



506-2
2^e

Overijssel

Startnotitie milieu-effectrapportage

Inzake woningbouw- en
bedrijfsterreinlocaties en
infrastructuur ten behoeve
van de streekplanherziening
Stadsgewest Twente

mei 1993

Startnotitie milieu-effectrapportage

**Inzake woningbouw- en bedrijfs-
terreinlocaties en infrastructuur
ten behoeve van de streekplan-
herziening Stadsgewest Twente**

**provincie Overijssel
gemeente Almelo
gemeente Enschede
gemeente Hengelo**

mei 1993

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	2
1.1	Algemeen	2
1.2	De m.e.r.-plicht	3
1.3	Het initiatief	3
1.4	De m.e.r.-procedure	4
1.5	Achtergronden van het initiatief	4
1.6	Grenzen van het plangebied	5
1.7	Verdere opbouw van de notitie	5
	KAARTJE 1: HET PLANGEBIED	6
2.	HET PLANOLOGISCH KADER	7
2.1	Plannen op rijksniveau	7
2.2	Plannen op provinciaal niveau	7
2.3	Plannen op gemeentelijk niveau	7
3.	BESCHRIJVING VAN DE HUIDIGE SITUATIE	8
3.1	Geologie, natuur en landschap	8
3.2	Ruimtelijke opbouw	8
3.3	Infrastructurele opbouw	9
4.	ONTWIKKELINGEN IN DE TOEKOMST	10
4.1	Uitgangspunten	10
4.2	Behoefte aan woningbouw- en bedrijfsterreinlocaties	10
4.3	Autonome ontwikkelingen	12
5.	BESTAANDE EN TE VERWACHTEN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	13
6.	BELEIDSVARIANTEN	15

BIJLAGEN:

- * Adressen
- * Bijlage 1: verdere verloop van de procedure
- * Bijlage 2: overzicht bestemmingsplannen woningbouw
- * Bijlage 3: korte beschrijving van enkele ruimtelijk relevante plannen en nota's

1. INLEIDING

1.1 Algemeen

In het streekplan Twente 1990 zijn uitwerkingen voorzien voor het stedelijk knooppunt Enschede/Hengelo en voor het stadsgewestelijk gebied van Almelo. De gemeenten Enschede en Hengelo hebben besloten gezamenlijk een intergemeentelijk structuurplan Enschede/Hengelo (IGSP) op te stellen. De gemeente Almelo heeft het voornemen om op een wat langere termijn een nieuw structuurplan op te stellen.

In verband daarmee geeft het streekplan aan dat deze uitwerkingen in nauw overleg en in samenhang met de genoemde plannen van de gemeenten tot stand dienen te komen.

De Vierde nota over de ruimtelijke ordening (Extra).

De Vierde nota over de ruimtelijke ordening en zijn opvolger de Vierde nota Extra hebben een duidelijke invloed op de hierboven genoemde plannen.

a. streekplanuitwerking/-herziening.

Op grond van de Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra (Vinex) wil minister Alders van VROM meerjaren-afspraken maken over de financiële rijksbijdragen voor uitbreidingen van stadsgewesten. Naar aanleiding hiervan hebben de provincies in het inter provinciaal overleg (IPO) afgesproken over de voortgang van de planvorming te rapporteren, waarbij het streekplan een centrale rol zal vervullen.

De voorgenomen streekplanuitwerkingen moeten samen met de genoemde gemeentelijke plannen de basis vormen voor deze rapportage. De provincie heeft daarom gekozen voor één streekplanuitwerking voor het hele stadsgewest.

Dat stadsgewest bestaat, zoals in het streekplan is aangegeven, uit:

- het stedelijk knooppunt Enschede/Hengelo;
- de gemeente Almelo;
- het direct aangrenzende gebied met daarin de kernen Borne en Wierden.

Het is niet uit te sluiten dat de benodigde uitbreiding van het stadsgewest (woningbouw en bedrijfsterreinen) het uitwerkingskader van het huidige streekplan te buiten zal gaan. Om deze reden wordt de mogelijkheid van een streekplanherziening in plaats van een -uitwerking open gehouden. Korthedshalve wordt in het vervolg van een streekplanherziening gesproken, waarin de mogelijkheid van een streekplanuitwerking inbegrepen kan worden geacht. Voor deze herziening wordt in het vervolg de benaming Streekplanherziening Stadsgewest Twente (SST) gebruikt.

b. het intergemeentelijke structuurplan (IGSP) Enschede/Hengelo.

Naar aanleiding van de aanwijzing als stedelijk knooppunt in de Vierde nota over de ruimtelijke ordening besloten de gemeenten Enschede en Hengelo een ruimtelijk toekomstperspectief op te stellen. Het IGSP dat thans wordt opgesteld, is het resultaat van dit besluit. Het plan, dat de toekomstige ontwikkelingsrichting van de Dubbelstad tot het jaar 2010 aangeeft, heeft een tweeledig doel: het vormt een basis voor de streekplanherziening stadsgewest Twente en het draagt bij aan de rapportage aan het rijk. Tenslotte bevat het plan belangrijke bouwstenen voor het regionale verkeer- en vervoersplan.

c. structuurplan gemeente Almelo.

De gemeente Almelo treft voorbereidingen voor een nieuw structuurplan, dat in 1994 gereed zou moeten komen. Ten behoeve van de rapportage over de stadsgewestelijke uitbreidingsrichtingen worden bepaalde onderdelen van het voorbereidingsproces versneld uitgevoerd.

1.2 m.e.r.-plicht

Uit de Wet milieubeheer (Wmb) en het Besluit milieu-effect rapportage blijkt dat voor het eerste ruimtelijke plan (in de zin van de wet) dat ontwikkelingsmogelijkheden aangeeft voor woningbouw, bedrijfsterrein en infrastructuurele werken in een m.e.r.-plichtige omvang, een milieu-effectrapportage (MER) moet worden opgesteld.

De verplichting tot het opstellen van een MER bestaat voor:

- een woningbouwlokatie van meer dan 4000, of 2000 woningen (binnen, resp.
- bedrijfsterreinen van meer dan 100 ha;
- aanleg van een rijks-, autosnel- of autoweg, dan wel een 4-strooksweg buiten de bebouwde kom met een lengte van meer dan 5 km, waarbij het provinciaal bestuur het tracé vaststelt.

Zoals uit de volgende paragrafen zal blijken, is voor de voorgenomen plannen een MER op zijn minst gewenst en waarschijnlijk noodzakelijk. De streekplanherziening zal daarbij het MER-plichtige plan zijn.

Het doel van het voorgenomen MER is inzicht te verschaffen in de milieu-effecten van verschillende ontwikkelingsmodellen voor het stadsgewest en de daarin gelegen kernen. Daarbij zal het met name gaan om (combinaties van) potentiële woningbouwlocaties en bedrijfsterreinen binnen het stadsgewest met elkaar te vergelijken, waarbij ook een vergelijking met alternatieven (waaronder het minst milieu-belastende alternatief).

Bij het bepalen van de omvang van de gebieden zal worden gelet op enerzijds de gebiedskenmerken en anderzijds de mogelijkheden die leiden tot het vergroten of laten ontstaan van een functionele eenheid. Om dit te bereiken dient het MER globaal, indicatief en kwalitatief van karakter te zijn, in overeenstemming met het karakter van het streekplan.

1.3 Het initiatief

Door de provincie Overijssel en de gemeenten Enschede, Hengelo en Almelo is gekozen voor een gezamenlijk initiatiefnemerschap. Dit initiatief bestaat uit het bij besluitvorming aanwijzen van woningbouwlocaties en bedrijfsterreinen en eventuele daarvoor noodzakelijke infrastructuurele werken in het stadsgewest Twente. De geraamde omvang wordt in par. 1.5 kort weergegeven en in hoofdstuk 4 verder toegelicht.

Voor de provincie is het initiatief van belang, omdat de desbetreffende locaties in de streekplanherziening zullen worden opgenomen. Dit plan is daarom in eerste instantie het m.e.r.-plichtige plan.

Voor de gemeenten Enschede, Hengelo en Almelo is het initiatief van belang vanwege de besluitvorming in het kader van het IGSP Enschede/Hengelo en het structuurplan van Almelo.

De besluitvorming in streekplankader zal in nauw overleg en in samenwerking alle betrokken initiatiefnemers worden voorbereid; bij het overleg zijn voorts de gemeenten Borne en Wierden betrokken.

De voorbereiding van de streekplanherziening zal in twee deelprojecten verlopen, te weten:

- Enschede/Hengelo/Borne
- Almelo/Wierden

Het MER zal in de eerste fase aansluiten op deze deelprojecten. Over deze aanpak bestaat in principe overeenstemming met de betrokken gemeenten.

1.4 De m.e.r.-procedure

De plaats van deze startnotitie in de gehele m.e.r.-procedure is die van een aankondiging van het voornemen tot het opstarten van een m.e.r. De startnotitie geeft de doelstellingen van de gezamenlijke initiatiefnemers en de aard en omvang van de voorgenomen activiteiten aan; voorts wordt beknopt ingegaan op de te beschouwen alternatieven en de te onderzoeken milieu-effecten. De startnotitie wordt ter visie gelegd, waarvan onder meer in dagbladen kennis wordt gegeven; tijdens de termijn van terinzageligging kan een ieder opmerkingen indienen over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het milieueffectrapport. Op basis van deze notitie, de reacties daarop en het advies van de Commissie M.E.R. zullen richtlijnen worden opgesteld door het provinciaal bestuur, dat in deze procedure het bevoegd gezag is. Op basis van die richtlijnen moet het MER worden opgesteld.

Voor een overzicht van het verloop van de m.e.r.-procedure en de daarop volgende streekplanprocedure wordt verwezen naar het tijdschema in bijlage 1; dit tijdschema is overigens grotendeels indicatief en kan zonedig worden bijgesteld. Wel zijn enkele termijnen in de m.e.r.-procedure en in de vaststellingsfase van het streekplan bindend voorgeschreven.

1.5 Achtergronden van het initiatief

In het streekplan Twente 1990 worden de hoofdlijnen van de toekomstige (gewenste) ontwikkeling voor Twente aangegeven, zoals de provincie deze wenst en nastreeft tegen de achtergrond van de mogelijkheden die de provincie heeft om de ruimtelijk ontwikkeling metterdaad te beïnvloeden. In het streekplan is ook het rijksbeleid verwerkt en "vertaald".

Met betrekking tot het stedelijk gebied streeft de provincie er onder andere naar het woon- en werkmilieu te handhaven of te verbeteren. Tevens zal de verscheidenheid tussen het platteland en de stad worden gehandhaafd, en de versnippering van het landelijk gebied door verstedelijking worden tegengegaan. Met betrekking tot het geleiden van de mobiliteit en het terugdringen van de automobiliteit, streeft de provincie naar een geïntegreerd openbaar vervoer netwerk voor de regio. De provincie streeft ernaar de stedelijke functies in de regio te versterken. Het gaat hierbij met name om de dubbelstad Enschede/Hengelo en Almelo, die samen met de kernen Borne en Wierden het stadsgewest Enschede/Hengelo/Almelo vormen.

Om de verschillende doelstellingen te kunnen bereiken, voert de provincie een beleid van bundeling van wonen en werken in de grote steden. Tevens is de versterking van de rol van het openbaar vervoer van groot belang voor de regulering van de mobiliteit. Voor Enschede, Hengelo en Borne wordt een uitbreiding van de woningvoorraad met 19.500 woningen tot het jaar 2010 noodzakelijk geacht om de bundeling mogelijk te maken. Voor Almelo en Wierden is dit getal 6.000 woningen. In par. 4.2 wordt de hieruit resulterende behoefte aan nieuwe woningbouwlocaties nader uitgewerkt. Hieruit blijkt dat nieuwe locaties voor circa 13.500 woningen moeten worden gevonden. Het streekplan geeft geen raming voor de uitbreidingsbehoefte van de bedrijfsterreinen; in par. 4.2 wordt een globale prognose hiervoor gegeven, die uitkomt op een uitbreidingsbehoefte van ca. 335 ha.

Gezien de omvang van de woningbouw- en bedrijfsterreinlocaties en de mogelijk daarmee verbonden infrastructurele werken is het geheel in de geest van de wet en het Besluit Milieu-effectrapportage om voor de locatiekeuze van woningbouw- en bedrijfsterreinlocaties een MER op te stellen, ook als zou de uiteindelijke keuze vallen op locaties die minder dan 4000 resp. 2000 woningen (buiten het verstedelijkte gebied) bevatten, c.q. op bedrijfsterreinlocaties en infrastructuurvoorzieningen die beneden de m.e.r.-plichtige drempel blijven. Om een m.e.r.-plicht te ontlopen zou de omvang van de locaties voor woningbouw en bedrijfsterreinen bij voorbaat al beneden de gestelde grenzen moeten liggen. Deze beperking willen de initiatiefnemers niet aanbrengen in het zoeken naar geschikte lokaties.

Randvoorwaarden voor streekplanuitwerking/-herziening.

In het streekplan is de opdracht opgenomen om de hiervoor genoemde hoofdlijnen voor het stedelijke gebied van Enschede/Hengelo en Almelo uit te werken. Daarbij worden een aantal randvoorwaarden gegeven en ook ontwikkelingsmogelijkheden geschetst. Genoemd kunnen o.a. worden:

- aandacht voor de goede bereikbaarheid van bedrijven en voorzieningen per openbaar vervoer en per auto (op een in het kader van het locatiebeleid gedifferentieerde wijze);
- de verbinding tussen de centra van Enschede en Hengelo dient goed te zijn;
- het gebied tussen Enschede en Hengelo wordt geschikt geacht voor de ontwikkeling van stedelijke functies;
- het gebied tussen Hengelo en Borne kan voor stedelijk functies worden gebruikt;
- bij stedelijke uitbreiding zal rekening gehouden moeten worden met de aanwezige ecologische hoofdstructuren, grondwaterbeschermingsgebieden en bodembeschermingsgebieden.

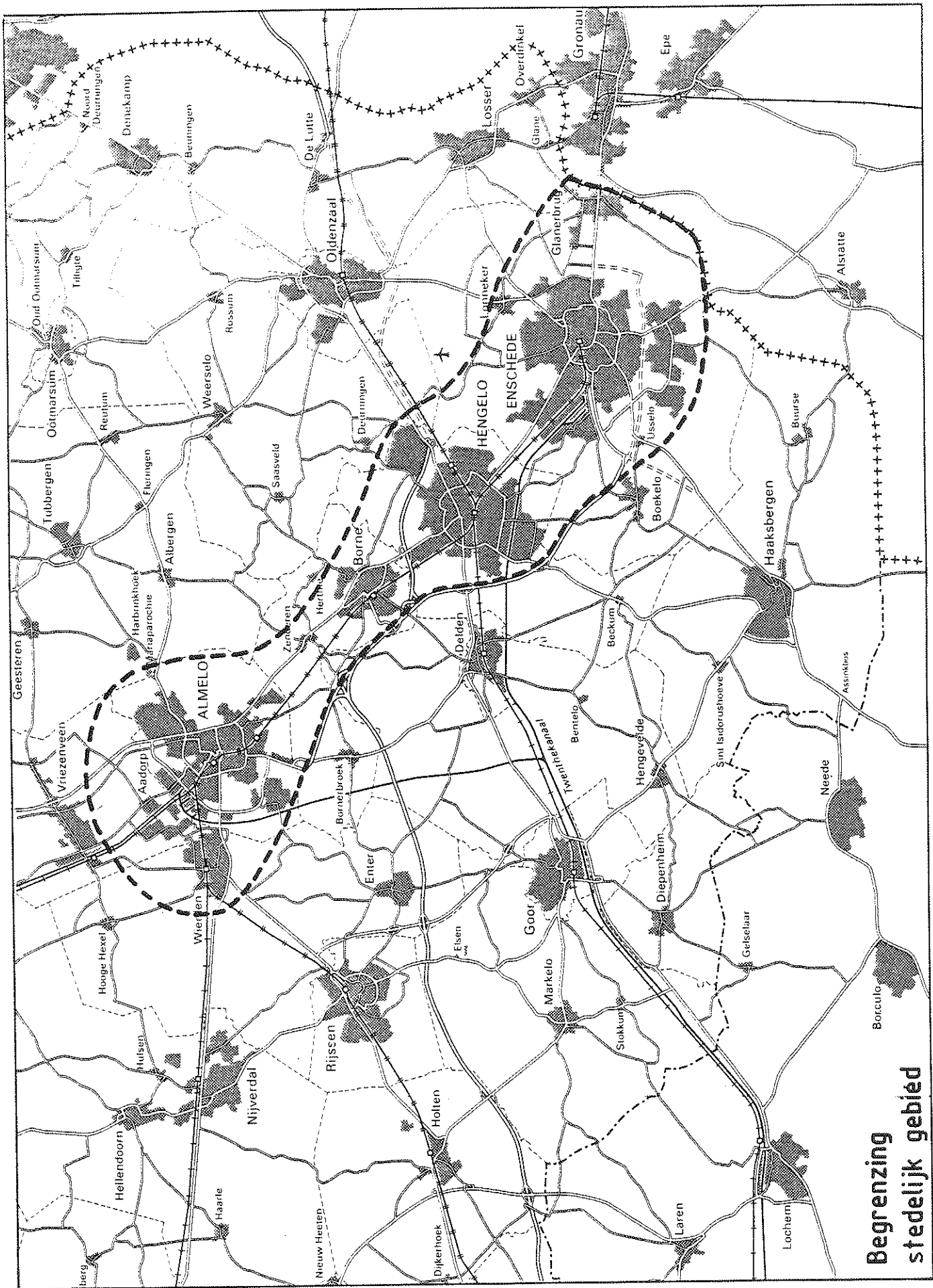
1.6 Grenzen van het plangebied

Het plangebied van de SST omvat het centrale verstedelijkte gebied van het streekplan Twente (het stadsgewest Twente, bestaande uit de grote steden Enschede, Hengelo en Almelo en het direct aangrenzende gebied, met daarin de kernen Borne en Wierden). Het plangebied wordt globaal gezien begrensd door de bolletjeslijn voor het stadsrandgebied op de kaart van het vigerende streekplan; wel wordt ook het gebied tussen Borne en Almelo in de SST meegenomen. Op het hierna volgende kaartje is dit plangebied weergegeven.

1.7 Verdere opbouw van de notitie

De startnotitie is als volgt verder opgebouwd. Na het inleidende hoofdstuk 1 volgt in hoofdstuk 2 een overzicht van relevante plannen van rijk, provincie en gemeenten. Hoofdstuk 3 bevat een beknopte beschrijving van de situatie zoals die nu (1993) is. Hierin komen onder andere geologie, natuur en landschap, ruimtelijke opbouw en infrastructurele opbouw van het plangebied aan de orde.

In hoofdstuk 4 worden de uitgangspunten voor de toekomstige ontwikkeling weergegeven, wordt de raming van woningbouw- en bedrijfsterreinbehoefte nader toegelicht en wordt verklaard wat onder autonome ontwikkeling van het plangebied wordt verstaan. Tenslotte komen de te verwachten milieugevolgen voor het plangebied aan de orde. In dit hoofdstuk (5) wordt aangegeven welke elementen in het MER terughoudend moeten komen met betrekking tot de categorieën flora, fauna, vegetatie, bodem, water, landschap archeologie, cultuur historie, geluid, lucht, veiligheid en woonruimte.



**Begrenzing
stedelijk gebied**

2. HET PLANOLOGISCH KADER

De voorgenomen partiële streekplanherziening Twente staat op vele manieren in relatie tot andere plannen en nota's van zowel het Rijk, de provincie als van de gemeenten. Om het beeld van de relevante plannen (voor de streekplanherziening in relatie tot het op te stellen MER) duidelijk voor ogen te krijgen, volgt hieronder een (niet uitputtende) opsomming van de plannen en nota's waarmee rekening gehouden dient te worden. In bijlage 2 wordt van enkele van deze plannen de inhoud heel kort uiteengezet.

2.1 Plannen op rijksniveau

De ruimtelijk meest relevante plannen op rijksniveau zijn;

- a) Structuurschets stedelijke gebieden 1985; dit beleid is verwerkt in de hierna genoemde Vinex;
- b) Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX), in behandeling bij de Eerste Kamer;
- c) Tweede structuurschema verkeer en vervoer (SVV II);
- d) Natuurbeleidsplan ;
- e) Het Structuurschema Groene Ruimte (SGR); ontwerp-planologische kernbeslissing;
- f) Structuurschema militaire terreinen (SMT).

2.2 Plannen op provinciaal niveau

De ruimtelijk meest relevante plannen op provinciaal niveau zijn:

- a) Streekplan Twente 1990
- b) Beleidsplan Natuur en Landschap Overijssel (BNLO) (1992)
- c) Nota Bouwen en wonen in Overijssel (1990)
- d) provinciaal Milieubeleidsplan (1991)
- e) provinciaal Waterhuishoudingsplan (1991)
- f) Grondwaterbeschermingsplan (1988)

2.3 Plannen op gemeentelijk niveau

- a) De Kadernota van de gemeente Enschede
- b) De Oriënteringsnota van de gemeente Hengelo
- c) Intergemeentelijk structuurplan Enschede/Hengelo (IGSP): voor het opstellen van dit plan is in juli 1992 een bestuurlijke opdracht verleend; in deze bestuurlijke opdracht zijn ook inhoudelijke aanwijzingen opgenomen, mede gebaseerd op de genoemde Kadernota en Oriënteringsnota.
- d) Structuurnota Almelo (1974/1976);
Stadsconcept van Almelo (stap 1 van nieuwe structuurplan Almelo).

Het planologisch kader wordt verder aangegeven door de bestemmingsplannen van de gemeenten binnen het stadsgewest. Een aantal bestemmingsplannen voorziet voor een gedeelte in de geplande woningbehoefte op al vastliggende locaties. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van bestemmingsplannen in het stadsgewest met een capaciteit van meer dan 100 woningen; het gaat daarbij om zowel om al van kracht zijnde plannen als om ontwerp-plannen en plannen in voorbereiding. De hardheid van de plannen is derhalve niet bij alle plannen van gelijke aard.

3. BESCHRIJVING VAN DE HUIDIGE SITUATIE

3.1 Geologie, natuur en landschap

Het basis patroon van natuur en landschap wordt sterk bepaald door de onderliggende patronen van bodem en water. Overijssel kan op grond van grenzen in deze patronen in een aantal fysische-geografische landschappen worden onderverdeeld. In samenhang met het fysische-geografische patroon is Overijssel in de loop der eeuwen door de mens in gebruik genomen. Dit heeft tot een grote verscheidenheid aan landschapstypen geleid.

Een eerste kenmerkende eigenschap van het landschap in Overijssel is de aanwezigheid van stuwwallen. Kenmerkend hiervoor zijn de aanzienlijke hoogteverschillen en de invloed welke de bodemsamenstelling van deze stuwwallen op het bodemgebruik hebben. Door de eroderende werking van water en wind zijn beek- en rivierdalen gevormd. Deze stuwwallen zijn te vinden tussen Noord-Oost Oldenzaal en Zuid-Oost Enschede, rondom Delden, Borne en Mariaparochie.

Een ander kenmerk van het Overijsselse landschap is de aanwezigheid van dekzand. Dit gebied kenmerkt zich door doorsnijding met beken en door een afwisseling van dekzandruggen en dekzandvlakten met een wisselend reliëf. Het gebied bestaat uit een afwisseling van oud cultuurlandschap en uit heide-ontginningen. De heide-ontginningsgebieden zijn nu halfopen blokvormige verkelde gebieden. De lager gelegen delen van heide-ontginningsgebieden worden broek- en flierontginningen genoemd. Dit landschapstype komt voor in kwelzones van stuwwallen en in de overstromingsvlaktes van beken. Door landbouw zijn op de zandgronden twee sterk verschillende cultuurlandschappen ontstaan: het kleinschalig cultuurlandschap met verspreide bebouwing, en het grootschalige cultuurlandschap.

Tenslotte is nog de aanwezigheid van hoogveen van belang door de aanwezigheid van diverse broedvogels en kenmerkende levensgemeenschappen. Het hoogveen is te vinden rond Aadorp, Vriezenveen en ten Westen van Wierden.

3.2 Ruimtelijke opbouw

Enschede, Hengelo en Almelo vormen te zamen de grootste stedelijke concentratie in Nederland buiten de Randstad. Na een periode van teruggang als gevolg van het ineensinken van de textiel is het Twentse bedrijfsleven nu springlevend. Het gebied ligt op de hoofdspoor- en wegverbinding tussen de Randstad en de stedelijke zwaartepunten in Midden- en Noord-Duitsland, Scandinavië en het noordelijke deel van Oost-Europa. Voorts ligt het nabij het Ruhr-gebied, aan de hoofdverbinding tussen dit gebied en Noordwest-Duitsland. Het gebied beschikt over een luchtvaartterrein, en via het Twente-kanaal zijn de steden op het internationale stelsel van vaarwegen aangesloten.

Naast de drie grote steden heeft Twente een groot aantal kleinere steden en dorpen, die zich over het algemeen voorspoedig ontwikkelen. In het landelijke gebied is landbouw een belangrijke bestaansbron. De agrarische bedrijven in Twente zijn gemiddeld iets groter dan in overig Overijssel.

3.3 Infrastructurele opbouw

Spoorverbindingen

Twente is ontsloten door verschillende spoorlijnen. De huidige verbindingen zijn:

- * Enschede-Hengelo-Almelo-Randstad;
- * Enschede-Hengelo-Zutphen;
- * Randstad-Hengelo-Osnabrück-Hannover;
- * Almelo-Zwolle;
- * Almelo-Marienberg.

De knelpunten betreffen:

- de verbinding Randstad-Arnhem-Hengelo-Osnabrück (kwaliteitsniveau: Eurocity, hoofdtransportas personen en goederen);
- de verbinding Randstad-Almelo-Hengelo-Enschede (kwaliteitsniveau, doortrekking naar Münster);
- de verbinding Enschede-Hengelo-Almelo-Zwolle(-Groningen) (electrificatie, snelheid, frequentie, comfort).

Het provinciale beleid is er op gericht deze knelpunten op te heffen.

Wegverbindingen

Het hoofdwegennet in Twente wordt gevormd door de A 1 (Randstad-Hengelo-Osnabrück), de A 35 (Zwolle-Almelo-Hengelo-Enschede-Gronau). Van de A 35 dient het gedeelte Almelo-Zwolle nog te worden gerealiseerd, waarbij de wijze van uitvoering in samenhang met de verbetering van de spoorverbinding wordt bezien. Bij Enschede ontbreken nog twee stukken; voltooiing hiervan is voorzien in de planning van het rijk.

De belangrijkste regionale wegverbindingen binnen het stadsgewest zijn: Enschede - Oldenzaal, Enschede - Hengelo en Hengelo - Borne - Almelo.

Waterverbindingen

Het Twentekanaal verbindt nu Almelo, Hengelo en Enschede met de internationale vaarroutes. In de toekomst zal dit worden verruimd tot klasse V. Tevens is er een studie gaande naar de mogelijkheden tot het doortrekken van het kanaal naar het Mittellandkanaal.

Vliegverbindingen

Ten Noorden van Enschede is het vliegveld Twente aanwezig, dat zorgt voor vliegverbindingen tussen Twente en Schiphol. Vliegverbindingen worden bevorderd, mede in relatie tot verbindingen via Greven (BRD).

