemer) aangegeven meer belang te hechten aan een aansluiting op een hoofdvaarweg (Twentekanaal) dan aan aansluiting op het kanaal Almelo-De Haandrik (600-tons vaarweg) en een spooraansluiting.

Almelo-Zuid scoort ook beter dan het voorkeursgebied Almelo-Noord wat betreft afstand tot bestaande woningen (dit betreft dan de woningen aan de Wierdenseweg), geplande woningbouw en gebruik bestaande hinderzones. De verschillen op deze punten zijn echter niet zo groot.

<sup>31</sup> De woningen die bij deze bedrijven horen staan bijna allemaal aan de Wierdenseweg. Bij het voorkeursgebied in Almelo-Noord gaan we er vanuit dat de woonfunctie van deze woningen gehandhaafd blijft.

Het voorkeursgebied Almelo-Noord scoort beduidend beter op met name de criteria Natuur (flora, fauna en landschapswaarden) en recreatie, water en archeologie/cultuurhistorie.

Hierbij zijn echter een paar kanttekeningen te maken:

- Water: de visie van het waterschap is dat Almelo-Noord wat betreft waterhuishouding geschikter is dan Almelo-Zuid. Zij baseren zich daarbij op de SOM (stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden)-kaart. De later verschenen Stroomgebiedsvisie bevestigt dit beeld niet. Volgens de Stroomgebiedsvisie zijn zowel stedelijke ontwikkelingen mogelijk in Noord als in Zuid. In de geschiktheidsbeoordeling is dit tot uitdrukking gebracht met een verhouding wat betreft geschiktheid van 60 (voor Almelo-Noord) staat tot 40 (voor Almelo-Zuid). In de methodiek van de contourgenerering scoort een variant 100% als die variant volledig tegemoet komt aan het criterium. In dit geval betekent dat dat Almelo-Noord 100% scoort omdat het hele gebied ligt in het gebied dat het meest geschikt is vanuit het criterium water gezien. Zuid scoort in dit geval 0% omdat de hele locatie in een gebied ligt dat minder geschikt is vanuit watertoets.
- Natuur: verschil in percentage dat natuur scoort in Noord ten opzichte van Zuid lijkt wat laag. Verklaring hiervoor is dat in Noord weliswaar minder beschermde soorten voorkomen maar dat wel een groter oppervlakte (met een mindere natuurwaarde) verloren gaat. In Noord betreft het verlies aan natuurwaarden door verlies aan oppervlakte; in Zuid betreft het veel minder oppervlakte, maar die mindere oppervlakte heeft wel meer natuurwaarde. Die natuurwaarden in Zuid hebben ook relatie met de omliggende agrarisch gebied. Dit komt niet in de scores tot uitdrukking.

Vanuit **leefbaarheid** wordt het onderscheid tussen de beide voorkeursgebieden (de locatie Almelo-Zuid en Almelo-Noord) met name bepaald door het verlies aan woningen en bedrijven in het gebied zelf en het extra aantal autokilometers. De andere negatieve gevolgen treden vrijwel in dezelfde mate op voor aan de ene kant de bewoners van Bornerbroek en aan de ander kant de bewoners aan de Wierdenseweg en de zuidrand van Vriezenveen.

### 8.3.2 MMA

Het MMA is te definiëren als "het alternatief waarbij nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, zoveel mogelijk worden beperkt". Voor het MMA nemen we daarom de eisen vanuit de omgeving als uitgangspunt (zie paragraaf 8.1) . Vanuit dit uitgangspunt komt het voorkeursgebied Almelo-Noord het best naar voren. Op het gebied van natuur, water, archeologie en cultuurhistorie en aantal te amoveren woningen scoort het voorkeursgebied Noord immers aanzienlijk beter dan Zuid. Negatieve punten bij dit MMA zijn:

- Het alternatief voldoet veel minder aan het programma van eisen, en dan met name de voor wat betreft de bereikbaarheid; daarbij gaat het om een ligging aan een autoweg (N36 , Almelo-Noord) of autosnelweg (A35, Almelo-Zuid) en de afstand tot het knooppunt A35/A1, en de ligging aan een 600-tonsvaarweg (Almelo-Noord) of een hoofdvaarweg (Almelo-Zuid). Een spooraansluiting hoort bij het MMA wel tot de mogelijkheden.
- Op het punt van afstand tot bestaande (met name Wierdenseweg) en geplande woningbouw scoort het RBT-alternatief in Almelo-Noord lager dan de locatie Almelo-Zuid. Consequenties hiervan is dat de capaciteit van het terrein in Almelo-Noord wat betreft milieugebruiksruimte kleiner is en minder flexibel in te delen.
- Dit alternatief genereert meer autokilometers. Deze worden met name afgelegd op het hoofdwegenet. In zijn algemeenheid betekent dit meer emissies (geluid, uitlaatgassen).
- Voor realisering van een RBT op deze locatie in Almelo-Noord is medewerking van de gemeente Twenterand noodzakelijk. Alhoewel bij het MMA geen bebouwing op Wierdens grondgebied gerealiseerd wordt, kunnen de milieueffecten wel tot in Wierden reiken (bijvoorbeeld een geluidcontour). Planologische afstemming met Wierden is daarom wel nodig.

### 8.3.3 Voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief is het alternatief, dat na afweging, de voorkeur heeft van de initiatiefnemer.

Om te kunnen bepalen wat het voorkeursalternatief is, wordt bekeken:

1. of en hoe het MMA beter aan het programma van eisen kan voldoen en
2. of en hoe het voorkeursgebied Almelo-Zuid verbeterd kan worden zodat het het MMA dichter benadert.

#### Mogelijkheden om het MMA te verbeteren

Gezien de tekortkomingen van het MMA ten aanzien van het programma van eisen heeft de initiatiefnemer bekeken of er maatregelen mogelijk zijn om bij het MMA de negatieve aspecten te verminderen.

Belangrijkste tekortkomingen van het MMA liggen op de volgende punten:

- Afstand tot Azelo
- Bereikbaarheid voor schepen
- Aantal autokilometers
- Gemeentegrens
- Afstand tot bestaande en geplande woningbouw

Voor de eerste drie punten zijn geen maatregelen denkbaar die de negatieve aspecten doen verminderen. Immers het MMA ligt verder van Azelo, waardoor het aantal afgelegde autokilometers ook altijd hoger zal zijn. Het verkeer van een regionaal terrein is sterk gericht op de A35 en de A1. Verdere opwaardering van het kanaal Almelo-De Haandrik is niet aan de orde.

Gemeentelijke grenscorrectie is mogelijk met toepassing van de "Wet algemene regels herindeling". Twenterand verzet zich hier tegen.

Consequentie van het feit dat het MMA slechter scoort op het criterium afstand tot bestaande en geplande woningbouw, is dat de capaciteit (wat betreft milieucategorie) beperkter is dan de locatie in Zuid. Deze tekortkoming kan verminderd worden door:

- bij Aadorp een kleiner woongebied te realiseren en/of de woningen aan de Wierdenseweg te amoveren.
- of beperkingen op te leggen aan (de milieubelasting van) de toe te laten bedrijven.

#### Mogelijkheden om het voorkeursgebied Almelo-Zuid te verbeteren

Tekortkomingen van de locatie Almelo-Zuid liggen op de volgende punten:

- Natuur (landschap en recreatie)
- Archeologie en cultuurhistorie
- Water
- Spoor aansluiting
- Aantal woningen en bedrijven dat verdwijnt

Op een drietal punten kunnen maatregelen getroffen worden om de negatieve aspecten te verminderen:

1. Natuur (landschap en recreatie): natuur- en landschapswaarden (o.a. 't Wolbert), en recreatieve verbindingroutes kunnen ingepast worden in het stedenbouwkundig plan, blijkt uit het stedenbouwkundig plan dat inmiddels is opgesteld. Compensatie in het kader van de flora- en faunawet is niet noodzakelijk (rapportage Ecogroen Advies). Als extra maatregel is het voorstel om winterverblijven voor vleermuizen in de doorbraak te realiseren (vleermuizenkelders). Fietsverbindingen in het inrichtingsplan kunnen zorgen voor blijvende bereikbaarheid van het landelijk gebied, als recreatief uitloop gebied.
2. Archeologie en cultuurhistorie: Vóór uitvoering zullen de archeologische attentiegebieden tijdig onderzocht worden op het ook daadwerkelijk voorkomen van archeologische sporen/ voorwerpen. Het landgoed 't Wolbert wordt ingepast in de groenstructuur. De woonfunctie kan daarbij niet gehandhaafd blijven, de opstallen met

een ander functie wel. Andere waardevolle erven (en eventueel opstallen) worden ingepast in het stedenbouwkundig plan.

- Water: In het kader van het haalbaarheidsonderzoek dat vorig jaar is afgerond (vóór de uitspraak van de Raad van State) is onderzoek uitgevoerd naar waterhuishouding en riolering, met als conclusie dat een goede waterhuishouding/ riolering te realiseren is waarbij geen negatieve gevolgen op het natuurlijke watersysteem te verwachten zijn.

Voor wat betreft spooraansluiting en aantal woningen en bedrijven dat verdwijnt zijn geen maatregelen denkbaar. Spooraansluiting is bij een RBT in Almelo-Zuid op geen enkele wijze mogelijk. Een bij keuze voor een RBT in Almelo-Zuid zullen 40 woningen uit het gebied verdwijnen.

### Conclusie ten aanzien van het voorkeursalternatief

Overwegende dat:

- De doelen voor het RBT (vastgelegd in het programma van eisen) met de locatie Almelo-Zuid het best gerealiseerd kunnen worden en er bij het MMA geen maatregelen denkbaar zijn waarbij beter tegemoet gekomen wordt aan het programma van eisen;
- Het voorkeursgebied met maatregelen het MMA wat betreft milieueffecten dicht benadert;
- Wat betreft multimodaliteit de initiatiefnemer meer belang hecht aan bereikbaarheid over het Twentekanaal (hoofdvaarweg) dan mogelijkheid voor spooraansluiting en bereikbaarheid via het kanaal Almelo-De Haandrik,

concludeert de initiatiefnemer dat het voorkeursgebied Almelo-Zuid het **voorkeurs-alternatief** is.

### 8.3.4 Eindconclusie

In onderstaande tabel zijn de locatie Almelo-Zuid het MMA (voorkeursgebied Almelo-Noord) en het Voorkeursalternatief tegen elkaar afgezet.

|                                                         | PE/O | Locatie Zuid | MMA  | Locatie Zuid met maatregelen = Voorkeurs-alternatief                                                                      |
|---------------------------------------------------------|------|--------------|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Contourgenerering</b>                                |      |              |      |                                                                                                                           |
| 1 Bereikbaarheid via Hoofdwegennet                      | PE   | 100%         | 95%  |                                                                                                                           |
| 2 Afstand tot Azelo                                     | PE   | 100%         | 25%  |                                                                                                                           |
| 3 Bereikbaarheid voor schepen                           | PE   | 68%          | 18%  |                                                                                                                           |
| 4 Mogelijkheid voor spoorontsluiting                    | PE   | 0%           | 70%  | Geen spooraansluiting mogelijk                                                                                            |
| 5 Natuur (flora, fauna, landschapswaarden) en recreatie | O    | 40%          | 65%  | Waardevolle elementen inpassen in plan.                                                                                   |
| 6 Water                                                 | O    | 0%           | 100% | Waterhuishouding en riolering zo realiseren dat geen negatieve effecten ontstaan. Onderzoek heeft uitgewezen dat dit kan. |
| 7 Archeologie en Cultuurhistorie                        | O    | 33%          | 98%  | Tijdig nader archeologisch                                                                                                |



|                                               |    |           |           |                                                                             |
|-----------------------------------------------|----|-----------|-----------|-----------------------------------------------------------------------------|
|                                               |    |           |           | onderzoek. 't Wolbert en andere waardevolle opstallen inpassen in het plan. |
| 8 Afstand tot bestaande woonbebouwing         | O  | 34%       | 23%       |                                                                             |
| 9 Afstand tot geplande woonbebouwing          | O  | 59%       | 34%       |                                                                             |
| 10 Benutting hinderzones                      | O  | 59%       | 22%       |                                                                             |
| 11 Aansluiting bij bestaande bedrijventerrein | O  | 36%       | 45%       |                                                                             |
| 12 Zichtlocaties                              | PE | 32%       | 26%       |                                                                             |
| 13 Gemeentegrens                              | PE | 100%      | 27%       |                                                                             |
| <b>Leefbaarheid/ verkeer</b>                  |    |           |           |                                                                             |
| Verlies aan woningen                          | O  | 40        | 4         | Er zijn geen maatregelen mogelijk om verlies aan woningen te verminderen.   |
| Verlies aan bedrijven                         | O  | 17        | 8         |                                                                             |
| Extra autokilometers                          | O  | Ca 34.000 | Ca 42.000 |                                                                             |

Gele kleur: variant scoort op dat criterium het beste

O: criterium vanuit omgeving

PE: criterium vanuit programma van eisen

Het voorkeursalternatief benadert het MMA op deze wijze dicht wat betreft gevolgen voor de omgeving, terwijl het voorkeursalternatief veel beter tegemoet komt aan het programma van eisen. Spoor aansluiting is op geen enkele wijze mogelijk, wel is bereikbaarheid per schip via het Twentekanaal mogelijk. Wat betreft multimodaliteit hecht de initiatiefnemer meer aan bereikbaarheid per schip via een hoofdvaarweg (Twentekanaal) dan aan bereikbaarheid via het kanaal Almelo-De Haandrik in combinatie met mogelijkheid voor een spoor aansluiting. Bij het voorkeursalternatief is niet te voorkomen dat ongeveer 40 woningen uit het verdwijnen. In overleg zal vervangende woonruimte gerealiseerd kunnen worden.

#### 8.4 Aandachtpunten op inrichtingsniveau voor het voorkeursalternatief

- Inpassing natuur- en landschapswaarden, waardevolle opstallen en erve 't Wolbert.
- Waterhuishouding/ riolering zo ontwerpen dat natuurlijke watersysteem niet beïnvloed wordt.
- Tijdig nader archeologisch onderzoek uitvoeren in archeologische attentiegebieden.
- Interne milieuzonering om hinder op de omgeving te minimaliseren.
- Terrein zo inrichten dat (visuele) hinder richting Bornerbroek voorkomen wordt, inrichting afstemmen met inrichting Doorbraak
- Goede, veilige verbindingen tussen buitengebied/Bornerbroek en Almelo voor (recreatief) fietsverkeer en autoverkeer.

## **Bijlagen**



## Bijlage 1      Netwerkbenadering

De verschillende milieuaspecten zijn weergegeven in de vorm van netwerken die gezamenlijk representatief zijn voor de kwaliteiten, de structuur en de dynamiek van de bestaande ruimtelijke situatie. Ieder netwerk beschrijft een onderdeel van de omgeving. De bestaande ruimtelijke situatie is aldus onderverdeeld in de volgende vijf netwerken:

- |                                 |                    |
|---------------------------------|--------------------|
| • water:                        | het blauwe netwerk |
| • natuur:                       | het groene netwerk |
| • infrastructuur:               | het grijze netwerk |
| • stedelijke bebouwing:         | het rode netwerk   |
| • landschap en cultuurhistorie: | het gele netwerk   |

Deze netwerken worden gehanteerd om op een gestructureerde manier de basisinformatie te ordenen en te kunnen vergelijken.

In de netwerken zijn de omgevingsaspecten per thema weergegeven. Het gaat hierbij om thema's die voorkomen, onderscheidend en relevant zijn voor de locatiekeuze.

Het zoekgebied Almelo-Noord is ruim gekozen. Binnen deze ruime begrenzing kunnen geschikte en minder geschikte gebieden onderscheiden worden. Ongeschikt zijn gebieden die niet mogen wijken voor een RBT (harde randvoorwaarden). Het gaat hierbij om:

- bestaande woongebieden;
- harde plannen<sup>32</sup> woongebieden;
- bestaande bedrijventerreinen;
- harde plannen bedrijventerreinen;
- snelwegen;
- spoorwegen;
- waterlopen of plassen breder dan 6 meter;
- Provinciale Ecologische hoofdstructuur (PEHS).

Per netwerk zijn de verschillende aspecten gewaardeerd. Dit leidt tot zones die meer en minder geschikt zijn voor het RBT.

Vervolgens zijn de verschillende netwerkkaarten ten opzichte van elkaar gewogen. Hierbij zijn vier visies onderscheiden:

5. Een ongewogen visie, waarbij alle aspecten en netwerken gelijk zijn gewogen;
6. Een natuur- en landschapvisie waarbij het blauwe, groene en gele netwerk een zwaarder gewicht hebben gekregen dan beide andere (30-30-30-5-5). De aspecten binnen de netwerken zijn hierbij gelijk gewogen;
7. Een infra- en bebouwingsvisie waarbij het rode en grijze netwerk een zwaarder gewicht hebben gekregen (35-35-10-10-10). De aspecten binnen de netwerken zijn hierbij opnieuw gelijk gewogen.
8. Een gewogen visie 2003, waarbij de aspecten en de netwerken een beoordeling van de stuurgroep hebben gekregen.  
Actualisatie (ten opzichte van de versie uit 1999) was nodig omdat verscheidene aspecten geactualiseerd zijn en het zoekgebied Almelo Noord is toegevoegd.

<sup>32</sup> Harde plannen zijn reeds vastgelegd in een goedgekeurd bestemmingsplan of reeds in uitvoering



## Bijlage 2      Programma van eisen

### **Programma van eisen Regionaal Bedrijventerrein Twente**

#### **Werkgroep samenwerkingsvormen RBT**

**Vastgesteld door het bestuurlijk programmeringsoverleg op 8 juni 2000.**

#### **Algemeen**

In het kader van de ontwikkeling, exploitatie en beheer van het RBT is door de werkgroep Samenwerkingsvormen RBT het economisch programma van eisen opgesteld. Dit programma van eisen is op 8 juni 2000 vastgesteld door het bestuurlijk programmeringsoverleg bedrijventerreinen Twente.

De werkgroep Samenwerkingsvormen RBT bestaat uit de heer J. Melsen (Almelo), de heer R. den Blanken (Enschede), de heer H. Vranken (Hengelo) en de heer F. Geerlings (OOM). Begin juli a.s. zal de werkgroep worden uitgebreid met een vertegenwoordiger van de afdeling grondzaken vanuit de gemeente Enschede. Als klankbord voor de werkgroep fungeren de heren de Lange en Boonen (gemeente Hengelo).

#### **Ambitie**

De werkgroep is vertrokken vanuit de volgende bestuurlijke ambitie voor het RBT: **Een hoogwaardig en grootschalig bedrijventerrein dat de gunstige ligging op de West-Oost-corridor en het corridorknooppunt, dat de stedenband Twente daarbinnen vormt, uitbuit en de Twentse (inter)nationale positie versterkt. De mogelijkheden voor duurzame ontwikkeling en beheer worden onderzocht en waar mogelijk uitgevoerd.** De verschillende onderdelen van deze ambitie vindt u terug in deze voortgangrapportage.

In de bestuurlijke ambitie van het RBT komen een aantal aspecten naar voren: hoogwaardig (qua verschijningsvorm van de bedrijven), grootschalig (grote kavels), gunstige ligging op de w-o corridor en binnen de stedenband Twente, het internationale karakter van het bedrijventerrein en mogelijkheden voor een duurzame ontwikkeling en beheer.

Het RBT heeft de ambitie om het regionale bedrijventerrein te worden voor de segmenten productie en logistiek voor geheel Twente. De locatie dient zowel binnen Twente als daarbuiten te worden gezien als ideale locatie de vestiging van de doelgroep. Dit kan betekenen dat de volgende eisen gesteld moeten worden aan de locatie om deze belangen te kunnen waarborgen:

- de locatie dient over een perfecte wervingskracht te beschikken om de doelgroep van (inter)nationale bedrijven geïnteresseerd te krijgen in vestiging op het RBT (extra aandacht voor bereikbaarheid, parklandschap, duurzaamheid en parkmanagement).
- een centrale ligging t.o.v. de stedenband Almelo/Hengelo/Enschede, aangezien het RBT tevens een overlooppunt krijgt voor grootschalige bedrijvigheid die de steden, met name Enschede en Hengelo, niet langer meer kunnen/willen huisvesten.
- Vanuit de doelgroep grootschalige logistiek is een gunstige ligging op de w-o corridor een vereiste. Zoveel mogelijk richting knoop A1/A35 richting Enschede/Hengelo, met een rechtstreekse aansluiting op de snelweg, met aantakking op knoop A1/A35
- Vanwege de overlooppunt voor grootschalige bedrijvigheid en ter beperking van de automobiliteit vanuit de stedelijke arbeidsmarkten is een goed openbaar vervoer een vereiste.
- er dient sprake te zijn van voldoende aanbod van arbeidskrachten vanuit de stedelijke arbeidsmarkten.

- de locatie dient te passen in de totale vraag en aanbod van bedrijventerreinen in Twente en te worden afgestemd met de plannen voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen in Twente
- er dient sprake te zijn van een "duurzaam" regionaal bedrijventerrein (visitekaartje)
- Indien mogelijk dient een multimodale ontsluiting te worden gestimuleerd, maar dit is het geen eis. Met name een spooraansluiting zou voor het RBT van toegevoegde waarde kunnen zijn.

Indien het bestuurlijk PO zich in bovenstaande ambitie kan vinden heeft dit consequenties voor de volgende onderwerpen:

1. marktprofiel en beeldvorming
2. infrastructuur, ontsluiting en bereikbaarheid
3. prijs
4. duurzaamheid
5. parkmanagement
6. parklandschap
7. ruimte intensief bouwen
8. organisatie, uitgiftebeleid, investeringen en exploitatie
9. tijd

Hieronder in het kort een eerste aanzet, uitgaande van bovenstaande ambitie.

#### **Marktprofiel en beeldvorming**

##### *Marktprofiel.*

Vanuit het bestuurlijk PO zijn de volgende (rand)voorwaarden gesteld:

- De locatie mag niet concurrerend zijn t.o.v. lokale reguliere groeimogelijkheden
- Er dient een planologische beperking plaats te vinden t.a.v. overige te ontwikkelen bedrijventerreinen
- Er moeten goede afspraken worden gemaakt over financiering, ontwikkeling, kavelgrootte en exploitatie
- Er dient sprake te zijn van een samenhangend en aanvaardbaar grondprijsbeleid t.o.v. andere bedrijventerreinen.

Ons inziens passen deze randvoorwaarden prima binnen de aangegeven ambitie.

Met betrekking tot ontwikkeling, kavelgrootte en exploitatie heeft het bestuurlijk PO aangegeven:

- Grootschalige productievevestigingen van buiten de regio (verplichtend) en van binnen de regio (facultatief) van 5 ha of meer, en
- T&D- en assemblagebedrijven van buiten de regio (verplichtend) en van binnen de regio (facultatief) van 2 ha of meer, en
- Terreinquotient van maximaal 50 arbeidsplaatsen per ha.

##### *Behoefferaming.*

Op grond van deze voorwaarden is een behoefte raming opgesteld voor het RBT.

Daaruit wordt geconcludeerd dat er een behoefte is van circa 6,7 ha per jaar. Dit is als volgt berekend:

<sup>1</sup> Aanpassingen Programma van eisen:

- Terreinquotiënt van minimaal 20 arbeidsplaatsen per hectare (24 april 2001)
- Minimale kavelgrootte productiebedrijven teruggebracht van 5 naar 2 hectare (haalbaarheidsonderzoek 2002)

|            |               |
|------------|---------------|
| - Almelo   | 1,0 ha        |
| - Enschede | 2,0 ha        |
| - Hengelo  | <u>1,0 ha</u> |
|            | 4,0 ha        |

Het gaat hierbij om historische uitgaven van de drie grote steden. Hierin is geraamd welke grote bedrijven van binnen de steden in de toekomst moeten verhuizen door ruimtegebrek en dan op het RBT geplaatst zouden moeten worden (conform het geschetste profiel).

Vervolgens moet de vraag uitgebreid worden met de overige Twentse gemeenten en voor de vestiging van bedrijvigheid van buiten Twente (\*).

Hiervoor kan de vraag van de grote drie met 1,67 worden vermenigvuldigd.

Dan ontstaat een totale vraag van ca. 6,7 ha per jaar.

(\*) Op grond van historische uitgifte is er voor geschetste profiel geen cijfer aan te geven voor de vraag van buiten de regio, met name wegens gebrek aan geschikte ruimte.

De vraag van buiten de regio vormt echter wel een belangrijke doelgroep van een RBT.

Dit betekent dat een raming op basis van historische uitgifte slechts voor een deel inzicht geeft in de feitelijke behoefte. Dat betekent dat de werkelijke behoefte waarschijnlijk hoger zal liggen dan hiervoor geschetst.

#### *Aanbod voor dit segment.*

Momenteel is sprake van het volgende aanbod tot 2005:

|                           |              |
|---------------------------|--------------|
| - Bedrijventerrein Twente | 30 ha        |
| - Twentepoort-II          | 10 ha        |
| - Oldenzaal               | <u>12 ha</u> |
|                           | 52 ha        |

Dit is echter niet te zien als totaal concurrerend aanbod t.o.v. het RBT.

Dit aanbod is niet volledig gereserveerd voor de categorieën grootschalige productie en T&D, maar zal deels ook aan andere categorieën bedrijven worden uitgegeven.

Tevens zal een aanzienlijk deel van dit aanbod al zijn uitgegeven voordat met de gronduitgifte van het RBT gestart kan worden.

Voor de periode 2005-2010 is in de harde en zachte plannen van de gemeenten geen nieuw aanbod voor dit segment gepland.

#### *Doelgroep.*

De doelgroep bestaat primair uit grote ruimtevragers vanuit de productie en logistiek, met een hoogwaardig en wervend karakter. Waar mogelijk zal bij de inrichting verder rekening worden gehouden met de mogelijke clustering van bedrijfsactiviteiten (ketenactiviteiten).

GDV & PDV en detailhandel behoren in ieder geval niet tot de doelgroep van het RBT.

Een multi-modale ontsluiting van het RBT zal zoveel mogelijk worden gestimuleerd.

#### *Beeldvorming*

Hoe moet het RBT en de daarop te vestigen bedrijven er nou uit gaan zien. De werkgroep is van mening dat met name het hoogwaardig karakter in de vorm van een goede verschijningsvorm daarbij belangrijk is. Vanuit de beeldvorming komen de volgende vragen bij ons op (de genoemde namen van bedrijven en bedrijventerreinen dienen alleen voor de beeldvorming te worden gebruikt. Er is geen relatie tussen genoemde bedrijven en het RBT)



- Welke bedrijven horen wel/niet thuis op een RBT: Morssinkhof, Reef, Van Merkesteyn, Holec, HP, Grolsch of Stork ?
- Gaat het daarbij om het soort bedrijvigheid of om de verschijningsvorm ?
- Moet het RBT de uitstraling hebben van een Bedrijventerrein Twente, Bijsterhuizen-Nijmegen, Rondeel-Houten of Internationaal Bedrijvenpark Friesland ?
- Welke terreinquotient ?
- Wat (en waar) is een alternatief voor bedrijven die niet voldoen aan het hoogwaardig en internationaal karakter, maar wel aan de eisen van grootschalige productie en een lage terreinquotient ?

Om meer inzicht te verkrijgen in de beeldvorming over het RBT en de te vestigen bedrijven zal er in de ontwerpfase een dag excursie worden georganiseerd voor de leden van het bestuurlijk- en ambtelijk programmeringsoverleg bedrijventerrein. Naast een bezoek aan een "vergelijkbaar" bedrijventerrein zal er dan ook aandacht worden besteedt aan met name het hoogwaardig karakter (verschijningsvorm van de bedrijven), de mogelijkheden voor duurzaamheid en mogelijkheden qua organisatie-opzet. De resultaten van de excursie dag zullen door de werkgroep in de ontwerpfase worden geïmplementeerd.

#### **Overige aspecten van een programma van eisen.**

##### **1. Infrastructuur, ontsluiting en bereikbaarheid**

Het is vanzelfsprekend dat een dergelijk terrein goed ontsloten moet worden. Een rechtstreekse ontsluiting op de snelweg vanwege doelgroep, benodigde zichtlocatie en centrale ligging t.o.v. de stedenband, met aantakking op de knoop A1/A35 is een eis (met name vanuit (inter)nationaal logistieke bedrijven).

Parkeren zal zoveel mogelijk gerealiseerd moeten worden op het eigen terrein. Wij stellen voor om hier wel creatief mee om te gaan (onderzoeken haalbaarheid parkeren op elkaars terrein en boven/ondergronds parkeren).

Bereikbaarheid per openbaar vervoer is een eis.

##### **2. Prijs**

Voor de exploitatie wordt uitgegaan van een marktconforme grondprijs.

##### **3. Duurzaamheid**

Een duurzame ontwikkeling, exploitatie en beheer van het RBT staat hoog op de prioriteitenlijst voor het PO.

Wij onderscheiden drie soorten duurzaamheid voor het RBT:

###### **A. Procesmatig.**

Wij adviseren hiervoor geen eisen te stellen in deze fase. Mogelijk dat in de loop der tijd dit alsnog kan worden ingevuld op grond van duidelijkheid welke grote procesmatige productiebedrijven zich gaan vestigen op het RBT

###### **B. Inrichting.**

Wij stellen voor geen eisen te stellen aan een duurzame inrichting, maar via een apart onderzoek op grond van de locatiekeuze de mogelijkheden te onderzoeken van energie, water en afval. Dit onderzoek kan plaatsvinden binnen het hiervoor al toegezegde EFRO-project 1999.

Onderwerpen die in het kader van dit onderzoek verder dienen te worden uitgewerkt zijn:

- een gezamenlijke energievoorziening en/of afvalzuivering
- wasplaats en spoke-tankstation
- collectieve beveiliging
- collectieve inzameling en afvoer van goederen.

deelnemende partijen zich committeren. Wij gaan ervan uit dat vooralsnog in 2002 met de bouw kan worden gestart.

#### **DE ONTWERP FASE**

In de ontwerpfase wordt op grond van het goedgekeurde programma van eisen een ontwerp voor het RBT opgesteld. In dit ontwerp komen oa. aan de orde:

- nadere uitwerking van het programma van eisen (o.a. resultaten van de excursie dag)
- resultaten onderzoeken duurzaamheid en parkmanagement
- globale investeringsopzet
- globale exploitatie-opzet op grond van locatie
- organisatie-structuur (verschillende alternatieven)



### Bijlage 3 Brief bevoegd gezag over onderzoeksgebied Almelo-Noord

**Www.prv-overijssel.nl**

Aan de stuurgroep RBT  
t.a.v. de secretaris  
dhr. F. Geerlings  
Postbus 585  
7500 GM Enschede

Postadres  
Provincie Overijssel  
Postbus 10078  
8000 GB Zwolle

Telefoon 038 425 25 25  
Telefax 038 425

|            |                             |                                    |                   |
|------------|-----------------------------|------------------------------------|-------------------|
| Uw kenmerk | Uw brief                    | Ons kenmerk<br>RWB/03/1359         | Datum<br>07-07-03 |
| Bijlagen   | Doorkiesnummer<br>4 25 1644 | Inlichtingen bij<br>P.C. W. Mossel |                   |

Onderwerp  
RBT zoekgebied Almelo-noord

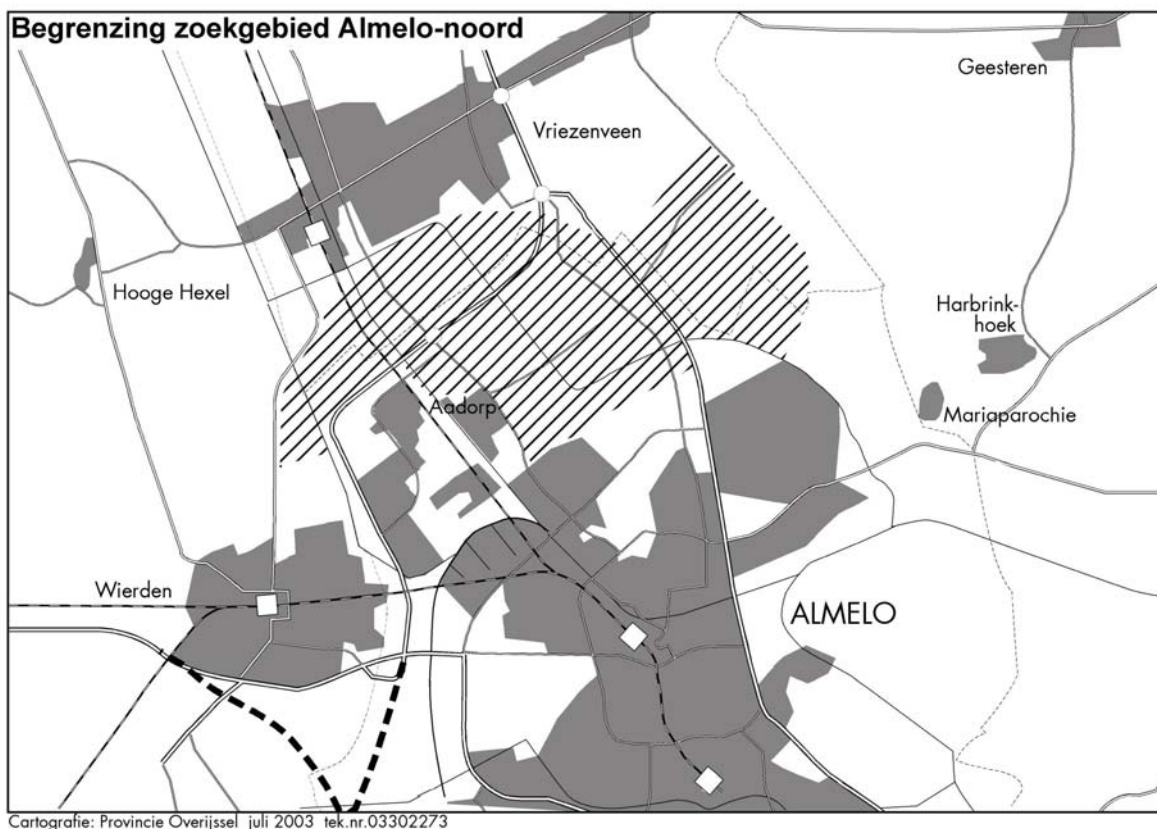
Begin juni hebben de colleges van Burgemeester en wethouders van Almelo, Borne, Hengelo en Enschede en ons college voorstellen naar raden en staten gezonden over de verdere procedure voor een RBT. Inmiddels hebben provinciale staten, raadscommissies of raad (Almelo) ingestemd met de verlenging van de Intentieovereenkomst en de voorgestelde aanvulling van het MER met een onderzoek naar het gebied Almelo-noord en het ineenvoegen van locatiekeuze-MER en inrichtings-MER. Daar waar nodig zal het MER bovendien moeten worden geactualiseerd.

De provincie is bevoegd gezag voor het te nemen besluit over een nieuwe streekplanherziening en heeft in verband daarmee februari 2000 de richtlijnen voor het MER vastgesteld. Het gebied Almelo-noord zal conform deze richtlijnen op dezelfde manier onderzocht moeten worden als de gebieden Deurningen, Borne-noord en Almelo-zuid. Vanuit deze verantwoordelijkheid geven wij in deze brief ook aan wat wij onder het zoekgebied Almelo-noord verstaan.

Alle tot nu toe onderzochte zoekgebieden zijn groter dan een toekomstig RBT (bruto ca 180 ha). Met de gebruikte methodiek in de locatiekeuze-MER zal het zoekgebied Almelo-noord via de zogenaamde netwerkbenadering op haar geschiktheid beoordeeld moeten worden, waarbij relatief meer en relatief minder geschikte gebiedsdelen en uitsluitingsgebieden worden onderscheiden. Na een nadere analyse, op dezelfde wijze als voor de andere zoekgebieden, kunnen dan mogelijke voorkeursgebieden binnen het zoekgebied geselecteerd

worden. Deze worden dan weer vergeleken met de eerder geselecteerde voorkeursgebieden in de andere zoekgebieden. Als daar aanleiding toe is ook tot op inrichtingsniveau.

In het perspectief van het voorgaande en het geldende streekplan vinden wij dat een ruim zoekgebied ten noorden van Almelo beschouwd moet worden als hierna aangegeven op kaart. De uitspraak van de Raad van State verplicht ons daartoe.



Wij realiseren ons dat binnen dit zoekgebied ook deelgebieden liggen die in het recent vastgestelde structuurplan van Almelo als woningbouwlocatie zijn aangegeven. Bij het zo ruim mogelijk bepalen van het zoekgebied Almelo-noord wordt een zelfde lijn gevolgd als bij het bepalen van de grenzen van het zoekgebied Almelo-zuid/Borne-noord, waarbij ook gebieden die in het streekplan al een aanduiding grote werklocatie of ontwikkelingsrichting voor wonen/werken hadden, in het zoekgebied zijn betrokken. Alleen woon- of werkgebieden die reeds in een bestemmingsplan zijn opgenomen zijn in het MER op voorhand uitgesloten. Bij de geschiktheidsbeoordeling zal de aanduiding in het structuurplan wel betrokken moeten worden. Als bijvoorbeeld een woningbouwlocatie niet gerealiseerd kan worden dan betekent dit dat elders ruimte gevonden moet worden en dat daar milieugevolgen zullen optreden.

Bij het opstellen van het MER, en het onderzoek daar voor, gaat het om het in beeld brengen van alle relevante feiten en omstandigheden. Het blijft een zaak van de initiatiefnemers (stuurgroep RBT) om mede aan de hand van het MER aan te geven aan welke locatie zij uiteindelijk de voorkeur geven. Bij die keuze zijn milieu- en andere aspecten aan de orde. Het bevoegd gezag, de provincie, heeft daarnaast een eigen verantwoordelijkheid bij het te nemen besluit in de vorm van een streekplanherziening waarbij ook alle relevante belangen gewogen zullen moeten worden. Zij kan daarbij afwijken van de voorkeur van de initiatiefnemers.

Een flink deel van het zoekgebied ligt in de gemeente Twenterand.

Zoals al eerder aangegeven in een brief van de voorzitter van het Regionaal Platform Bedrijventerreinen en de stuurgroep RBT aan de leden van het bestuurlijk overleg Regionaal Platform Bedrijventerreinen Twente van 23 mei 2003 is het gewenst dat de gemeente Twenterand betrokken wordt bij het onderzoek naar Almelo-noord en ad hoc deelneemt aan de werk- en stuurgroep RBT.

Omdat aan de westzijde van het zoekgebied ook een klein deel van het grondgebied van Wierden in beeld is zal ook die gemeente bij het onderzoekstraject betrokken moeten worden. Hierover zijn reeds ambtelijke contacten gelegd.

Er blijft uiteraard sprake van gescheiden verantwoordelijkheden. De stuurgroep, met daarin vijf deelnemers, vervult de rol van het initiatiefnemerschap voor een RBT en is verantwoordelijk voor het MER en biedt dit MER uiteindelijk aan bij ons als het bevoegd gezag.

De ad hoc deelname van de gemeenten Twenterand en Wierden aan de stuurgroep zal er toe kunnen bijdragen dat het MER met een zo groot mogelijke zorgvuldigheid en informatieverwerking wordt opgesteld en door de vijf initiatiefnemers kan worden vastgesteld.

Wij verzoeken u met de inhoud van deze brief rekening te houden bij het opstellen van de aanvulling MER en het onderzoek in het zoekgebied Almelo-noord.

Gedeputeerde Staten van Overijssel

Voorzitter,

Secretaris,



## Bijlage 4 Grond- en oppervlaktewater

### Grondwater

De overwegend slechte doorlatendheid van de ondergrond markeert de hydrologische situatie van de gebieden. De gebieden worden dan ook gekenmerkt door een deels dicht oppervlaktewaterstelsel en grondwatersystemen met een beperkte ruimtelijke expansie. De aanwezigheid van kleiige afzettingen uit het tertiair<sup>33</sup> heeft geleid tot een slecht doorlatende basis van het watervoerend pakket. De dikte van het watervoerend pakket in het gebied Almelo-Zuid loopt uiteen van meer dan 20 meter in het westelijk deel tot minder dan 10 meter in het centrale en zuidoostelijke deel van deze locatie.

In het zoekgebied Almelo-Noord bedraagt de dikte van het watervoerend pakket in het oosten circa 20 meter, welke toeneemt in westelijke richting.

De (zoek)gebieden bezitten een grote diversiteit aan grondwaterstanden. Drogere en nattere (deel)gebieden wisselen elkaar in relatief grote regelmaat af (zie ook kwel- en intrekgebieden). De volgende regionale grondwatersystemen zijn van invloed op het onderzoeksgebied.

#### *Stuwwal van Borne*

Het watervoerend pakket (tussen keileem en de slechtdoorlatende basis) is hier slechts enkele meters dik. Het grondwater stroomt af naar de Azelerbeek. Daar waar het watervoerend pakket dikker is, is de invloed van de beken geringer en stroomt het grondwater af in noordwestelijke tot noordelijke richting.

#### *Kwel- en intrekgebieden*

Binnen de hierboven geschetste watersystemen kunnen subregionale en lokale systemen worden onderscheiden. Zo komen door de relatief geringe doorlatendheid en de complexe opbouw van de ondergrond binnen de infiltratiegebieden kleinere kwelgebieden voor. Drogere en nattere gebieden wisselen elkaar daardoor af.

Verhoudingsgewijs natte gebieden, veroorzaakt door kwel en stagnerend infiltratiewater, zijn in principe ecologisch kansrijk. Naarmate de kwel in een gebied permanenter is, zijn de ecologische potenties van een gebied groter. Op basis van onderzoeksgegevens van het RIZA, worden kwelgebieden onderscheiden (gemiddelde kwelflux van 1 tot 10 mm per dag). Ook zijn de gebieden met inzijging te onderscheiden (meer dan 0,6 mm/dag) (RIZA, 2003). De kwelgebieden komen voornamelijk voor in de relatief laag gelegen delen (langs beken en dergelijke). Deze zijn in de zoekgebieden voornamelijk te vinden langs de beken. In het zoekgebied Almelo-Noord komt een relatief groot gebied voor waarin kwel voorkomt (oostelijke deel). In het gebied Almelo-Zuid komt een klein gebied voor waarin kwel is aangegeven. Het grootste deel van het systeem behoort tot het gebied waar afwisselend kwel en infiltratie kan optreden.

#### *Wateraandachtsgebied landbouw*

Een groot deel van het zoekgebied Almelo-Noord is aangewezen als wateraandachtsgebied voor landbouw. Het betreft het gehele gebied ten oosten van de spoorlijn<sup>34</sup>.

In wateraandachtsgebieden wordt de veerkracht van het watersysteem met prioriteit hersteld. Hierbij gaat het om zaken als herdimensionering van watergangen, vergroting van de vochtopnamecapaciteit van de bodem, duurzaam maken van drinkwaterwinningen, retentie van water, de inzet van wateropvanggebieden, et cetera. In wateraandachtsgebieden hebben veranderingen in de grondwaterstand tot op grote afstand

<sup>33</sup> Tertiair: Geologische tijdsperiode die loopt van 66 tot 7 miljoen jaar geleden.

<sup>34</sup> Waterhuishoudingsplan Overijssel 2000+



effect. In deze gebieden is ook de verdrogingsproblematiek veelal sterk aanwezig en zal het herstel van de veerkracht een groot rendement hebben, zowel voor natuur als voor landbouw.

Bij wateraandachtsgebieden voor landbouw gaat het om droogteschade en bij wateraandachtsgebieden voor natuur is het beleid gericht op het terugdringen van de verdroging van terrestrische<sup>35</sup> natuur gelegen binnen de PEHS.

Het wateraandachtsgebied voor landbouw is terug te vinden op de bijgevoegde kaart.

#### *Grondwaterbeschermingsgebieden en intrekgebieden*

Zowel in het zoekgebied Almelo-Noord als in Almelo-Zuid bevinden zich geen grondwaterbeschermingsgebieden. Deze liggen verder weg, ten westen van Wierden. Intrekgebieden voor drinkwaterwinning zijn relatief kwetsbaar voor verstoring. De gebieden hebben primair een waterwinfunctie voor drinkwater.

Ten westen van het zoekgebied Almelo-Noord is de grondwaterwinning Hoge Hexel en grondwaterwinning Wierden gelegen. Het zoekgebied Almelo-Noord ligt in het westen voor een klein deel in het intrekgebied voor de drinkwaterwinning bij Hoge Hexel. Deze staat op de bijlagekaart aangegeven.

#### **Oppervlaktewater**

Het onderzoeksgebied behoort tot het beheersgebied van het waterschap Regge en Dinkel. Het waterschap verzorgt zowel het waterkwantiteits- als het kwaliteitsbeheer.

Door de geringe dikte van het watervoerende pakket en de slechte doorlatendheid van de bodem zijn relatief veel beken ontstaan in het gebied. De beken in de zoekgebieden wateren af op de Regge en het Twentekanaal.

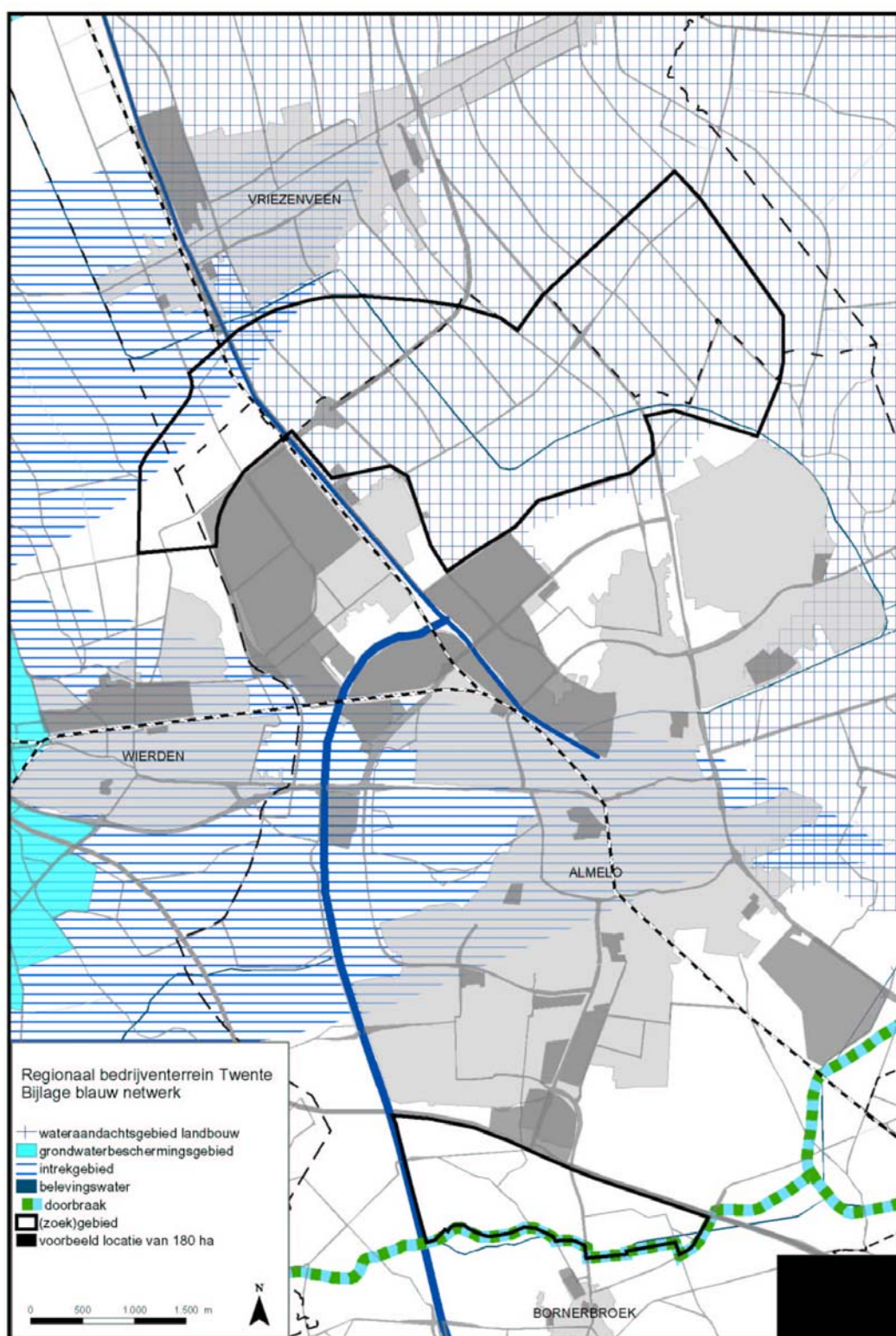
Veel beken in het gebied hebben een landelijke functie. Waterlopen met landelijke functie worden, in tegenstelling tot stedelijke waterlopen, niet slechts gebruikt om water af te voeren. De landelijke waterlopen worden tevens gebruikt voor onder andere gewasbesproeiing en veedrenking. Een landelijke waterloop kan daarnaast een functie vervullen als een ecologische verbindingszone. Waterlopen die een functie hebben voor het landelijk gebied, zijn de Bornebroekse Waterleiding in het gebied Almelo-Zuid en het Lateraalkanaal in het zoekgebied Almelo-Noord. Deze waterlopen hebben een hoge ecologische oppervlaktewaterkwaliteit of een potentie daartoe. Ze kunnen dienen als natte ecologische verbindingszones.

#### *Belevingswater*

De landelijke waterlopen in het zoekgebied (Bornebroekse Waterleiding en Lateraalkanaal) hebben een functie als belevingswater (voor natuur en recreatie), waarbij hoge eisen worden gesteld aan de inrichting. Deze zijn op de bijlagekaart voor water opgenomen.

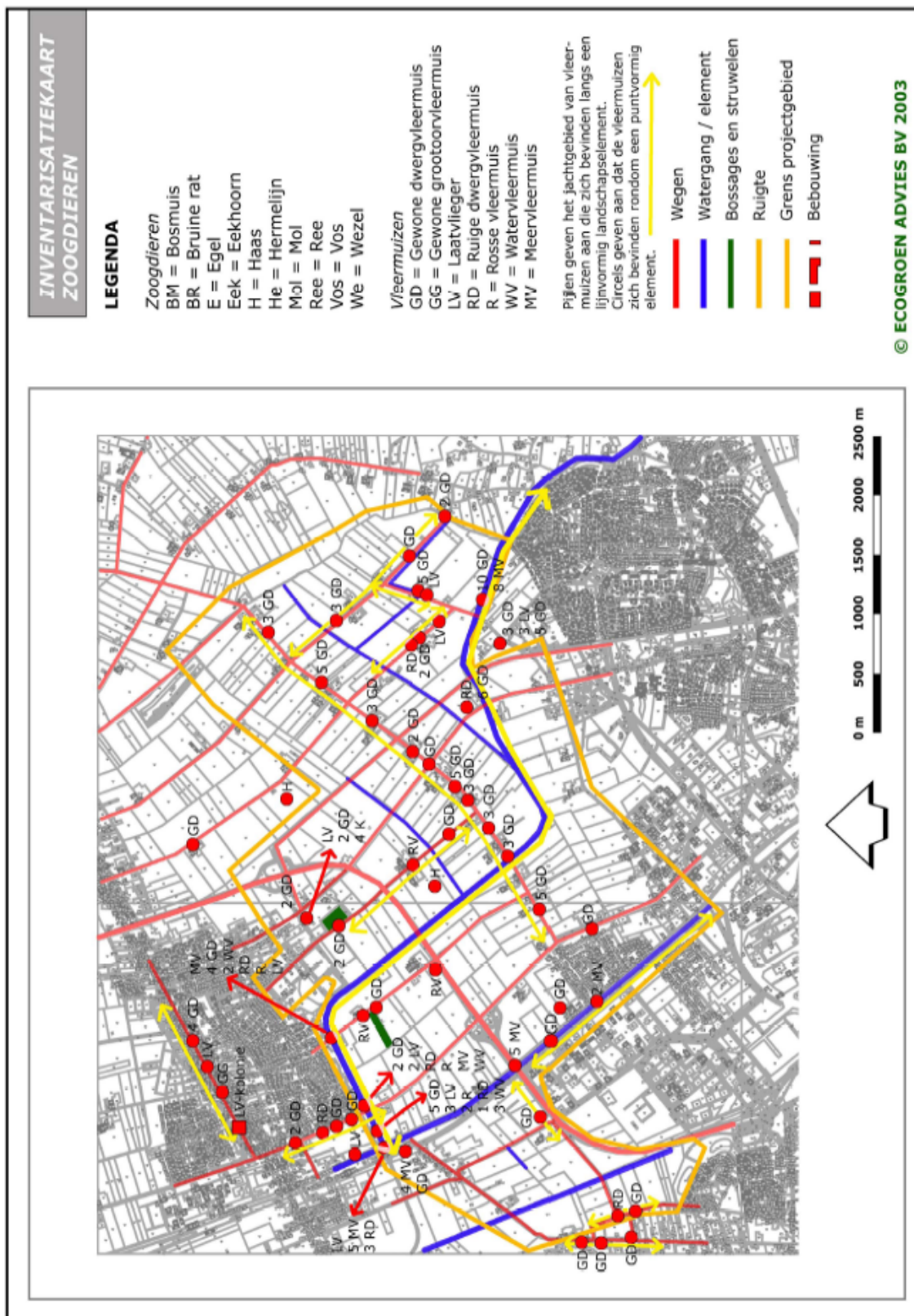
---

<sup>35</sup> Terrestrisch: tot het land behorende natuur

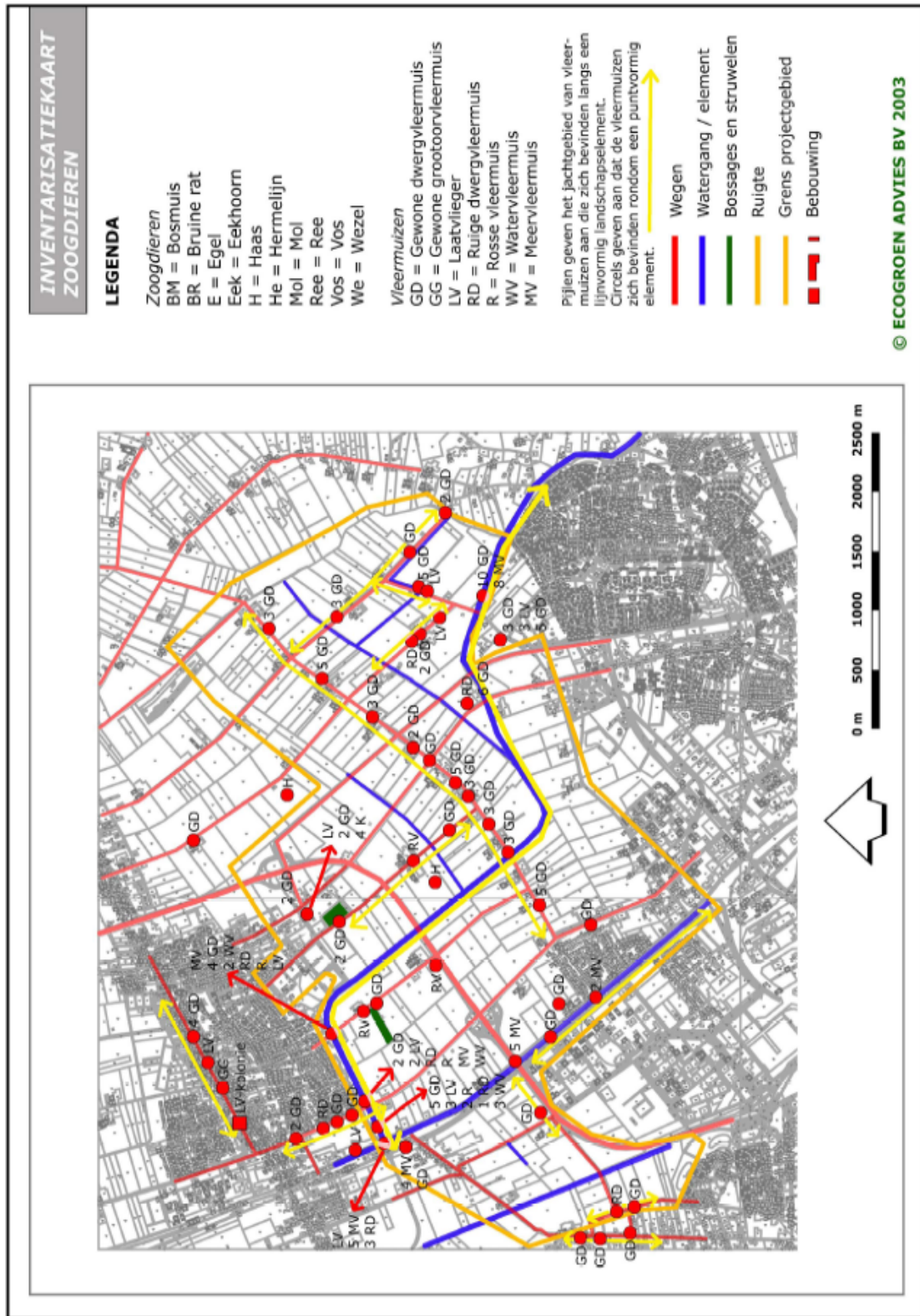


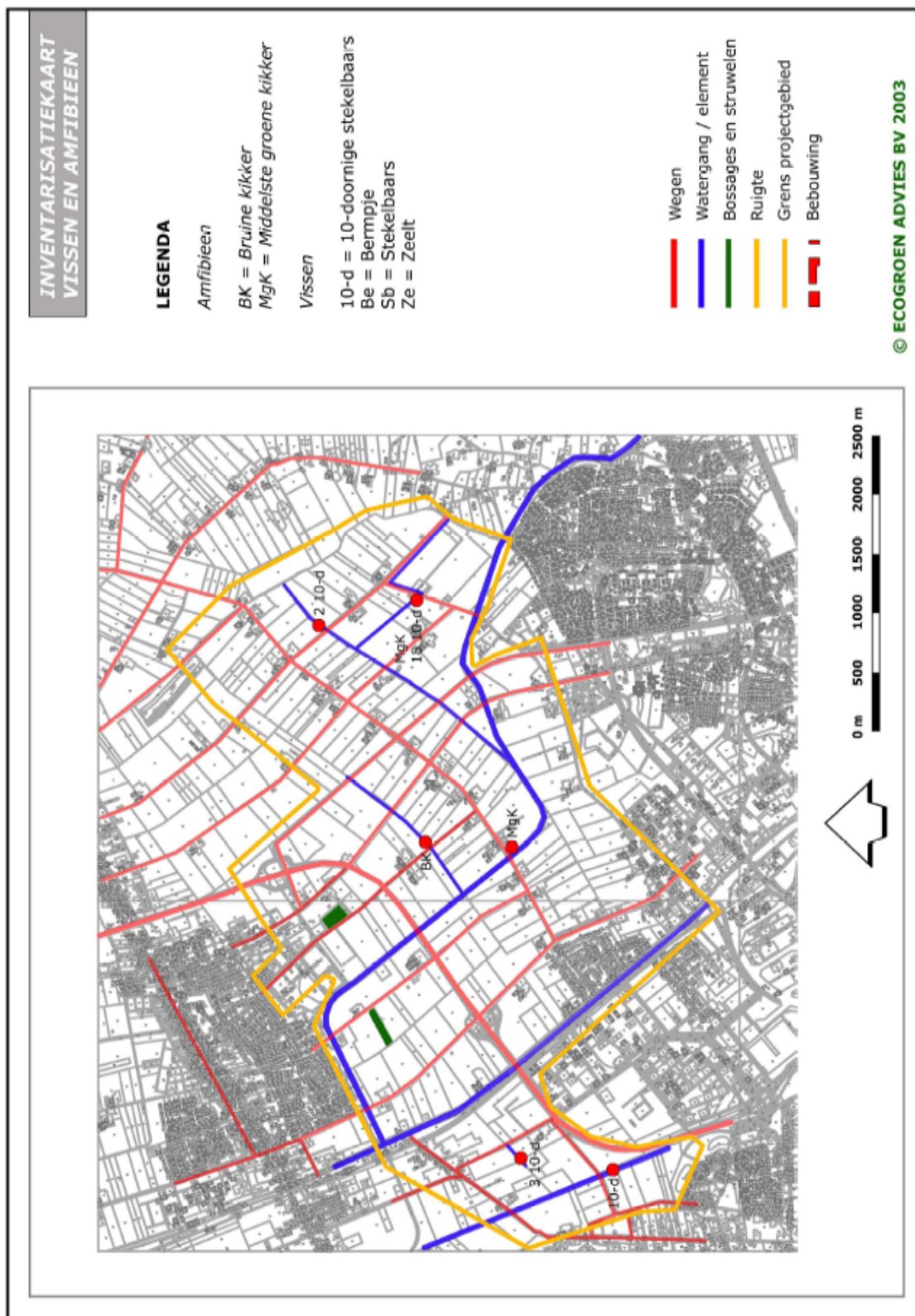


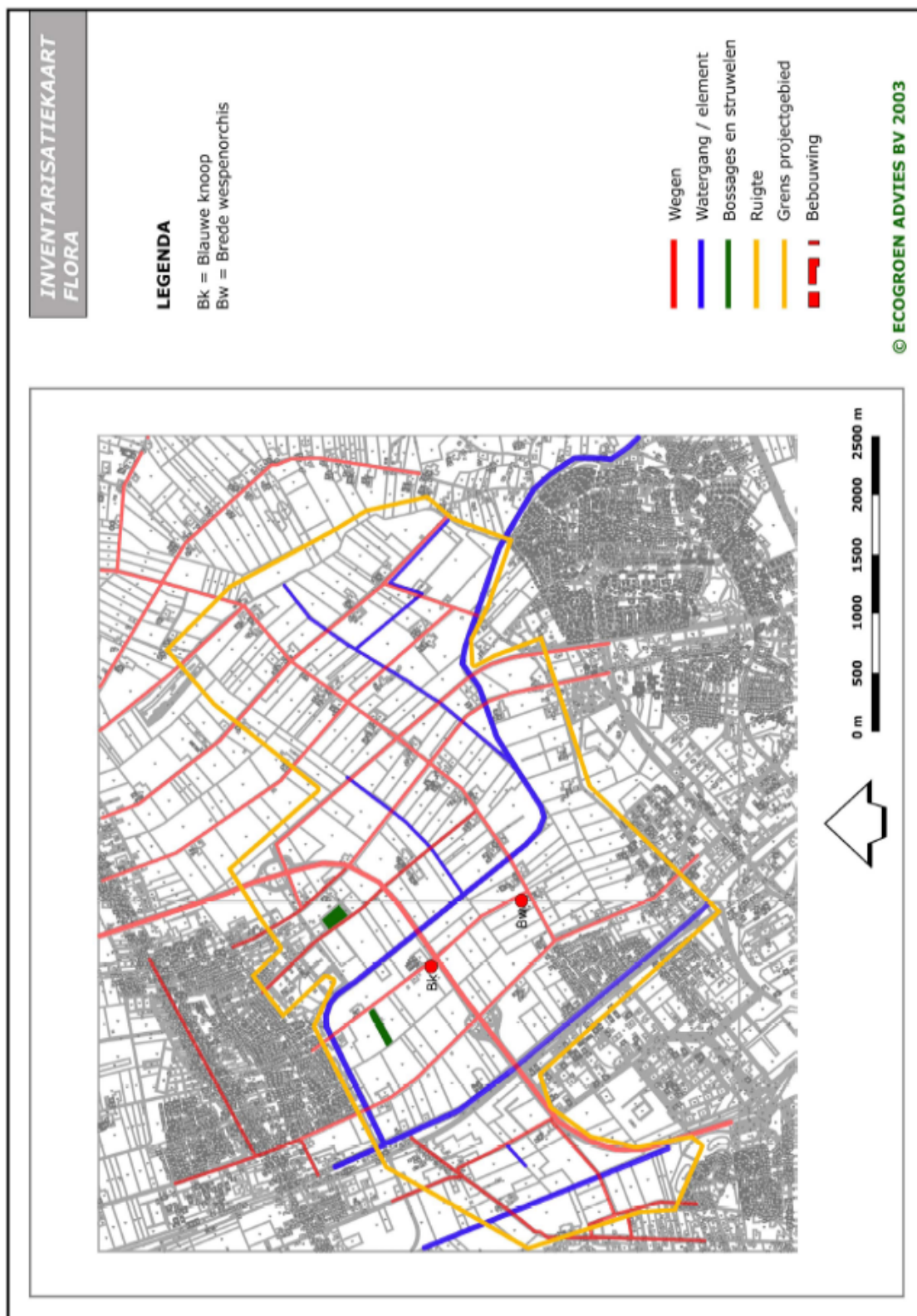
## **Bijlage 5.1 Inventarisatiegegevens Flora en Fauna Almelo-Noord**







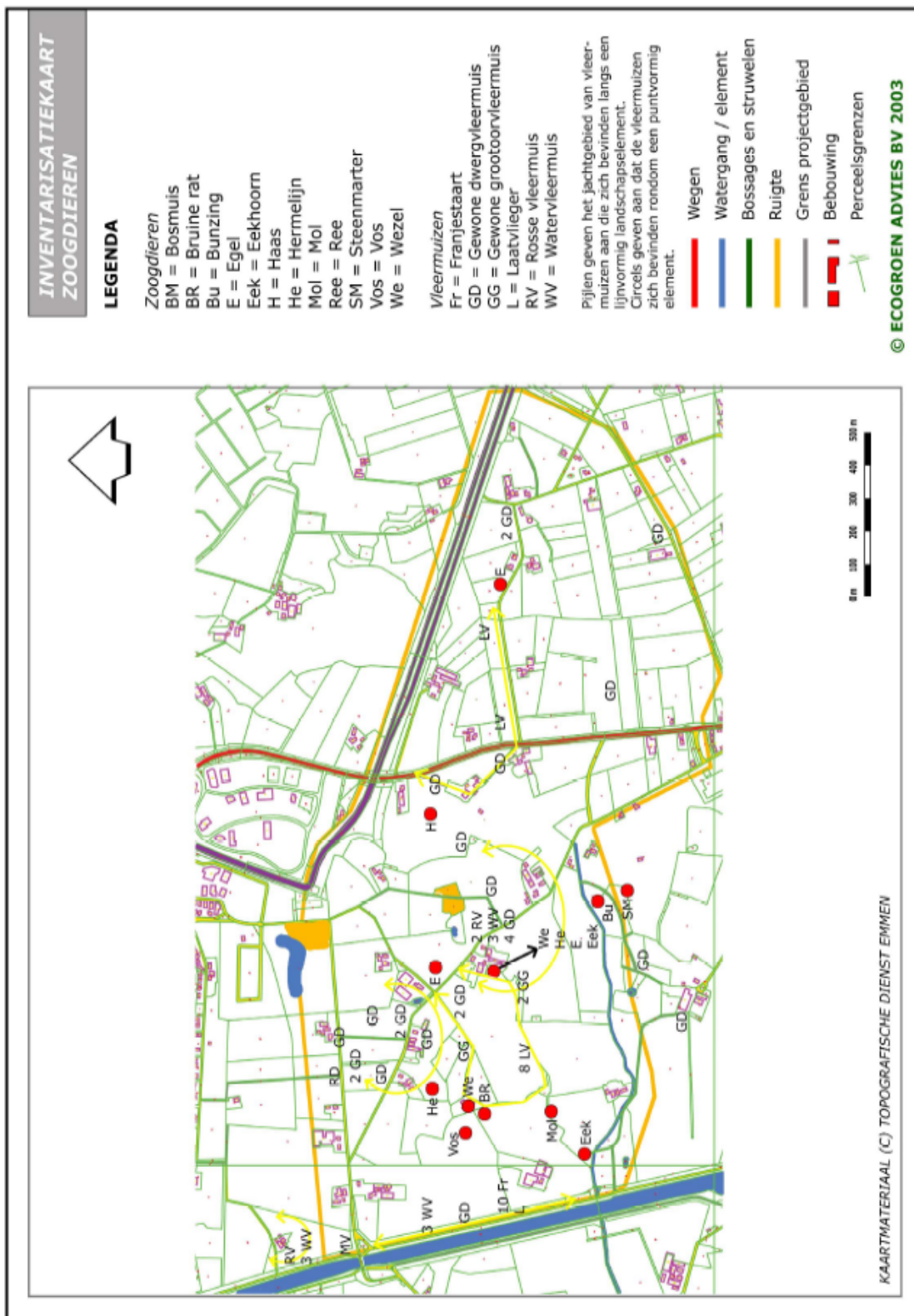


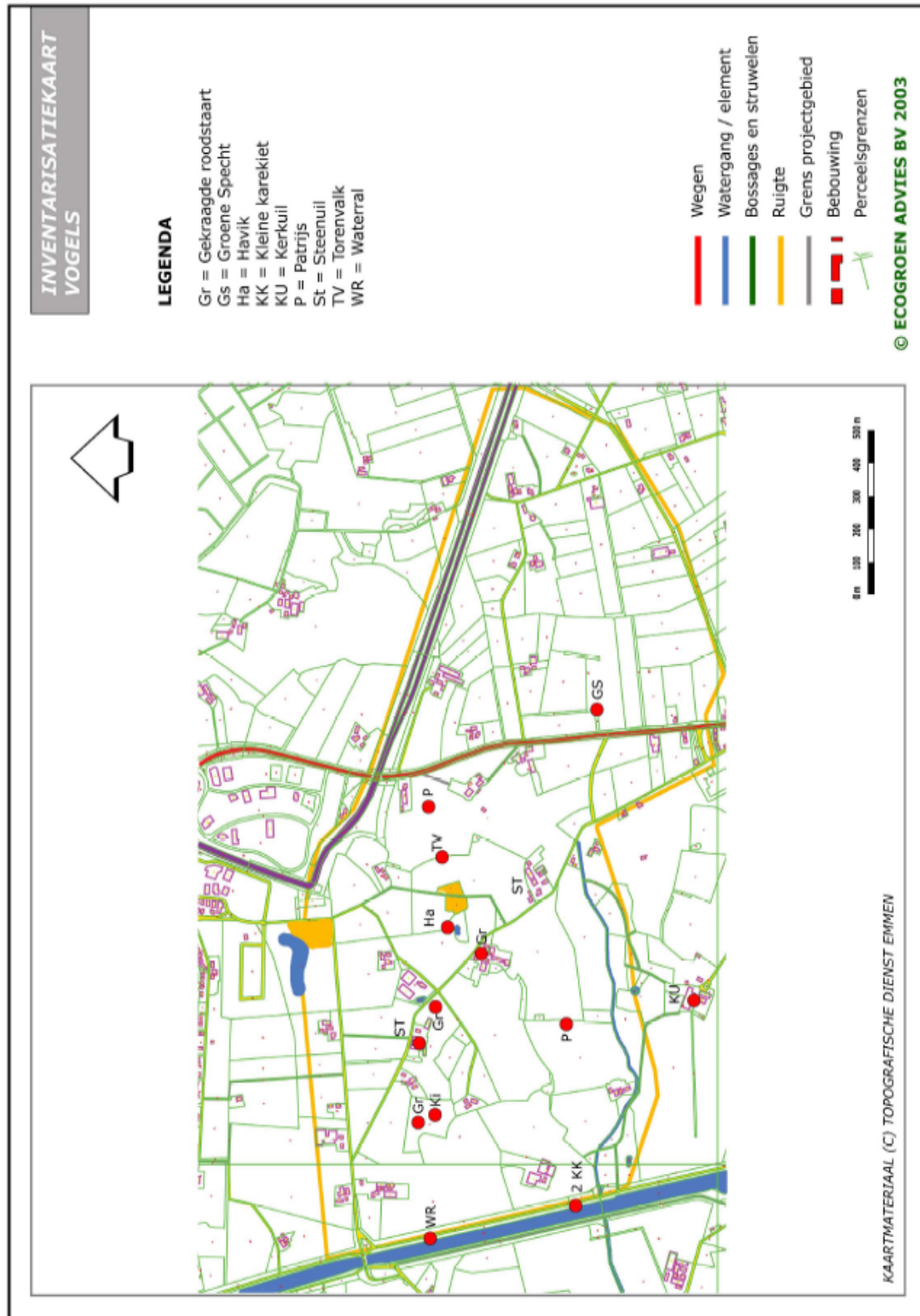


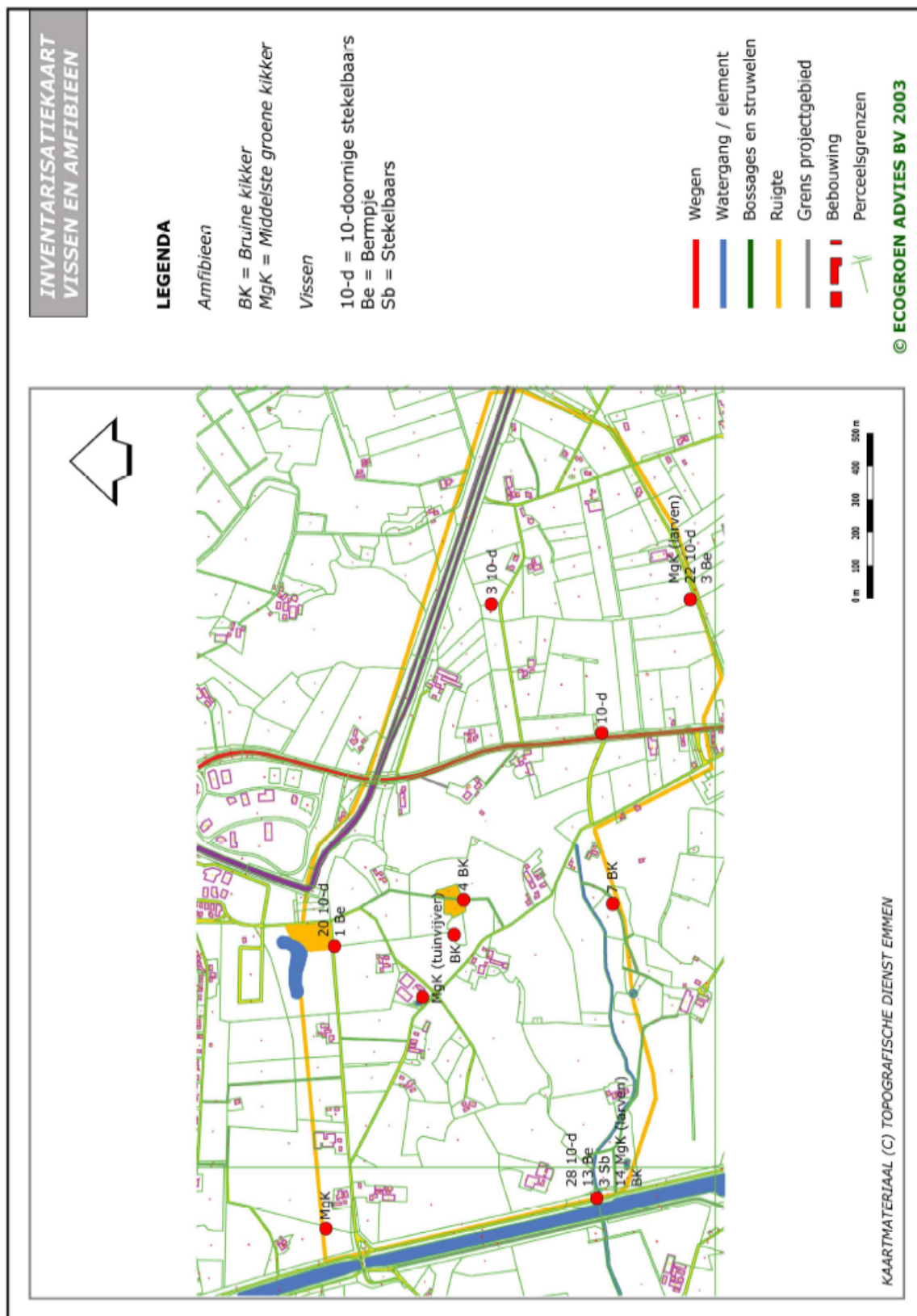




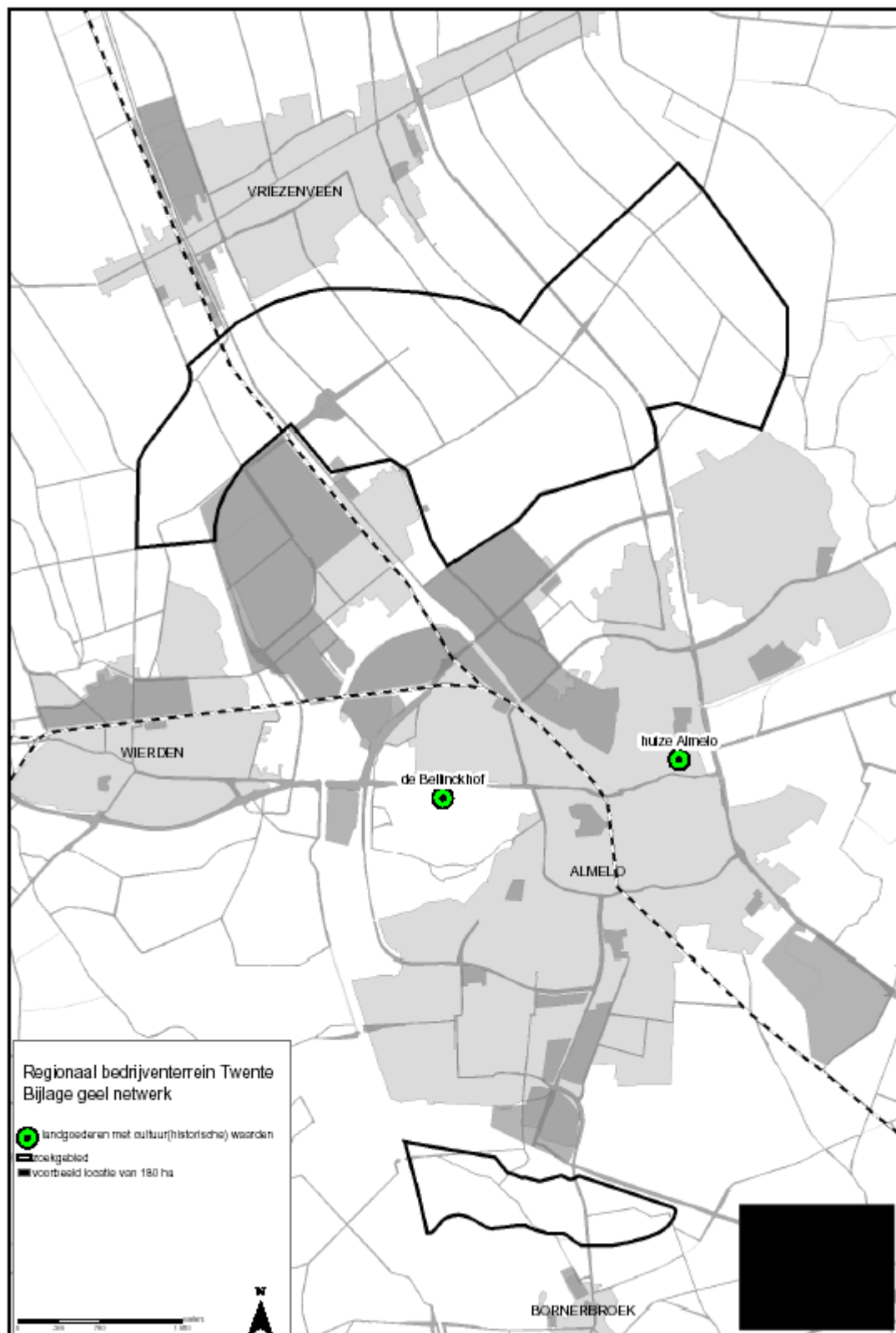
## **Bijlage 5.2 Inventarisatiegegevens Flora en Fauna Almelo-Zuid**







**Bijlage 6 Beschermde buitenplaatsen (uit streekplan 2000+)**





## **Bijlage 7      Contourgenerering**

### **Algemeen**

Adecs bv Delft heeft voor genoemde afwegingsproblemen een instrument voor contourkeuze ontwikkeld. Daarmee kan een model worden gemaakt waarmee iedere mogelijke vorm en plaats (samen: de contour) van een te ontwikkelen functie binnen een zoekgebied op wenselijkheid beoordeeld wordt. Wenselijkheid wordt in zo'n model uitgedrukt in hoe goed een contour tegemoet komt aan de wensen (criteria) die in het model zijn opgenomen (uitgedrukt in een percentage). De criteria worden afgeleid van de ambities die door de betrokken partijen ten aanzien van het zoekgebied worden geformuleerd. In het geval van het aanvullend onderzoek voor het RBT zijn de criteria die eerder zijn geformuleerd voor de geschiktheidsbeoordeling als uitgangspunt genomen.

### **Werking model**

Een contourkeuzemodel bestaat uit twee onderdelen: een numeriek model en een grafisch model.

Het numeriek model bevat alle invoerwaarden en een rekenmodule waarmee ligging en omvang van het bedrijventerrein kan worden bepaald. Het zoekgebied is door een raster onderverdeeld in kleine stukken, waarbij aan ieder rastervlakje verschillende waarderingen kunnen worden toegekend. Iedere waardering komt voort uit de specificatie van een criterium. Een rastervlakje kan bijvoorbeeld voor het criterium "sparen natuurwaarden" hoog gewaardeerd worden en daarom een hoge waardering krijgen, maar voor het criterium "bereikbaarheid" juist laag. Het hele raster wordt op die manier voor ieder criterium van waarden voorzien.

Afhankelijk van het gewenste oppervlak aan bijvoorbeeld bedrijventerrein en de gewichten die aan de verschillende criteria worden toegekend kan het model vervolgens berekenen welke rastervlakjes, gezien de verschillende waarderingen, het best als bedrijventerrein kunnen worden bestemd.

Met het grafische model kunnen de effecten van de verschillende waarderingen in kaart gebracht worden. Dit gebeurt door per criterium per rastervlakje de geschiktheid in kleuren weer te geven. De geschiktheid loopt uiteen van meest geschikt tot minst geschikt. Het grafisch model wordt direct aangestuurd door het numerieke model. Per criterium kan een "criteriumkaart" worden afgebeeld waarin de waarderingen, zoals in het numerieke model zijn ingelezen, in verschillende klassen met kleuren worden afgebeeld.

Het resultaat van de berekening hoe het gewenste oppervlak aan bedrijventerrein het best verdeeld kan worden over de rastervlakjes (gezien alle criteria en de gewichten die aan de criteria worden toegekend) wordt door het grafische model weergegeven in een zogenaamde "selectiekaart". In deze kaart worden de als bedrijventerrein bestemde rastervlakjes weergegeven met een andere kleur dan de vlakjes die hun functie behouden. Bij iedere selectiekaart hoort een scoretabel, waarin is af te lezen in hoeverre met de oplossing tegemoet is gekomen aan de verschillende criteria.

Het "tegemoet komen aan" een criterium wordt in procenten ten opzichte van de best mogelijke score aangegeven. Een hoge score betekent dus dat de variant wat betreft dat criterium in hoge mate overeenkomt met de best mogelijke variant voor dat criterium.



