

*Integrale milieu- en veiligheidseffect-
rapportage (MER/VER)*



Kanaalzone Enschede



P 1294-54
(2e ex.)

 Grontmij

Voorkeursalternatief Kanaalzone Enschede

Inleiding

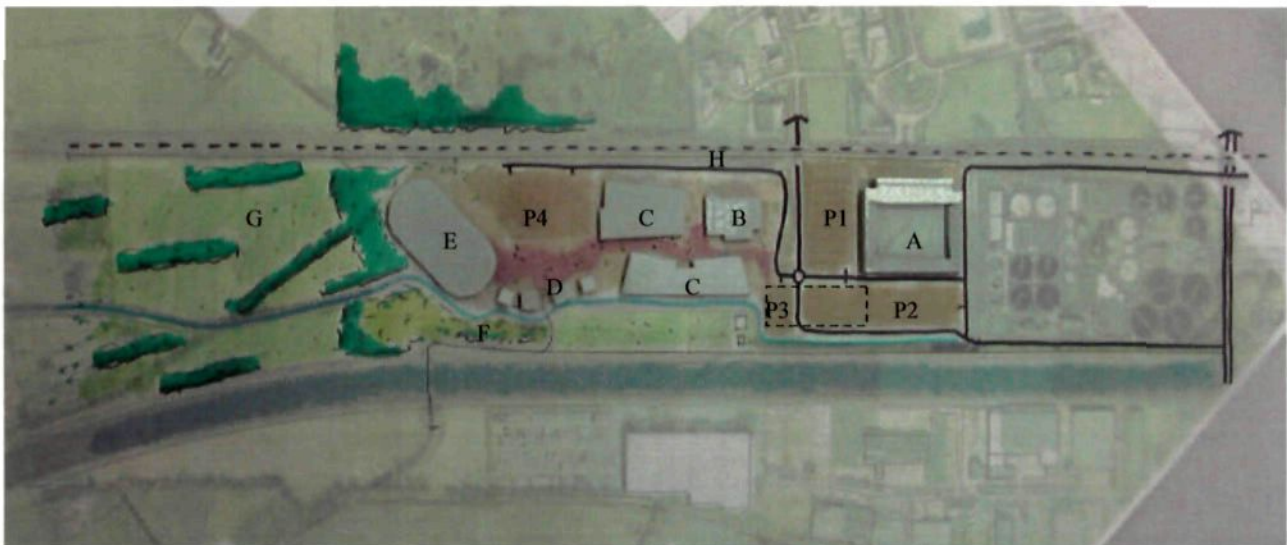
In de periode 2003 – 2004 is een milieu- en veiligheidseffectrapportage (MER/VER) opgesteld voor de ontwikkeling van de Kanaalzone in Enschede. Doel van deze MER/VER was het in beeld brengen van de effecten op het gebied van milieu en veiligheid bij verschillende ontwikkelingsmogelijkheden van de Kanaalzone. De ontwikkelingsmogelijkheden hebben betrekking op:





- De uitbreiding van leisure-functies;
- De uitbreiding van het Arke Stadion;
- Het realiseren van een derde ontsluiting;
- De realisatie van een ecologische verbindingszone.

Naar aanleiding van de MER/VER, afgerond in augustus 2004, is besloten de derde ontsluiting in relatie tot de verbreding van de Auke Vleerstraat nader te onderzoeken, vòòr een definitief besluit te nemen over de inrichtingsmogelijkheden van de Kanaalzone. In deze notitie wordt het voorkeursalternatief en de afwegingen die hierbij een rol hebben gespeeld, beschreven. Tevens wordt aangegeven hoe dit alternatief zich verhoudt tot de alternatieven zoals beschreven in het MER/VER.

Voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief kenmerkt zich door een optimale ecologische / groene invulling en een minimaal stedelijke/rode invulling. Het groen komt eerder het terrein op dan dat de stedelijke functies de ecozone in komen. De groene ecologische functies worden in dit model optimaal gescheiden gehouden van de stedelijke functies. Er worden zo min mogelijk intensief stedelijke functies toegevoegd, waardoor een toename van de stedelijke druk op de ecologische zone zo beperkt mogelijk blijft. Onderstaand is het voorkeursalternatief weergegeven.



 Leisure boulevard	A: Arke stadion	F: Optie Verkeerstuin
 Langzaamverkeersroute	B: Cinestar	G: Ecologische zone
 Route autoverkeer	C: Go Planet	H: Parkeren d.m.v. insteekhavens
	D: Uitbreiding leisure	 Optie extra bebouwing
	E: IJsbaan	

Programma

In het voorkeursalternatief krijgen van oost naar west in het gebied diverse functies een plaats:

1. Uitbreiding Arke stadion en omgeving;
2. Go Planet;
3. Uitbreiding met kleinschalige leisure-activiteiten;
4. IJsbaan;
5. Verkeerstuin (optioneel).

Ruimtelijke opzet

De rand van het stedelijke leisuregebied in de Kanaalzone ligt ter hoogte van de voetgangersbrug over het Twentekanaal en wordt gevormd door de ijsbaan. Het is een rand, die landschappelijk wordt ingepast door de aanplant van bos tot aan de 'rug' van de ijsbaan. Op die manier is de hinderuitstraling naar buiten toe (richting Twekkelo) beperkt.

De leisurestrip ligt als een compact 'plateau' in de Kanaalzone. Op deze manier ontstaat een samenhangend leisuregebied, waarbij de voorkanten van de gebouwen naar het middenterrein zijn gericht, zodat een boulevard ontstaat. Het Arke stadion ligt relatief vrij van Go Planet, gescheiden door de weg naar het Collosseum en de nieuwe (3^e) ontsluiting (zie tekening). Nieuwbouw voor nieuwe activiteiten is mogelijk tussen Go Planet en de te realiseren ijsbaan. Daarnaast wordt de mogelijkheid open gehouden om nieuwbouw te realiseren ter plaatse van P3 en (deels) P2. Dit kan alleen als hierdoor de ontsluiting niet wordt belemmerd en compensatie wordt geboden voor de parkeerruimte.

Kenmerkend voor dit model is de afronding van het stedelijke gebied met twee 'polen' in de vorm van twee grote bouwmassa's. Aan de oostzijde het Arke stadion en aan de westzijde een ijsbaan, die met de rug naar de ecozone wordt neergelegd. De verkeerstuin kan in een natuurlijke setting een plaats krijgen op de es tussen de Elsbeek en het Twentekanaal. Indien de verkeerstuin niet in het programma wordt opgenomen kan deze ruimte worden gebruikt als overgang naar de ecozone en/of fietsbrug.

Ecologische zone

De ecozone komt in dit model optimaal tot zijn recht. De zone is zo breed dat alle gewenste milieus te realiseren zijn: het natte milieu, het droge open milieu en het droge dichte bosmilieu. Dit bos dient dan tevens als optimale afscherming van de hinder van de leisurestrip voor de fauna, die van de ecozone gebruik maakt en er rust kan vinden. Bovendien vormt het bosgebied een uitbreiding/versterking van het bestaande bosgebied ten noorden van het plangebied bij landgoed De Eekhof. Tenslotte is in het bosgebied plaats voor retentiegebieden/bezinkvijvers. De ecologische zone kan in dit model maximaal 850 meter breed worden.

Ontsluiting en parkeren

In dit model zijn drie ontsluitingen aanwezig. Naast de bestaande ontsluiting via de Elsbeekweg en het Collosseum wordt een nieuwe aansluiting gerealiseerd op de Auke Vleerstraat. Bij de verbreding van de Auke Vleerstraat wordt een lage, beweegbare brug gerealiseerd. Op het bestaande onderhoudspad tussen het kanaal en de waterzuivering wordt de nieuwe ontsluiting van de Kanaalzone gerealiseerd. Voorgesteld wordt bij de parkeerplaats achter het Arke stadion de nieuwe weg aan te sluiten op de bestaande weg om de parkeerplaats heen (zie ook tekening). Bij de aansluiting op het Collosseum wordt een rotonde aangelegd conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Dit houdt in dat zoveel mogelijk verkeerssoorten worden gescheiden. In dit geval wordt daarom een aparte strook voor langzaam verkeer gerealiseerd en een voetgangersoversteekplaats. De huidige ontsluitingsweg

achter Go Planet blijft als weg gehandhaafd. Langs deze weg worden door middel van insteekhavens parkeerplaatsen gerealiseerd. Deze weg sluit via een rotonde aan op het Collosseum. Voor het langzaam verkeer wordt nog een nieuwe route voorzien langs het Kanaal en de nieuwe ontsluiting. Hierdoor wordt ook de bereikbaarheid van de Kanaalzone voor het langzame verkeer verder geoptimaliseerd.

Parkeren is gekoppeld aan de ontsluitingswegen. De bestaande parkeerplaatsen op maaiveld blijven gehandhaafd. Bij de ijsbaan en Go Planet worden circa 600 parkeerplaatsen gerealiseerd. Het totaal aantal parkeerplaatsen in dit model bedraagt circa 2.000. Dit aantal kan worden uitgebreid door de realisatie van een parkeerdek. Hierin wordt echter nog niet voorzien.

Veiligheid

De derde ontsluitingsmogelijkheid van de Kanaalzone is de belangrijkste ruimtelijke aanpassing voor het verhogen van de veiligheid in het plangebied. Daarnaast is het vooral vanuit veiligheidsoverwegingen van belang dat het Arke stadion gescheiden wordt van de overige leisure-functies om zo verschillende soorten publiek uit elkaar te kunnen houden. Dat gebeurt door middel van het Collosseum, die als scheidingsselement kan worden aangemerkt. Bij de inrichting van de weg moet rekening worden gehouden met de eisen vanuit Duurzaam Veilig. Dit betekent dat alleen bij de nieuwe rotonde in het plangebied oversteekmogelijkheden zijn voor fiets en voetgangers.

De wegen in het voorkeursmodel zijn allen bereikbaar voor iedereen. Bij voetbalwedstrijden in het Arke stadion hoeft in dit model geen (deel van de) Elsbeekweg meer te worden afgesloten. Het vervoer van bezoekende supporters kan via de bestaande wegen worden geregeld. De bereikbaarheid voor de hulpdiensten kan via de verschillende ontsluitingsroutes plaats vinden. De gescheiden functies kunnen ook door de hulpdiensten apart worden benaderd.

Bezoekers van de leisure-zone kunnen het gebied slechts van een kant benaderen en verlaten. De doodlopende weg richting ijsbaan kan in stillere tijden een risico vormen voor de sociale veiligheid, mede vanwege de ligging tussen de gebouwen en de spoorlijn.

De parkeergelegenheden van de verschillende functies (sport en leisure) zijn gescheiden, maar kunnen ook tegelijkertijd voor één functie worden gebruikt als daar behoefte naar is. Het verblijfsterrein in het ontwerp wordt niet onderscheiden van de verblijfsterreinen in de andere modellen.

Afwegingen

Bij de totstandkoming van het voorkeursalternatief hebben de volgende afwegingen een rol gespeeld:

1. Met de 3^e ontsluiting moet worden voorkomen dat Twekkelo wordt aangetast en het Transportcentrum in het functioneren wordt beperkt.
2. De gemeente neemt geen verplichting op ten aanzien van het gebouwd parkeren.
3. De weg tussen Kanaalzone en Hengelosestraat wordt niet aangelegd.
4. De herstructurering van het kruispunt centraal in de Kanaalzone in relatie tot de bebouwingsmogelijkheden, en daarmee samenhangend de financiële en ruimtelijke uitgangspunten uit het verleden.
5. Aanpassing van infrastructuur en openbare ruimte rond Arke stadion vindt plaats na concretisering van de plannen voor uitbreiding van het stadion.

Ad 1. In 2004 is besloten de bereikbaarheid van Enschede-West richting de A35 en de Hengelosestraat te verbeteren door middel van het opwaarderen van de Auke Vleerstraat. Hiervoor zijn vervolgens diverse varianten onderzocht, waarbij direct de relatie met de

ontsluiting van de Kanaalzone mee is genomen. Om ook voor de langere termijn de bereikbaarheid van Enschede-West te kunnen waarborgen, zijn twee varianten mogelijk gebleken: een verdubbeling van de Auke Vleerstraat op de huidige locatie of een verdubbeling met een gedeeltelijke omlegging om het Transportcentrum en de Eekhof. Met name vanwege de stedenbouwkundige, landschappelijke en ecologische (negatieve) effecten gaat de voorkeur van de gemeente uit naar de eerste variant. Ondanks dat de kosten voor deze variant aanzienlijk hoger liggen. De 3^e ontsluiting van de Kanaalzone wordt vervolgens vormgegeven door een weg langs de noordzijde van het kanaal. De brug in de Auke Vleerstraat wordt verlaagd, waardoor een aansluiting direct ten noorden van het kanaal mogelijk wordt. Voorgesteld wordt de nieuwe weg aan te laten sluiten op de bestaande weg om P2. Door deze ligging binnen het bedrijventerrein, zijn de uitstralingseffecten van de weg op landschap en ecologie nihil.

Ad 2. De berekeningen van het parkeren in het MER zijn gebaseerd op de maatgevende tijdstippen. Daarin wordt niet uitgegaan van de afspraken die de gemeente met FC Twente heeft en als randvoorwaarde gaat meegeven bij de ontwikkeling van de 2^e ring. Namelijk dat het aantal parkeerplaatsen voor FC Twente binnen de Kanaalzone niet zal mogen stijgen bij de bouw van de 2^e ring. Daarmee vervalt de noodzaak tot de bouw van parkeergarages. FC Twente heeft aangegeven mogelijkheden te zien om het tekort op de parkeercapaciteit op te lossen FC Twente denkt hierbij aan:

- A. Gestructureerder gebruik van parkeerplaatsen op B&S-park;
- B. In overleg met de ondernemers van bedrijventerrein Havens Zuid het creëren van parkeerplaatsen langs de Elsbeekweg en de Lonnekerbrugstraat in combinatie met een pendeldienst;
- C. Afspraken met NS om de vervoerscapaciteit te verhogen bij thuiswedstrijden.

Een ander knelpunt bij het parkeren is dat parkeergarages volstrekt onrendabel zijn en dat de gemeente de organisatie van en de verantwoordelijkheid voor het parkeren in de Kanaalzone heeft overgedragen aan private partijen. In die overeenkomst is ook opgenomen dat zij geen verplichting tot de bouw van parkeergarages zullen krijgen. Het wordt echter niet onmogelijk gemaakt om een parkeerdek te realiseren ter plaatse van de aangegeven parkeerplaatsen om zo de parkeercapaciteit in het gebied te verhogen.

Ad 3. In de filosofie zoals die naar voren komt uit de studie naar de upgrading van de Auke Vleerstraat heeft de 3^e ontsluiting geen doel om de bereikbaarheid van het Kennispark / de Hengelosestraat te vergroten. Dat wordt op een andere wijze gerealiseerd. De Kanaalzone is eindpunt. Praktisch gezien is er wel een mogelijkheid om door te rijden. Maar door de reconstructie van de Auke Vleerstraat is dit een zeer onaantrekkelijk alternatief geworden.

Ad 4. De andere wijze waarop de 3^e ontsluiting de Kanaalzone binnenkomt en de herziening van het kruispunt midden in de Kanaalzone hebben gevolgen voor de op die plek voorziene bebouwing. Dat heeft financiële gevolgen. Er verdwijnen geraamde inkomsten uit de grondexploitatie. Maar het heeft ook stedenbouwkundige gevolgen. Er wordt nu definitief een tweedeling gemaakt. Je krijgt nu een Kanaalzonedeel Arke stadion e.o en een Kanaalzonedeel Go Planet/IJsbaan. En daartussen wegen en parkeren. De in het verleden beoogde centrale pleinvorming is hiermee uit de plannen verdwenen. Dit is een bewuste keuze om de verschillende bezoekersstromen optimaal te kunnen scheiden.

Ad 5. De aanpassingen van de infrastructuur en de openbare ruimte direct rond het stadion als gevolg van de uitbreiding van het stadion zijn nog niet opgenomen. Op dit moment zijn er nog geen concrete voornemens bekend. Op het moment van nadere voorstellen van FC

Twente over een mogelijk ruimtebeslag van de uitbreiding van het stadion zullen daarover nadere afspraken moeten worden gemaakt.

Vergelijking effecten Voorkeursalternatief en alternatieven MER/VER

In onderstaande tabel zijn de effecten van de verschillende modellen, het MMA en het voorkeursalternatief (VKA) voor de verschillende aspecten weergegeven (vergelijk paragraaf 8.5 en Samenvatting MER/VER).

Aspecten	MODEL 1	MODEL 2	MODEL 3	MMA	VKA
Bodem en water	0	0	--	0	0
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	---	+	---	0	+
Ecologie	--	+	---	0	+
Verkeer	++	-	++	+++	+
Veiligheid	+++	++	+++	+++	++
Geluid	---	--	---	--	-
Ruimtegebruik, woon- en leefmilieu	--	0	--	0	0

Het voorkeursalternatief komt in grote lijnen overeen met model 2 zoals beschreven in het MER. Het voorkeursalternatief wijkt vooral af in de manier waarop de 3^o ontsluiting het gebied binnen komt, het parkeren en het feit dat de plannen voor de uitbreiding van het Arke stadion nog niet zijn geconcretiseerd. Dit resulteert met name voor de aspecten Verkeer en Geluid tot andere effecten. Onderstaand wordt hierop ingegaan.

Verkeer

De voorgestane 3^o ontsluiting zal zeker leiden tot een afname van de intensiteiten op het Collosseum, hetgeen als positief wordt beschouwd. De aansluiting op de Auke Vleerstraat, direct noordelijk van de nieuw aan te leggen (beweegbare) brug is echter niet eenvoudig, maar zal zodanig worden vormgegeven dat wordt voldaan aan de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Nadere studie is nodig naar de breedte van de te realiseren brug in relatie tot eventuele opstelstroken.

Ten aanzien van het parkeren is in het voorkeursalternatief duidelijk sprake van een beperkte parkeerruimte voor de maatgevende tijdstippen. Dit wordt negatief beoordeeld. De bereikbaarheid voor fietsers wordt duidelijk verbeterd door de nieuwe verbinding langs het kanaal. Dit wordt positief beoordeeld.

In onderstaande tabel is de beoordeling van de verschillende modellen op de toetsingscriteria voor Verkeer weergegeven.

CRITERIA	MODEL 1	MODEL 2	MODEL 3	MMA	VKA
Verkeer					
Wijzigingen verkeersintensiteiten	++	-	++	++	+
Aansluiting op bestaande wegenstructuur/Hengelosestraat	++	--	++	++	0
Bereikbaarheid Kanaalzone	++	+	+++	+++	+
Bereikbaarheid fietsers/voetgangers	---	-	---	+	+
Parkeren	++	++	++	++	--
Eindscore	5+	1-	6+	10+	1+
Totaalbeoordeling	++	-	++	+++	+

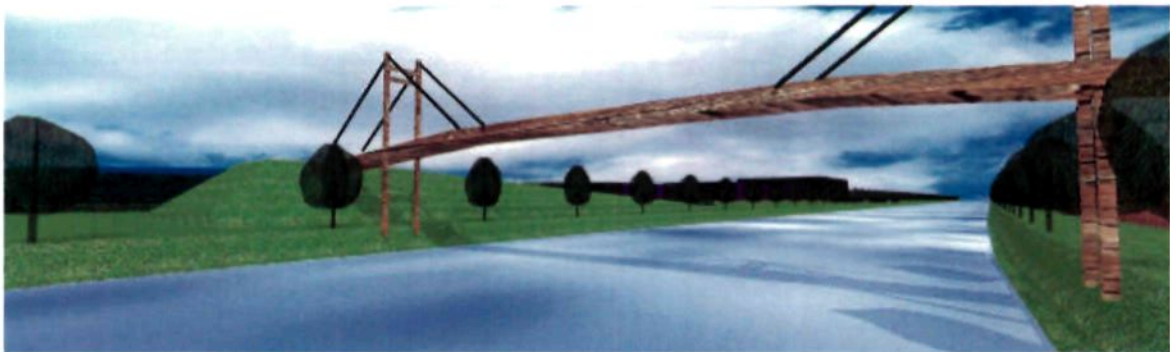
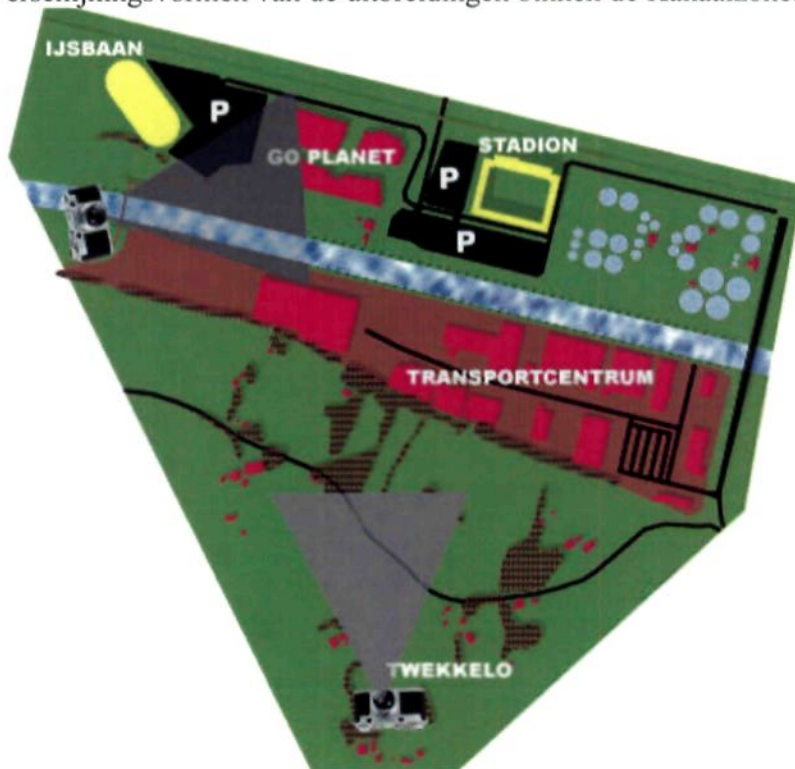
Geluid

De effecten van Geluid worden vooral bepaald door het Arke stadion en het wegverkeerslawaaï. Omdat in het voorkeursalternatief de gevolgen van de uitbreiding van het stadion nog niet kunnen worden voorzien, zijn deze nu nog niet meegenomen. Dit alternatief onderscheidt zich hierdoor duidelijk van de overige modellen. Pas als er een (schets)ontwerp is van een nieuw stadion, kunnen de geluidseffecten worden berekend. Deze effecten zullen dan vergelijkbaar zijn met de effecten zoals beschreven in het MER voor de overige modellen. Op het criterium "toename geluidbelasting door uitbreiding activiteiten" treden derhalve geen negatieve effecten op. De overige uitbreidingen binnen de Kanaalzone hebben nauwelijks of geen invloed op de geluidsemissie.

Ten aanzien van de geluidsoverlast door toename van het verkeer scoort het voorkeursalternatief beter dan de modellen uit het MER/VER. Omdat in dit alternatief geen nieuwe ontsluiting langs Tweekelo wordt gerealiseerd, maar een nieuwe ontsluiting binnen het bestaande bedrijventerrein, vindt ten opzichte van de autonome ontwikkeling geen extra geluidsoverlast plaats.

Bijlage Visualisaties

Onderstaand is vanaf twee gezichtspunten vanuit Twekkelo inzicht gegeven in de visuele verschijningsvormen van de uitbreidingen binnen de Kanaalzone.



Uit de visualisaties blijkt dat de uitbreidingen in de Kanaalzone vanuit Twekkelo niet of nauwelijks waarneembaar zijn.

Grontmij Nederland bv

Cluster Oost

Noordzeelaan 50

Postbus 1364

8001 BJ ZWOLLE

Telefoon (038) 499 16 00

Telefax (038) 422 76 97