

# **Regionaal Bedrijventerrein Twente**

Startnotitie milieu-effectrapportage

Opdrachtgever:  
Programmeringsoverleg Twente

Grontmij Overijssel  
Zwolle, november 1999

# Inhoudsopgave

1 Inleiding.....	3
1.1 Aanleiding tot de voorgenomen activiteit .....	3
1.2 Besluitvorming en m.e.r.-procedure .....	3
1.3 Doel van de startnotitie .....	4
1.4 Leeswijzer .....	6
2 Probleemstelling en doel.....	7
2.1 Inleiding .....	7
2.2 Noodzaak tot een Regionaal Bedrijventerrein Twente.....	7
2.3 Potentiële vestigingsgebieden .....	12
2.4 Beleidskader .....	15
2.5 Doel van de voorgenomen activiteit.....	18
3 Voorgenomen activiteit en alternatieven .....	20
3.1 Duurzame ontwikkeling van bedrijventerreinen .....	20
3.2 Locatie alternatieven .....	21
3.2.1 Het blauwe netwerk .....	22
3.2.2 Het groene netwerk.....	22
3.2.3 Het grijze netwerk.....	23
3.2.4 Het rode netwerk .....	24
3.2.5 Het gele netwerk .....	24
3.3 Inrichtingsalternatieven .....	25
3.4 Referentiesituatie / nulalternatief.....	26
3.5 Meest milieuvriendelijk alternatief.....	26
4 Te verwachten effecten .....	27
4.1 Bedrijventerreinen en mogelijke effecten .....	27
4.2 Effecten op de ruimtelijke netwerken.....	28
4.3 Locatie-onafhankelijke c.q. inrichtingsafhankelijke aspecten .....	29
5 Besluitvorming en procedures .....	30
5.1 Inleiding .....	30
5.2 Te nemen en reeds genomen besluiten.....	30
5.3 Betrokkenen bij de m.e.r.-procedure.....	31
5.4 Procedure m.e.r. ....	32
Bijlage 1: Harde en zachte plannen .....	35
Bijlage 2: De stedenband.....	37
Bijlage 3: Potentiële vestigingsgebieden.....	38
Bijlage 4: Zoekgebieden .....	40
Bijlage 5: Netwerken beschreven .....	41
Bijlage 6: Verklarende woordenlijst.....	47
Bijlage 7: Literatuurlijst .....	49
Verantwoording.....	51

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding tot de voorgenomen activiteit

Het Programmeringsoverleg (PO) Twente is voornemens om een regionaal bedrijventerrein in Twente tot ontwikkeling te brengen op een nog nader te bepalen locatie.

De aanleg van een Regionaal Bedrijventerrein Twente (RBT) is van groot belang, onder meer gezien de toenemende internationalisering van de regio Twente. Om als regio attractief te zijn voor internationaal georiënteerde bedrijven dient er binnen deze regio dan ook een (groot)stedelijk klimaat aanwezig te zijn. Vanwege de ligging van Overijssel op de West-Oost corridor biedt dit klimaat kansen om meer werkgelegenheid te creëren.

Tegen deze achtergrond heeft de provincie Overijssel de wens uitgesproken om voldoende ruimte te creëren voor werkgelegenheid. Hiertoe heeft de provincie in 1997 haar *Bedrijventerreinvisie* uitgebracht. Ook in de *Strategische Visie 2020* (een visie op de toekomst van de Provincie Overijssel) onderstreept de provincie het belang van goede bedrijventerreinen, als middel om de internationale concurrentiepositie te versterken.

Om de uitwerking van de *Bedrijventerreinvisie* in Twente in de juiste afstemming en samenwerking te laten verlopen is het Programmeringsoverleg (PO) Twente ingesteld. Het PO Twente wordt gevormd door de provincie Overijssel; de gemeenten Almelo, Hengelo, Enschede, Borne, Hellendoorn, Oldenzaal; de Regio Twente en de Kamer van Koophandel. De Overijsselse Ontwikkelings Maatschappij (OOM) en de Werkgeversvereniging Midden-Nederland zijn adviseurs van het PO. Het PO Twente is van mening dat voor de invulling van bovenstaande doelstellingen de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein met een (boven)regionale uitstraling nodig is. Hieruit vloeit het voornemen voor de realisatie van het RBT.

Het voornemen voor de ontwikkeling van het RBT omvat in eerste instantie een terrein met een omvang van 65 ha netto. Ruimtelijk dienen er echter mogelijkheden te zijn om uit te breiden naar 130 ha netto.

Voor de lokalisering van het RBT zijn door de Stuurgroep PO twee zoekgebieden aangewezen. Het betreft hier de gebieden Almelo-Zuid, nabij Bornerbroek/Borne-Noord en Hengelo-Oldenzaal (zie navolgende kaart 'Voorstel voor zoekgebieden regionaal bedrijventerrein Twente' en bijlage 4). Deze zoekgebieden dienen te worden beoordeeld op hun relatieve geschiktheid voor de realisering van het RBT. Deze beoordeling zal resulteren in één of meerdere potentiële locaties van tenminste 130 ha netto. Vervolgens wordt aan de hand van inrichtingsalternatieven voor deze locatie(s) nader invulling gegeven aan het concept duurzame ontwikkeling van bedrijventerreinen. Uiteindelijk zal één locatie worden opgenomen in het Streekplan.

## 1.2 Besluitvorming en m.e.r.-procedure

De provincie Overijssel zal als bevoegd gezag een besluit nemen over de vaststelling van de locatie en de globale inrichting van het RBT in het Streekplan. Ten behoeve van deze besluitvorming wordt de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.

De m.e.r.-procedure is opgezet met als hoofddoel het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming omtrent activiteiten met een mogelijk belangrijke nadelige invloed op het milieu. Daarnaast gelden als doelstellingen het stroomlijnen van de verschillende procedures die nodig zijn in het kader van de besluitvorming en het (algemeen) verder vergroten van de aandacht voor het milieu.

Het Beluit m.e.r. (Wet milieubeheer) geeft aan voor welke activiteiten en in welke gevallen de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen, voorafgaande aan de besluitvorming over deze activiteiten. Conform het Besluit m.e.r. is het aanleggen van bedrijventerreinen m.e.r.-plichtig in de gevallen dat een terrein wordt aangelegd met een oppervlakte van 150 hectare of meer. Het gaat hierbij om het bruto oppervlak inclusief de wettelijke hinderzones.

Het MER voor het RBT richt zich op een locatie van 130 ha, bestemd voor bedrijventerreinontwikkeling (netto bedrijventerrein). Aangezien het PO Twente maximaal 70% van het RBT aan bedrijven wil uitgeven, betekent dit een bruto omvang van minimaal 185 ha (exclusief eventuele milieuzones). Vanuit deze geschetste eindsituatie terug redenerend zal aanvankelijk de ontwikkeling van een terrein van 65 ha netto (93 ha bruto, berekend op 70% netto terrein) in beeld worden gebracht.

In relatie tot het RBT zullen in de m.e.r.-procedure zowel locatie-alternatieven als inrichtingsalternatieven aan de orde komen. Redenerend vanuit de kansen en potenties voor duurzame ontwikkeling worden binnen het zoekgebied, op basis van omgevingsfactoren, potentiële locaties (locatie-alternatieven) voor het RBT ontwikkeld. De kansrijkheid wordt hierbij mede bepaald door de aanwezigheid van kwetsbare gebiedsfuncties. Voor de als meest geschikt geachte locaties worden vervolgens inrichtingsalternatieven ontwikkeld. Op lokaal niveau geven deze alternatieven de mogelijkheden weer om invulling te geven aan de gesignaleerde kansen en potenties voor duurzame ontwikkeling.

Het PO Twente treedt in deze m.e.r.-procedure op als initiatiefnemer. De provincie Overijssel vormt, naast mede-initiatiefnemer, tevens het bevoegd gezag. Ten behoeve van de m.e.r.-procedure heeft het PO Twente een begeleidingscommissie ingesteld. Hierin zijn de provincie en gemeenten Almelo, Borne, Enschede, Hengelo, Oldenzaal, Ambt Delden en Weerselo ambtelijk vertegenwoordigd. Deze begeleidingscommissie heeft als belangrijkste taak het PO Twente van advies te dienen met betrekking tot het MER voor het RBT. Zij verzorgt de inhoudelijke begeleiding ten behoeve van de opstelling van het MER.

De initiatiefnemer stelt als onderdeel van de m.e.r.-procedure twee rapporten op, te weten een startnotitie en een milieu-effectrapport (MER). Het voorliggende rapport is de startnotitie. Door het uitbrengen van deze startnotitie is de m.e.r.-procedure voor de ontwikkeling van het RBT formeel van start gegaan.

### **1.3 Doel van de startnotitie**

De startnotitie geeft inzicht in de doelstelling van de initiatiefnemer, de locatie, aard en omvang van de voorgenomen activiteit, de mogelijke alternatieven en een indicatie van de te verwachten milieugevolgen. Doel van de startnotitie is om een zo concreet mogelijk beeld te schetsen van de planvorming en daarmee een goede basis te leveren voor het op te stellen MER.

In hoofdstuk 5 wordt een nadere uiteenzetting gegeven van de verschillende fasen van de m.e.r.-procedure en de daarbij betrokken actoren.



#### 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk twee worden de probleemstelling en het doel van de voorgenomen activiteit uiteengezet. Ingegaan wordt op de noodzaak van een RBT, de keuze voor de zoeklocaties, het achterliggende beleidskader en het uiteindelijke doel van de voorgenomen activiteit.

Hoofdstuk drie richt zich op de duurzame ontwikkeling van bedrijventerreinen. Er wordt dieper ingegaan op de methode van locatiekeuze door gebruik van netwerken en de daaraan gekoppelde inrichtingsalternatieven. Tevens worden het nul-alternatief (referentiesituatie) en het meest milieuvriendelijke alternatief omschreven.

Het vierde hoofdstuk behandelt de te verwachten effecten. Gekeken wordt naar mogelijke effecten bij de voorbereiding, aanleg en gebruiksfases van een nieuw bedrijventerrein. Vervolgens wordt beschreven welke effecten kunnen plaatsvinden in relatie tot de ruimtelijke netwerken. Tevens worden locatie-onafhankelijk en inrichtingsafhankelijke aspecten benoemd.

Hoofdstuk vijf tenslotte gaat in op de te nemen en reeds genomen besluiten, de te volgen m.e.r.-procedure alsmede het planproces en de daarbij betrokken actoren.

**Foto 1. Zoeklocatie Almelo-Zuid, nabij Bornerbroek.**



## 2 Probleemstelling en doel

### 2.1 Inleiding

In mei 1997 heeft de provincie Overijssel haar bedrijventerreinvisie uitgebracht, de nota 'Ruimte voor Bedrijvigheid', met als doel voldoende ruimte te creëren voor werkgelegenheid. De ligging van Overijssel op de West-Oost corridor biedt hiertoe kansen. Om deze kansen daadwerkelijk te verzilveren is het van belang een vestigingsklimaat te realiseren dat in kwalitatief en kwantitatief opzicht voldoende ruimte biedt voor economische activiteiten. Daarbij wordt sterk gelet op wensen van aanwezige en in vestiging geïnteresseerde ondernemers in binnen- en buitenland.

Ook in de 'Strategische Visie 2020' op de toekomst van de provincie wordt het belang van goede bedrijventerreinen onderstreept als middel om de internationale concurrentiepositie te versterken. Daar worden een tweetal duurzaamheidsaspecten aan toegevoegd, namelijk multimodale ontsluiting en intensief ruimtegebruik.

In de bedrijventerreinvisie wordt tevens de noodzaak tot een intensievere regionale samenwerking benadrukt. Om hieraan concreet inhoud te geven is het zogenaamde Programmeringsoverleg bedrijventerreinen (PO) in het leven geroepen. Voor de drie deelregio's binnen Overijssel, te weten Twente, IJssel-Vecht en (Overijssels deel) Stedendriehoek, vindt afstemming en overleg plaats ten aanzien van de ontwikkeling van bedrijventerreinen (fasering, segmentering, strategie, organisatie, acquisitie en promotie).

Eén van de doelen van het PO is de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen met een (boven)regionale uitstraling. Het voornemen om een regionaal bedrijventerrein te ontwikkelen is een directe uitwerking van deze doelstelling.

### 2.2 Noodzaak tot een Regionaal Bedrijventerrein Twente

#### Vraag versus aanbod

Een overzicht van de jaarlijkse uitgifte in de periode 1988 tot en met 1997 en de gemiddelde jaarlijkse uitgifte in Twente is weergegeven in tabel 2.1.

Tabel 2.1 Jaarlijkse uitgifte 1988-1997 (in ha).

Gemeente	'88	'89	'90	'91	'92	'93	'94	'95	'96	'97	Jaarlijks gemiddeld
Almelo	32,4	20,2	10,7	6,0	8,9	7,2	4,1	11,7	25,8	7,1	13,4
Enschede	7,3	11,2	5,8	8,1	10,9	7,5	5,9	4,0	14,2	18,5	9,3
Hellendoorn	0,5	1,0	1,4	1,0	3,5	4,7	1,3	5,1	1,4	5,7	2,6
Hengelo	5,9	3,3	2,7	6,5	20,6	9,7	13,6	17,0	8,8	10,2	9,8
Oldenzaal	1,0	5,0	5,0	2,5	5,5	0,5	5,0	4,5	9,8	3,5	4,2
Overig	11,7	23,7	18,9	13,3	13,6	15,2	19,8	13,0	11,9	12,7	15,4
<b>Totaal</b>	<b>58,8</b>	<b>64,4</b>	<b>44,5</b>	<b>37,4</b>	<b>63,0</b>	<b>44,8</b>	<b>47,7</b>	<b>55,3</b>	<b>71,9</b>	<b>57,7</b>	<b>54,8</b>

Bron: Buck Consultants International/ Provinciaal Bedrijventerreinen Overleg, 1999.

De gemiddelde jaarlijkse uitgifte voor de hele regio Twente bedraagt over de periode 1988-1997 bijna 55 ha. De grotere gemeenten nemen ongeveer 75% van de totale Twentse uitgifte voor hun rekening. Daarbij moet worden aangetekend dat de uitgifte de afgelopen jaren relatief laag is geweest, omdat van bepaalde typen terreinen niet voldoende of zelfs geen terrein aanwezig was.

De jaarlijkse uitgifte zou bij voldoende aanbod dus hoger zijn geweest dan de tabel laat zien.

Van de grotere gemeenten zijn eveneens cijfers over het jaar 1998 beschikbaar. Hieruit blijkt voor de gemeenten Enschede en Hengelo een sterke toename ten opzichte van de gemiddelde jaarlijkse uitgifte over de periode 1988-1997. De cijfers zijn weergegeven in tabel 2.2.

**Tabel 2.2. Uitgifte 1998 (in ha).**

Gemeente	Jaarlijks gemiddeld 1988-1997	Uitgifte 1998
Almelo	13,4	12,5
Enschede	9,3	20
Hengelo	9,8	31

Bron: PO Twente, oktober 1999.

De gemeente Oldenzaal kon in 1998, door het ontbreken van geschikte locaties, niet aan de vraag vanuit het bedrijfsleven voldoen.

In tabel 2.3 wordt de voor de toekomst geprognostiseerde behoefte afgezet tegen het thans aanwezige en in voorbereiding zijnde aanbod.

**Tabel 2.3 Geprognostiseerde uitgifte 1999-2002 (in ha).**

Type bedrijventerrein	Vraag	Strategische Voorraad	Aanbod	Vershil
Gemengd plus <sup>1</sup>	26,0	33,9	-	-59,9
Modern gemengd <sup>1</sup>	92,0	120,0	242,2	+30,2
T&D-terrein <sup>1</sup>	28,0	36,5	1,5	-63,0
Bedrijvenpark <sup>1</sup>	22,0	28,7	60,8	+10,1
<b>Totaal</b>	<b>168,0</b>	<b>219,1</b>	<b>304,5</b>	<b>- 82,6</b>

Bron: Buck Consultants International/ Provinciaal Bedrijventerreinen Overleg, 1999.

De behoeftezijde bestaat uit twee componenten: de geprognostiseerde vraag en de strategische voorraad. Omdat bedrijventerreinen een relatief lange ontwikkeltijd kennen wordt door overheden gestreefd naar het aanhouden van een zeker aanbod van bedrijventerreinen; de strategische voorraad. Deze omvat doorgaans circa vijf maal de verwachte jaarlijkse uitgifte.

In Twente bestaat, rekening houdend met een strategische voorraad, een overschot van 30 ha voor modern gemengd terrein. Het segment bedrijvenpark kent eveneens een overschot in de periode van 1999 tot en met 2002, namelijk 10 ha. Deze overschotten zullen naar verwachting na 2002 snel door de markt worden opgenomen. Er bestaan tekorten van respectievelijk 60 en 63 ha voor 'gemengd plus' en 'transport- en distributierreinen (T&D)'. In totaal is voor de regio een tekort voorzien van 83 ha netto tot 2002.

Ook voor de langere termijn worden ernstige tekorten voorzien. In de in opdracht van de provincie Overijssel uitgevoerde studie 'Lange termijn verkenning, Overijssel 2020' (Kolpron Consultants, maart 1999), wordt geconcludeerd dat binnen de gehele provincie het grootste tekort aan bedrijventerreinen gaat ontstaan in Twente. Het gaat daarbij met name om terreinen voor de vestigingsvraag van grote (industriële) bedrijven in de logistieke sector. De ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein wordt genoemd als mogelijkheid om dit aanbodtekort in te vullen.

<sup>1</sup> *Gemengd plus-terrein*: terrein waarop bedrijven met milieuhindercategorie 5 zijn toegestaan (vroeger: zware industrie).

*Bedrijvenpark*: terrein dat specifiek bestemd is voor bedrijven met hoogwaardige activiteiten en een behoefte aan zeer representatieve uitstraling (hindercategorie 3).

*T&D terrein*: transport en distributierrein (ook voor watertransport), geschikt voor bedrijven in hindercategorie 2 t/m 4.

*Modern gemengd terrein*: alle overige reguliere bedrijven in hindercategorie 2 t/m 4, die niet tot een der bovenstaande terreinen behoren.



**Tabel 2.4 Saldo vraag/aanbod bedrijventerreinen (in ha).**

	tot 2005	tot 2010
Overijssel	126	-347
<i>Programmeringsregio's:</i>		
IJssel-Vecht	203	31
Stedendriehoek (deel Ov.)	46	9
Twente	-62	-327
<i>Corridors:</i>		
A28 Overijssels deel	121	65
A1 Overijssels deel	4	-220
<i>Stadsgewesten:</i>		
SG Almelo/Hengelo/Enschede	-16	-149
SG Deventer	-13	-48
SG Zwolle	117	80

Bron: Kolpron Consultants/ Economische lange termijnverkenning Overijssel 2020, 1999.

Ten aanzien van de kwaliteit van het huidige aanbod zijn een drietal kanttekeningen op zijn plaats.

1. In Twente zijn geen kavels voor grootschalige bedrijvigheid beschikbaar. Dit is een probleem wanneer grote ondernemingen zich aandienen voor een nieuwe locatie. Door dit gebrek aan grote kavels zullen deze grootschalige bedrijven zich wellicht in andere regio's vestigen. Dit heeft een negatief effect op de Twentse werkgelegenheidsontwikkeling;
2. Een groot deel van het huidige aanbod bestaat uit her en der gelegen kleine kavels waarvan de kwaliteit laag is (het gaat voornamelijk om de versnipperde of niet toegankelijke kavels). Een deel van de bestaande voorraad is dus te beschouwen als incurant;
3. De Twentse gemeenten hebben geen strategische voorraad meer. Wil men de juiste bedrijven op de juiste plaats hebben dan moet zo'n strategische voorraad aanwezig zijn.

Uit het bovenstaande blijkt dat Twente reeds in de periode tot en met 2002 te maken krijgt met zowel kwantitatieve als kwalitatieve tekorten aan bedrijventerreinen. Deze tekorten dreigen in de toekomst groter te worden. Om werkgelegenheid te behouden en te stimuleren moeten dus op korte termijn nieuwe terreinen worden ontwikkeld om aan de vraag te kunnen voldoen.

### **Benodigde omvang RBT**

De benodigde omvang van het RBT is niet zonder meer aan te geven. De ambitie van de regio en de mogelijkheid om deze activiteiten elders te huisvesten zijn hiervoor belangrijke bepalende factoren. Als indicatie kan gelden de uitgifte van de afgelopen jaren, waarbij ongeveer 5 à 10% van de gemiddelde jaarlijkse uitgifte van ruim 50 ha voor rekening kwam van grote kavels. Omgerekend naar de regionale uitgifte zou dit betekenen een uitgifte van 2 à 4 ha gemiddeld per jaar. Indien een exploitatietermijn van 10 jaar wordt aangehouden, en een minimale strategische voorraad van 25 ha betekent dit een terrein van netto 65 ha. Gelet op het belang van een dergelijk terrein, en de wenselijkheid om dit regionale profiel ook over langere tijd te kunnen dragen, dient het terrein ook een uitbreidingsmogelijkheid naar een dubbele omvang, 130 ha netto, te hebben.

Het RBT is overigens niet het enige bedrijventerreinen dat binnen de regio Twente gerealiseerd gaat worden. Naast het RBT zullen gemeenten terreinen ontwikkelen voor hun eigen behoefte. Het betreft hier terreinen, bestemd voor andere doelgroepen dan de doelgroepen voor het RBT. Bijlage 1 geeft een overzicht van de in voorbereiding zijnde harde en zachte plannen. Hieruit blijkt dat er voor in totaal circa 165 ha aan harde plannen en voor circa 333 ha aan zachte plannen in voorbereiding is. Verwacht wordt echter dat dit in

voorbereiding zijnde aanbod zowel kwantitatief als kwalitatief onvoldoende is om de verwachte ruimtebehoefte onder te brengen en de gestelde ambities te realiseren. De realisatie van de ambities vereist tevens een tijdige beschikbaarheid van bedrijventerreinen.

### Ontwikkelingsvisie RBT

Het is een gegeven dat door internationalisering respectievelijk globalisering het belang van regio's toeneemt. Oost-Nederland vervult als regio een schakelfunctie in de goederenstroom van west naar oost en geeft hieraan een meerwaarde middels complementaire diensten en bedrijven. Om de kansen die de regio biedt door haar ligging te vergroten, dient er een grootstedelijk klimaat respectievelijk grootstedelijk milieu aanwezig te zijn. Mocht deze feitelijke situatie, danwel het beeld daarvan, niet bestaan, dan kan de indruk ontstaan dat de betreffende regio 'perifeer' is. Met alle gevolgen van dien, want dat trekt ook 'perifere' bedrijven: nevenvestigingen die uit bepaalde (kosten) overwegingen in die regio geïnteresseerd zijn (veel ruimte tegen lage prijzen, beschikbaarheid onderkant arbeidsmarkt, veel subsidiemogelijkheden en een klimaat waarbij het bedrijf verwacht door de regio "in de watten" te worden gelegd). Kortom, een regio die in al zijn facetten te weinig zelfrespect toont. Omdat Twente niet zo'n regio wil zijn en een eigen - herkenbaar - gezicht wil tonen, wil ze, meer dan voorheen, een ambitie neer zetten die ook in haar ruimtelijk-economisch beleid tot uitdrukking komt. Hierbij hoort een regionale visie op de ruimte voor economische activiteiten. Dit betekent:

- ruimte voor bedrijvigheid (voldoende voorraad);
- een afstemming tussen vraag en aanbod, die gebruik maakt van de sterke aspecten van Twente en gebaseerd is op een gedragen visie;
- aansluiten bij landelijke en regionale ruimtelijk-economische principes ten aanzien van onder meer de Oost-West corridor, de stedelijke netwerken daarbinnen en -meer specifiek in relatie tot Twente- de Bandstadgedachte;
- een monitoringsysteem;
- één of meerdere locaties die uitstraling hebben op de regio en ter ondersteuning dienen voor bepaalde speerpunten (industrie, technologie, logistiek);
- een grondexploitatie met een stabiel prijsbeleid;
- toekomstig gemeenschappelijk beheer;
- duurzaamheid als leidend principe bij ontwikkeling, uitgifte, exploitatie en beheer;
- een mate van regionale (overheids-)participatie en medeverantwoordelijkheid;
- in alle gevallen: afstemming en informatie-uitwisseling (Programmeringsoverleg).

Om aan het geschetste ambitieniveau van de regio daadwerkelijk inhoud te geven, zijn in lijn met het bovenstaande een viertal locatietypen te onderscheiden:

REGIO-LOCATIE:	locatie met een regionale verantwoordelijkheid ten behoeve van de profilering van de regio
“U.S.P.”-LOCATIES:	unique-selling-point-locaties die in de regio uniek zijn en gebonden aan één speciaal vestigingskenmerk. Voorbeelden hiervan zouden kunnen zijn: een aan het UT-Twente gelieerd regionaal technologiepark of een hoogwaardige corridor-locatie in een stedelijke omgeving (bedrijvenpark Westermaat in Hengelo)
“EIGEN” LOCATIES:	locaties ten behoeve van de eigen behoefte en lokale opvang.

“SOLITAIRE” LOCATIES: de verspreid voorkomende activiteiten, doorgaans in de kernen zelf (verhogen veelal de vitaliteit van de individuele steden).

Voorwaarden bij de totstandkoming van een regio-locatie is dat deze niet concurrerend is ten opzichte van reguliere groeimogelijkheden van de bestaande bedrijvigheid in en rond de steden, er een planologische beperking plaatsvindt ten aanzien van overige te ontwikkelen bedrijventerreinen, er goede afspraken worden gemaakt over financiering, ontwikkeling, kavels-grootte en exploitatie, en dat er sprake is van een samenhangend en aanvaardbaar grondprijnsbeleid ten opzichte van andere bedrijventerreinen. Het terrein kan intern gesegmenteerd worden, een en ander overeenkomstig de gewenste profilering van het terrein en de toegestane bedrijfstypen in relatie tot milieuzonering.

### **Profilering toekomstige bedrijvigheid RBT**

Binnen het streven om het gesignaleerde tekort, zowel kwantitatief als kwalitatief, op te heffen, heeft Twente een hoog ambitieniveau. De gemeenten in de regio zien kansen om de werkgelegenheid extra te stimuleren. Daarbij wordt gemikt op een aantal kansrijke doelgroepen waar Twente zich de komende periode specifiek op wil richten ter bevordering van de werkgelegenheids-groei:

- industrieel-logistiek cluster (industrie/assemblage en hieraan gerelateerde logistieke dienstverlening);
- high-tech cluster (hoogwaardige industrie en R&D-activiteiten);
- diensten (zakelijke en financiële diensten).

De precieze profilering van het RBT is een punt van nadere uitwerking. Naast de locatie en inrichting van het RBT zal mede op basis van het MER een nadere specificatie worden gemaakt van bedrijfstypen welke zich op het RBT kunnen vestigen.

Op korte termijn is het van belang dat er een start wordt gemaakt met het RBT, dat ten behoeve van het industrieel-logistiek cluster ontwikkeld wordt als Gemengd-plus en Transport & Distributie (T&D) terrein. Beoogde bedrijven voor vestiging op het RBT zijn afkomstig uit de doelgroepen productie, bouw en logistiek. Binnen deze doelgroepen is een uitgebreid scala aan bedrijfstypen te onderscheiden, waarbij de onderliggende bedrijven variëren in zowel aard als omvang. Per doelgroep bestaat echter eenduidigheid voor wat betreft de milieuzonering rondom de bedrijven. Bedrijven behorend tot de doelgroep ‘Gemengd-plus’, in het verleden getypeerd als ‘zware industrie’, hebben met elkaar gemeen dat zij een afstand van minimaal 1000 meter tot hindergevoelige (woon)omgeving in acht moeten nemen. Conform de VNG-visie op bedrijven in relatie tot milieuzonering betekent dit dat bedrijven uit milieucategorie 5 op een Gemengd-plus terrein worden toegestaan. Bedrijven uit de doelgroep T&D dienen een afstand van minimaal 300 meter (milieucategorie 4) in acht te nemen.

Rekening houdend met bovengenoemde aspecten wordt vanuit de RBT-doelgroepen in algemene zin veel waarde gehecht aan de volgende punten:

- goede bereikbaarheid van de afzonderlijke bedrijven en het bedrijventerrein als geheel: goede interne en externe ontsluiting van de locatie;
- nabijheid van multimodale overslagmogelijkheden
- voldoende uitbreidingsmogelijkheden;
- mogelijkheid om relatief grootschalige kavels, in casu kavels van minimaal drie hectare, tot ontwikkeling te brengen.

## Conclusie

Op basis van het voorgaande kan worden gesteld dat de ontwikkeling van het RBT zowel uit kwalitatief als uit kwantitatief oogpunt zeer noodzakelijk is.

**Foto 2. Zoeklocatie Borne-Noord.**



## 2.3 Potentiële vestigingsgebieden

### Uitgangssituatie

Binnen de regio Twente vormen Almelo, Borne, Hengelo en Enschede tezamen de grootste stedelijke concentratie in Nederland buiten de Randstad. Deze Twentse stedenband (zie bijlage 3) wordt binnen de nationale hoofdstructuur van Stedenland-Plus<sup>2</sup> beschouwd als corridorknooppunt. Corridor wordt hierbij gedefinieerd als een verstedelijkingsas, opgebouwd langs doorgaande verkeersverbindingen (weg, rail en water) en samengesteld uit stedelijke kernen in combinatie met tussengelegen bebouwingszones. Deze bebouwingszones zijn bedoeld voor zowel bedrijven en kantoren als voorzieningen en bewoners.

De Stedenband Twente omvat naast de eerder genoemde stedelijke kernen de rijksweg A1, de doorgaande/internationale spoorlijn Randstad-Osnabrück en het Twentekanaal als belangrijke ontsluitingsmogelijkheden.

Het corridorknooppunt van de Stedenband Twente is aangemerkt als een 'stad-regio-corridor'. Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn het uitkristalliseren van stedelijke netwerken, de zijdelingse aangroei van steden en (stedelijke) ontwikkelingen langs transportassen. De gunstige ligging van Overijssel op de West-Oost corridor en het corridorknooppunt dat de Stedenband Twente daarbinnen vormt, heeft geleid tot het besluit om potentiële locaties voor het RBT in eerste instantie te zoeken in of direct grenzend aan de Stedenband. Gestreefd wordt naar een RBT-locatie met een centrale ligging ten opzichte van de steden en (multimodale) ontsluitingsmogelijkheden.

<sup>2</sup> Het advies Stedenland-Plus is door het kabinet aangegrepen om richting te geven aan de Vijfde Nota op de Ruimtelijke Ordening (Regeerakkoord 1998).

### Inperking zoekgebied tot zeven potentiële locaties

Op basis van zowel omgevingsfactoren als ruimtelijke eisen die de toekomstige bedrijven van het RBT aan de omgeving stellen, heeft reeds een eerste inperking van het zoekgebied voor het RBT plaatsgevonden. Deze inperking vond plaats aan de hand van de volgende punten:

- De voor het RBT benodigde bruto ruimte bedraagt minimaal 185 ha, met eventueel aanvullende milieuzones;
- De RBT locatie moet geschikt zijn voor verdere uitbreidingen en ontwikkelingsmogelijkheden in de toekomst;
- Op het RBT wordt vestiging van bedrijven in de milieucategorieën 3-5 mogelijk gemaakt (indeling conform VNG-methode). Dit betekent dat in de 'worst-case' situatie rekening moet worden gehouden met een minimaal gewenste afstand van 1000 meter tussen het RBT en (aaneengesloten) woonbebouwing;
- De RBT locatie mag niet gereserveerd zijn voor andere functies, welke conflicterend zijn voor bedrijfsvestiging;
- De RBT locatie dient niet op een grondwaterbeschermingsgebied, natuurgebied of gebied met hoge cultuurhistorische en/of landschappelijke waarden te liggen. De indeling van het landelijk gebied in vier zones vormt daarbij een belangrijk selectiemiddel. Het landelijk en provinciaal beleid staat voor om de zones III en IV (gebieden met meervoudige waardevolle natuurlijke en landschappelijke elementen) te vrijwaren van intensieve bebouwing en gebruik. Zones I en II zijn vooral gericht op agrarische ontwikkeling. Dit betekent dat de ontwikkeling van een RBT het best kan plaatsvinden c.q. het minst conflicterend is in gebieden, behorend tot zones I en II. Gebieden behorend tot zones III en IV worden uitgesloten voor ontwikkeling van bedrijventerreinen;
- De RBT locatie moet bij voorkeur aansluiten op bestaande bedrijventerreinen danwel bestaand stedelijk gebied;
- Mogelijkheden voor multimodale ontsluiting van het RBT (weg, water spoor);
- De RBT locatie dient bij voorkeur in de nabijheid van een luchthaven te liggen;
- De RBT locatie dient bij voorkeur in de nabijheid of ten minste in directe verbinding met een (toekomstige) terminal te liggen;
- De RBT locatie dient bij voorkeur te liggen in de nabijheid van scholings- en onderwijsinstellingen, logistieke dienstverlening en (hoogwaardige) recreatievoorzieningen.

Deze inperking resulteerde in uitsluitingsgebieden, gebieden waarbinnen de ontwikkeling van een RBT niet wenselijk of zelfs (wettelijk) onmogelijk is. In het resterende gebied kan een RBT in principe worden ontwikkeld. De inperking resulteerde in de volgende zeven gebieden, waar een RBT in beginsel kan worden gerealiseerd:

1. Almelo-Noord;
2. Almelo-Zuid, nabij Bornerbroek;
3. Borne-Noord;
4. Hengelo-Oldenzaal, nabij Deurningen;
5. Hengelo-Enschede;
6. Almelo-Zuidoost;
7. Wierden-Zuid.

Een overzicht van de ligging van deze gebieden is gegeven in bijlage 3.

### Selectie minder kansrijke locaties

De zeven potentiële locaties zijn in een vervolgstap nader geanalyseerd. Doel hiervan was om de minder kansrijke locaties in een zo vroeg mogelijk stadium uit te selecteren. Impliciet wordt hiermee voorkomen dat in het MER (onnodig) veel locaties in beschouwing moeten worden genomen.

De zeven potentiële locaties zijn in deze vervolgstap getoetst aan de belangrijkste eisen en wensen die vanuit de toekomstige bedrijven aan de omgeving worden gesteld. Het RBT zal worden ontwikkeld als Gemengd-plus en T&D terrein, met als doelgroepen productie, bouw en logistiek. Vanuit deze doelgroepen wordt in algemene zin veel waarde gehecht aan een goede bereikbaarheid en ontsluiting van de locatie en voldoende uitbreidingsmogelijkheden.

De volgende vier locaties zijn als minst kansrijk geacht voor de ontwikkeling van het RBT en worden dan ook niet verder in beschouwing genomen.

1. Almelo-Noord;
2. Hengelo-Enschede;
3. Almelo-Zuidoost;
4. Wierden-Zuid.

#### *Almelo-Noord*

Een belangrijk nadeel van deze locatie is het ontbreken van een directe snelwegverbinding. Bovendien zijn de ruimtelijke mogelijkheden reeds toegedacht aan lokale behoeften voor wonen en bedrijvigheid. Tot slot dreigt deze locatie een verhoudingsgewijs 'lokaal karakter' te krijgen vanwege de noordelijke, minder centrale ligging ten opzichte van de andere Twentse steden. Omdat het RBT een 'regionale uitstraling' moet hebben, is een centrale ligging een belangrijk selectie criterium.

#### *Wierden-Zuid*

Naast de decentrale ligging in de stedenband is de omvang van deze locatie te klein om een RBT te ontwikkelen.

#### *Almelo-Zuidoost*

Een belangrijk nadeel van deze locatie is de ligging op een ecologische verbindingzone. Bovendien ontbreekt een directe aansluiting op de snelweg.

#### *Hengelo-Enschede*

Belangrijk nadeel van deze locatie is de ligging op een ecologische verbindingzone. Daarnaast biedt de locatie, vanwege de relatief beperkte ruimte, onvoldoende ontwikkelingsmogelijkheden voor de toekomst. Bovendien is deze locatie in beeld voor lokale uitbreidingsbehoeften, waarbij vestiging van meer hoogwaardige functies wordt voorgestaan (anders dan Gemengd-plus en T&D).

### In het MER uit te werken locaties

De locaties met de beste potenties om een RBT te ontwikkelen zijn:

1. Almelo-Zuid, nabij Bornerbroek;
2. Borne-Noord;
3. Hengelo-Oldenzaal, nabij Deurningen.

Deze locaties onderscheiden zich met name door ten eerste de ligging in/grenzend aan de stedenband. Ten tweede speelt mee de gunstige ligging aan goede infrastructuur. Ten derde geldt met name voor de locatie Hengelo-Oldenzaal dat hier in de toekomst mogelijk een koppeling kan plaatsvinden met zowel een geplande terminal in het gebied als het bestaande vliegveld Twente.

Het Lansinkberaad<sup>3</sup> heeft in nauwe samenspraak met de gemeente Borne besloten om de locaties Almelo-Zuid en Borne-Noord gecombineerd, als één zoekgebied te beschouwen. Hierdoor ontstaat onder meer een zo ruim mogelijk zoekgebied, afgestemd en zo mogelijk in wisselwerking met reeds geplande lokale bedrijvigheid.

De gemeenten Hengelo en Borne gaan er overigens van uit dat het gebied tot de rode lijn op de streekplankaart (zie pagina 5) waarschijnlijk geheel nodig zal zijn voor de lokale behoefte.

### Conclusie

Het RBT zal worden ontwikkeld op een nog nader te bepalen locatie binnen de geselecteerde zoekgebieden Almelo-Zuid/Borne-Noord en Hengelo-Oldenzaal. Bij de definitieve locatiekeuze speelt het op te stellen MER een belangrijke rol.

### 2.4 Beleidskader

Deze paragraaf bevat een eerste globale schets van het beleidskader waarin de voorgenomen activiteit moet worden geplaatst. Het is van belang om na te gaan in hoeverre de realisatie van het regionale bedrijventerrein past binnen de doelstelling van het beleid.

Er is onderscheid gemaakt naar beleid op gemeentelijk niveau, beleid op provinciaal niveau en het beleid van de rijksoverheid. Voor elk niveau zullen de belangrijkste beleidsnota's worden benoemd en wordt een samenvattend beeld gegeven van de belangrijkste beleidslijnen. In het MER zullen deze nota's - voor zover relevant - uitgebreider aan de orde komen.

#### Rijksniveau:

- Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) (1993);
- Actualisering Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINAC) (1997);
- Startnotitie 5<sup>e</sup> Nota Ruimtelijke Ordening (1999);
- Nota Ruimtelijk Economisch Beleid (1999);
- Nota Milieu en Economie (1997);
- Nota Ruimte voor Regio's (1995);
- Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) (1991);
- Nationaal Milieubeleidsplan 2 en 3 (NMP2, 1993; NMP 3, 1998);
- Structuurschema Groene Ruimte (1992);
- Nota Landschap (1992);
- Vierde Nota over de Waterhuishouding (1997);
- Nota Cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting (Belvédère, 1999).

Met de VINEX is een aanzet gegeven tot een stedelijke ontwikkeling waarbij de stedelijke knooppunten en stadsgewesten als trekkers van de nationale economie fungeren. Enschede-Hengelo is in de VINEX aangewezen als stedelijk knooppunt. Deze koers is in de VINAC niet wezenlijk gewijzigd. In het kader van de in voorbereiding zijnde 5<sup>e</sup> Nota over de Ruimtelijke Ordening vindt momenteel een discussie plaats omtrent de mate waarin de economische ontwikkeling niet alleen gekoppeld moet worden aan de ontwikkelingen in en om de knooppunten, maar er ook ruimte moet worden geboden voor versterking van ruimtelijk-economische ontwikkelingen langs corridors. De nadruk in het rijksbeleid wordt gelegd op de bereikbaarheid van nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen en intensief ruimtegebruik. Nieuwe locaties

<sup>3</sup> De gemeenten Almelo, Hengelo en Enschede werken op het gebied van economische ontwikkeling samen in het 'Lansink-beraad', met als hoofddoel de economische structuur van de stedenband te versterken. Het Lansinkberaad heeft een bestuurlijk mandaat. Besluiten genomen in het Lansinkberaad worden overgenomen door de verschillende colleges van B&W van Almelo, Hengelo en Enschede.

dienen multimodaal ontsloten te zijn, bij voorkeur in de nabijheid van een terminal.

Daarnaast wordt in toenemende mate aandacht besteed aan de relatie tussen ontwikkeling van bedrijventerreinen en het milieu. Bijvoorbeeld op het gebied van ingrepen in de waterhuishouding (of het beperken daarvan), het stimuleren van de mogelijkheden voor openbaar vervoer of de ontwikkeling van duurzame bedrijventerreinen.

#### **Provinciaal niveau:**

- Streekplan Twente (herziening 1997);
- Strategische Visie 2020 (1998);
- Strategische Visie Twente 2000<sup>+</sup>
- Streekplan 2000 (concept);
- Waterhuishoudingsplan 2000 (concept);
- Milieubeleidsplan 2000 (concept);
- Plan van aanpak Pilot-reconstructieproject 'Het Hart van Twente' (1999);
- Ruimte voor bedrijvigheid (1997);
- Richtlijnen voor de toepassing van het compensatiebeginsel voor natuur, bos en landschap (1998).

De provincie Overijssel wil de gunstige ligging van Twente op de West-Oostcorridor tussen de Randstad en de daarin gelegen mainports enerzijds en Midden- en Noord-Duitsland/ Scandinavië/ Oost-Europa anderzijds uitbuiten en een verdere uitbouw van de structureel sterke positie van het stedelijk en economisch kerngebied in de regio krachtig ondersteunen. Voorts streeft de provincie naar een versterking van de relatie met de andere stedelijke en economische zwaartepunten in het oosten en noorden van het land en in het aangrenzende Duitse gebied. Hierbij staan de verbindingssassen van de snelwegen, spoor en waterwegen centraal.

Ruimtelijk ligt het accent bij de regionale ontwikkeling op de bundeling van wonen, werken en voorzieningen in het stedelijk gebied: naast de ontwikkeling van de economische motorfunctie van het stedelijk knooppunt moet deze bundeling bijdragen tot het beperken van (de groei van) de (auto)mobilititeit. Het bandstad-concept waarbij de stedelijke ontwikkeling geconcentreerd rond de as Wierden-Almelo-Borne-Hengelo-Enschede(-Gronau) wordt gedacht, biedt goede mogelijkheden om de rol van het openbaar vervoer te versterken. Bij het ontsluiten van nieuwe woon- en werklocaties ligt daarom ook de nadruk op openbaar vervoer en fietsverbindingen. Met de bundeling wordt voorts bereikt dat de aanspraken op het landelijk gebied zo gering mogelijk blijven.

Daarnaast is het provinciaal beleid, evenals het rijksbeleid, gericht op het bevorderen van multimodale vervoerswijzen en daarmee het stimuleren van het milieuvriendelijke vervoer per spoor en over water, met name voor Gemengd-plus en T&D bedrijven. Hiervoor acht de provincie de aanleg van één of meerdere terminals noodzakelijk. Er zijn plannen voor de aanleg van een terminal in Hengelo.

In het vigerende streekplan Twente staat een tweetal beleidsuitgangspunten centraal:

- het herstel, behoud en ontwikkeling van een evenwichtig en duurzaam milieu, als levensvoorwaarde voor mens, plant en dier. Bodem, water en lucht dienen hierbij ten minste over een basiskwaliteit te beschikken;
- een duurzame economische ontwikkeling, genormeerd door de zorg voor een evenwichtig en duurzaam milieu.

Het nieuwe Streekplan, Waterhuishoudingsplan en Milieubeleidsplan worden in samenhang ontwikkeld. Ze vloeien voort uit de Strategische visie



“Overijssel, Kwaliteit in Vernieuwing”. In deze visie heeft de Provincie gekozen voor *sociale kwaliteit en welzijn* als hoofdmotieven voor haar beleid. Dit betekent dat economische groei en nieuwe ingrepen in de leefomgeving moeten bijdragen aan de hoofdkoers van de Strategische visie. Het bieden van ontwikkelingsruimte voor economische groei speelt daarbij een belangrijke rol. Voor Twente wordt het van belang geacht de inspanningen die gericht zijn op verdere verbetering van de Twentse economie de komende periode krachtig voort te zetten en economische ontwikkelingen te versnellen. Daarbij dienen uiteraard de landschappelijke en ecologische kwaliteiten in acht te worden genomen en waar mogelijk te worden versterkt.

**Foto 3. Zoeklocatie Hengelo-Oldenzaal.**



#### **Regionaal en gemeentelijk niveau:**

- Waterbeheersplan Regge en Dinkel;
- Structuurschets Borne-Hengelo;
- Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Enschede 2015;
- Nota Bedrijventerreinen Enschede (1995);
- Intergemeentelijke Structuurschets Enschede/ Hengelo;
- Structuurplan Almelo;
- Nota Bedrijventerreinen Hengelo;
- Vigerende bestemmingsplannen en lopende landinrichtingen voor de beide zoekgebieden.

Binnen het m.e.r.-traject wordt gezocht naar mogelijkheden voor meerwaarde ten opzichte van de andere beleidstrajecten. Binnen en tussen de diverse overheden worden de trajecten en processen ambtelijk afgestemd.

In de regionale en gemeentelijke plannen staat uitbreiding op de huidige bedrijventerreinen centraal naast de toekomstige realisering van nieuwe terreinen waar de noodzakelijke uitbreiding plaats kan vinden. Nieuwe terreinen dienen aansluiting te vinden aan reeds bestaande bedrijventerreinen. Locaties waarover gerept wordt zijn onder andere Almelo Noord, in aansluiting op het bedrijvenpark Twente; Almelo Zuid in de richting van Bornerbroek; Hengelo uitbreiding bij Westermaat (Hengelo Noord) en Boeldershoek (Hengelo Zuid). Daarbij komt de wens vanuit het Lansinkberaad (waarin de gemeenten Almelo, Hengelo en Enschede samenwerken) tot ontwikkeling van een grootschalig regionaal bedrijventerrein.

Overigens is in veel plannen genoemd het behoud van groene en landschappelijke structuren en mogelijke uitbreiding ervan. Zowel voor het behoud van natuur als in dienst van de bevolking in de groeikernen. Het beleid is verder gebaseerd op zo min mogelijk versnippering en verstoring.

### **2.5 Doel van de voorgenomen activiteit**

Met het realiseren van een regionaal bedrijventerrein stelt het PO Twente zich ten doel te voorzien in de verwachte kwantitatieve behoefte aan bedrijventerreinen en aan te sluiten bij de kwalitatieve economische ambities zoals door de regio gesteld. Ontwikkeling van het terrein dient op een duurzame wijze te geschieden.

Het RBT dient zodanig te worden gelokaliseerd en ingericht dat voldaan wordt aan de volgende (neven)doelstellingen:

- creëren (boven)regionale c.q. nationale uitstraling;
- multimodale ontsluiting;
- intensief ruimtegebruik;
- voldoende ontwikkelingsmogelijkheden voor de toekomst;
- opvang lokale, relatief grootschalige bedrijvigheid;
- geen aantasting van gebieden met hoge natuur- en/of landschappelijke waarden.



### 3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

#### 3.1 Duurzame ontwikkeling van bedrijventerreinen

De voorgenomen activiteit wordt als volgt omschreven:

*de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein Twente (RBT) op een nog nader te bepalen locatie binnen de zoekgebieden Almelo-Zuid, nabij Bornerbroek / Borne-Noord of Hengelo-Oldenzaal.*

Het voornemen gaat uit van een duurzame ontwikkeling om een in alle opzichten hoogwaardig bedrijventerrein te realiseren, in nauwe samenhang met de omgeving. Bij deze ontwikkeling vormen de eisen en wensen die vanuit het RBT aan de omgeving worden gesteld de basis. In hoofdstuk 2 is hier reeds op ingegaan.

Bij het zoeken naar geschikte locaties voor het RBT en bij de nadere inrichting van het terrein wordt niet alleen gekeken naar kwetsbare gebiedsfuncties, welke een bedreiging kunnen vormen voor de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein, maar tevens naar kansen die de omgeving biedt. Deze kansen hebben betrekking op de mogelijkheden om zowel een duurzaam RBT te realiseren als invulling te geven aan de ‘streefbeelden’ van een duurzame omgeving.

Voor de ontwikkeling van een duurzaam RBT worden de zoekgebieden en omgeving in eerste instantie weergegeven als een samenhangend stelsel 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 wordt aldus ontleed in de volgende vijf netwerken:

- het blauwe netwerk: water
- het groene netwerk: natuur
- het grijze netwerk: infrastructuur
- het rode netwerk: stedelijk gebied
- het gele netwerk: landschap en cultuurhistorie

Het MER dat ten behoeve van het RBT wordt opgesteld zal ingaan op de mogelijkheden om een duurzame ontwikkeling te realiseren, waarbij de ontwikkeling van het RBT zoveel mogelijk samengaat met het realiseren van de ‘streefbeelden’ van de verschillende netwerken. Op deze wijze wordt een duurzame integratie nagestreefd van het regionaal bedrijventerrein in zijn omgeving. Om tot een duurzame integratie te komen worden in het MER achtereenvolgens locatie-alternatieven en inrichtingsalternatieven ontwikkeld. Locatie-alternatieven worden ontwikkeld op basis van kansen en kwetsbaarheden vanuit de verschillende netwerken. Voor de meest geschikte locatie(s) worden vervolgens inrichtingsalternatieven ontwikkeld. De mogelijkheden om het RBT in te richten vinden hun basis in het eerder genoemde programma van eisen en wensen, waarbij een toespitsing plaatsvindt op locatie-specifieke elementen. Doel hiervan is om de inrichting van het RBT zodanig vorm te geven dat tevens invulling wordt gegeven aan het gewenste streefbeeld voor de omgeving.

Een volledig overzicht van de mogelijkheden om tot (integrale) duurzame ontwikkeling te komen, wordt verkregen door de verschillende netwerken (en daarbij de streefbeelden) als het ware ‘over elkaar te schuiven’. Naar verwachting zal het RBT niet voor alle netwerken een even grote bijdrage kunnen leveren aan de bijbehorende streefbeelden. Door de verschillende wisselwerkingen kunnen de netwerken elkaar onderling versterken, maar ook tegenwerken. Een en ander brengt met zich mee dat gedurende het ontwikkelingsproces keuzen moeten worden gemaakt, onder meer ten aanzien van het belang van de aanwezige netwerken en het na te streven toekomstbeeld van de omgeving.

De uiteindelijke keuze voor het RBT zal worden bepaald door de combinatie van het beste locatie-alternatief en een op die locatie afgestemde inrichting. Via dit uiteindelijke voorkeursalternatief wordt zo optimaal mogelijk invulling gegeven aan de wensen en eisen vanuit zowel het RBT als de omgeving.

### 3.2 Locatie alternatieven

Het proces van de locatiekeuze begint met het in kaart brengen van de netwerken binnen de geselecteerde zoekgebieden. Per netwerk worden vervolgens de gebieden beoordeeld op relatieve geschiktheid voor het RBT. Deze mate van geschiktheid wordt in hoofdzaak bepaald door de afstand tot kwetsbare dan wel kansrijke elementen. Op deze wijze wordt voorkomen dat het RBT op voorhand te dichtbij of binnen kwetsbare gebieden wordt gelokaliseerd. De relatieve geschiktheidsbeoordeling gaat uit van het principe dat het betreffende gebied in zijn geheel geschikt is voor ontwikkeling van het RBT, maar dat sommige gebiedsdelen meer geschikt zijn dan andere.

Ter completering vindt per netwerk een inventarisatie en analyse plaats van de (relatief) kwetsbare gebiedsdelen en locaties waar een RBT kan bijdragen aan de ontwikkeling van een duurzaam netwerk.

Nadat bovengenoemde stap voor alle netwerken is uitgevoerd, worden de netwerken ‘over elkaar geschoven’. Hiermee ontstaat een integraal beeld van de relatieve geschiktheid van het zoekgebied om een RBT te ontwikkelen. Het ‘over elkaar schuiven’ van de netwerken brengt al gauw met zich mee dat een (deel)gebied met een gunstige ligging ten opzichte van een of meerdere netwerken, juist een ongunstige ligging heeft ten opzichte van een of meerdere andere netwerken. Afhankelijk van het belang van de betreffende netwerken en de mate waarin negatieve beïnvloeding plaatsvindt, zal voor dergelijke (deel)gebieden worden geïnventariseerd in hoeverre via inrichtingsalternatieven de gesignaleerde knelpunten kunnen worden teruggedrongen.

De integrale geschiktheidsbeoordeling vindt in eerste instantie plaats vanuit de gedachte dat alle netwerken een even groot belang hebben (‘blanco visie’ op de netwerken). Daarnaast vindt een beoordeling plaats waarbij een of meerdere netwerken een groter belang vertegenwoordigen. Zo kan een beoordeling plaatsvinden vanuit een ‘natuurvisie’, waarbij aan de netwerken Groen en (eventueel in combinatie met) Blauw een zwaarder gewicht wordt toegekend. Het toekennen van gewichten zal geschieden door de leden van het PO Twente, met inachtneming van eventueel binnengekomen reacties vanuit de bevolking.

In het navolgende worden de netwerken binnen het studiegebied beschreven. Voor de bijbehorende kaarten wordt verwezen naar bijlage 5. Een nadere uitwerking zal plaatsvinden in het MER.

### 3.2.1 Het blauwe netwerk

#### *Definitie*

Het blauwe netwerk is het samenhangend stelsel van oppervlaktewater en grondwater in zowel stedelijk als landelijk gebied. Dit stelsel bestaat uit de aanwezige sloten, weteringen, kanalen, plassen, meren e.d. en uit diepe en ondiepe grondwatervoorraden, grondwaterstromingen, kwel- en infiltratiegebieden.

#### *Huidige situatie*

De zoekgebieden liggen beide in een gebied waarin kwelwater voorkomt. De locatie Almelo-Borne is gelegen langs een zijtak van het Twentekanaal. Er wordt rekening gehouden met de eventuele aanleg van het Twente-Mittellandkanaal waarvan het studietracé dwars over het zoekgebied loopt en met een eventuele ‘natte doorbraak’ ten zuiden van Almelo. Het zoekgebied Hengelo-Oldenzaal overlapt voor een deel het Hengelose intrekgebied en een stuk grondwaterwingebied, beide aan de zuidzijde van de zoeklocatie.

#### *Streefbeeld*

Er is sprake van een duurzaam functionerend blauw netwerk wanneer de gebruiksanspraken en effecten van wonen en werken 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 blauwe netwerk zijn onder andere:

- aanwezigheid van schoon water;
- natte natuurontwikkeling;
- waterstromen binnen de locatie scheiden naar kwaliteit, zo mogelijk binnen de locatie zelf zuiveren.

### 3.2.2 Het groene netwerk

#### *Definitie*

Het groene netwerk wordt gevormd door het samenhangend stelsel van gebieden en zones die belangrijk zijn voor leven en verspreiding van wilde planten en dieren. Tot dit netwerk behoren de aanwezige terreinen met hoge ecologische kwaliteiten (zoals bossen, heiden, vennen, schraalgraslanden, natuurlijke beken) maar ook gebieden met hoge ecologische potenties (zoals kwelgebieden, gebieden met waterstagnatie, beken in het landelijk gebied).

#### *Huidige situatie*

Beide zoekgebieden liggen in agrarisch gebied met verhoudingsgewijs beperkte natuurwaarden, afgezien van een aantal kleine bossen.

Het gebied Almelo-Borne vervult binnen de Stedenband een belangrijke bufferfunctie. Het gebied overlapt aan de noordkant een deel van het Dikkersbos. Verder is langs de spoorlijn tussen Almelo en Borne een gebied aangegeven voor bosontwikkeling. Ten noorden van Borne zijn binnen het zoekgebied ecologische verbindingzones aangegeven. Daarnaast bestaat een plan voor een ‘natte doorbraak’ ten zuiden van Almelo, waarmee onder andere natuurontwikkeling wordt beoogd.

Het gebied Hengelo-Oldenzaal grenst met de zuidoost zijde aan een bosgebied. Binnen het gebied zijn ecologische verbindingzones aangegeven tussen noordwest en zuidoost Twente.

*Streefbeeld*

Er is sprake van een duurzaam functionerend groen netwerk wanneer de kenmerkende levensgemeenschappen voor het gebied zich optimaal kunnen ontwikkelen en de daarin thuishorende planten en dieren zich goed kunnen verspreiden. Dit betekent dat wonen en werken de ecologische kwaliteiten en potenties niet aantasten, en waar mogelijk bijdragen aan de versterking daarvan. 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.

*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 bufferzones;
- compensatie voor eventueel verlies van groene kwaliteiten.

## 3.2.3 Het grijze netwerk

*Definitie*

Het grijze netwerk bestaat uit het samenhangende stelsel van de infrastructuur voor de verschillende vervoer- en transportwijzen voor personen, goederen, energie, grondstoffen en afvalstoffen. Daarvan zijn de volgende onderdelen betrokken:

- autoverkeer;
- utilitaire fiets- en loop/wandelroutes;
- openbaar (personen)vervoer over de weg, over water of over rails;
- goederenvervoer over de weg, over water of over rails (multimodale vervoerswijzen);
- warmteproductie;
- afvalwater

*Huidige situatie*

De beide zoekgebieden zijn gelegen langs de achterlandverbinding A1. Daarbij valt het knooppunt Azelo (A1 / A35) net binnen het zoekgebied Almelo-Borne, en het knooppunt Buren bij Borne (eveneens A1 / A35) net buiten dit gebied. De (nog verder naar het westen door te trekken) A35 doorkruist het zoekgebied, evenals de spoorlijn Almelo-Hengelo. De NS-stations te Almelo en Borne zijn het dichtstbijgelegen. Het zoekgebied ligt tevens langs de zijtak van de hoofdvaarverbinding Twentekanaal en wordt het doorkruist door het (in studie genomen) tracé van het Twente-Mittellandkanaal.

Binnen het zoekgebied Hengelo-Oldenzaal ligt een knooppunt bij de afslag Oldenzaal van de A1 met de provinciale weg Hengelo-Oldenzaal. Een ander knooppunt Hengelo-Noord valt even ten zuiden van het zoekgebied. Verder grenst dit zoekgebied aan de spoorverbinding tussen Hengelo en Duitsland. De dichtstbijzijnde NS-stations zijn in Hengelo en Oldenzaal.

*Streefbeeld*

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

Belangrijke basisprincipes zijn daarmee:

- optimaal fietsnetwerk;
- optimaal hoogwaardig openbaar vervoernetwerk;
- beperkt autogebruik;
- zo min mogelijk energiegebruik/energieverlies.

#### *Aanknopingspunten*

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

- ontsluitingsmogelijkheden voor spoor, weg- en waterwegen;
- mogelijkheden voor multimodaal transport;
- Hoogwaardige Openbaar Vervoersmogelijkheden.

### 3.2.4 Het rode netwerk

#### *Definitie*

Het rode netwerk bestaat uit het samenhangende stelsel van (bestaande) stedelijke gebieden en het ruimtelijke gebruik daarvan.

#### *Huidige situatie*

De twee zoekgebieden liggen buiten bestaand stedelijk gebied.

Het zoekgebied Almelo-Borne overlapt de kernen Bornerbroek en (ten dele) Zenderen en grenst aan de bestaande en geplande bedrijventerreinen in Almelo en Borne. In het gebied is zowel aan de Almelose als aan Bornse zijde een nader te bepalen werkgebied gepland. Aan Almelose zijde is daarnaast een bedrijventerrein voor lokale behoefte gepland, met een omvang van circa 115 hectare. Binnen het zoekgebied ligt eveneens de vuilstortplaats Elhorst/Vloedbelt.

Het zoekgebied Hengelo-Oldenzaal grenst aan de westzijde aan een stedelijk woongebied. Aan zowel de oost- als de westzijde bevindt zich een kleinschalig bedrijventerrein.

#### *Streefbeeld*

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:

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

### 3.2.5 Het gele netwerk

#### *Definitie*

Het gele netwerk omvat de visueel-ruimtelijke en cultuurhistorische patronen en structuren die de identiteit van de verschillende (stads)landschapstypen en de ruimtelijke relaties daartussen bepalen.

#### *Huidige situatie*

In het oosten van het zoekgebied Almelo-Borne zijn enkele archeologisch waardevolle gebieden gelegen. Tevens bevinden zich in het uiterste noorden van het zoekgebied landgoederen.

In tegenstelling tot het zoekgebied Almelo-Borne komen in het gebied Hengelo-Oldenzaal over het gehele oppervlak geomorfologische, geologische of bodemkundige objecten (gea-objecten) met een beschermd status voor.



Tevens is een archeologisch waardevol gebied<sup>4</sup> gelegen binnen de grenzen van het zoekgebied. Daarnaast zijn enkele landgoederen gesitueerd in het zuiden van het zoekgebied.

### *Streefbeeld*

Er is sprake van een duurzaam functionerend geel netwerk wanneer er sprake is van kwalitatief hoogwaardige stadslandschappen die duurzaam en streek-eigen zijn. Dit betekent dat zorgvuldig moet worden omgegaan met cultuur-historisch 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 (streek-eigen) bebouwingsstructuren.

### **3.3 Inrichtingsalternatieven**

Voor de als meest geschikt geachte locaties worden inrichtingsalternatieven ontwikkeld. Op lokaal niveau geven deze alternatieven de mogelijkheden weer om invulling te geven aan de gesignaleerde kansen en potenties voor duurzame ontwikkeling. Kansrijke koppelingen vanuit het locatiekeuzeprocess kunnen in dit stadium vertaald worden naar concrete aanknopingspunten met bijvoorbeeld bestaande structuurelementen. Bij de totstandkoming van de inrichtingsalternatieven zal zoveel mogelijk worden aangesloten bij de streefbeelden van de vijf netwerken. Voor de eventuele aantasting van kwetsbaarheden worden aanvullende maatregelen geformuleerd welke mitigerend of compenserend kunnen zijn. Op deze wijze wordt op zowel regionaal als lokatieniveau invulling gegeven aan duurzame ontwikkeling.

Aan de volgende maatregelen (niet limitatief) kan gedacht worden:

#### *Het blauwe netwerk:*

- voorkómen van verstoring van ondoorlaatbare bodemlagen;
- wateraanvoer en -afvoer scheiden;
- waterkwaliteit binnen de locatie verbeteren.

#### *Het groene netwerk:*

- actuele natuurwaarden opnemen in het inrichtingsplan;
- voorzieningen treffen die een eventuele barrièrewerking verminderen;
- koppelingen met verbindingzones;
- onbruikbare overhoeken aankopen en opnemen in de groenstructuur.

#### *Het grijze netwerk:*

- optimalisering van hoogwaardig openbaar vervoer;
- ontsluitingsmogelijkheden voor multimodaal transport;
- optimaliseren van fiets- en voetgangersverbindingen;
- overige optimale ontsluitingsmogelijkheden.

#### *Het rode netwerk:*

- beperking van het stedelijk ruimtebeslag door intensief ruimtegebruik;
- het creëren van een passende aansluiting bij bestaande stedelijke patronen.
- beperking van interne automobiliteit;

<sup>4</sup> Gebied met beschermde monumenten of meldings- en attentiegebied.

- beperking van geluids- en trillingshinder.

*Het gele netwerk;*

- het creëren van zichtlijnen en ruimtelijke relaties met de omgeving;
- waar mogelijk karakteristieke cultuurhistorische en landschapsbepalende elementen opnemen in het bedrijventerrein;
- archeologische en aardkundige waarden ontzien bij de aanleg.

#### **3.4 Referentiesituatie / nulalternatief**

De referentiesituatie ofwel het nulalternatief vormt de situatie waarin het RBT niet wordt ontwikkeld. Wel wordt uitgegaan van de situatie, zoals beschreven in de vigerende plannen, en rekening gehouden met reeds redelijk concrete ontwikkelingen. Het nulalternatief betekent ook dat de behoefte aan bedrijventerreinen wel toe zal nemen, maar dat aan deze vraag niet beantwoord gaat worden. Met het nulalternatief wordt dus niet voldaan aan de doelstelling om bij te dragen aan het tijdig ter beschikking hebben van een voldoende areaal aan geschikte bedrijventerreinen.

#### **3.5 Meest milieuvriendelijk alternatief**

Het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) is het alternatief waarbij het RBT zodanig wordt gelokaliseerd en ingericht dat de kansen voor duurzame ontwikkeling optimaal worden benut en de negatieve gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel zoveel mogelijk worden beperkt. Een en ander met inachtneming van autonome ontwikkelingen, waaronder andere stedelijke ontwikkelingen dan het RBT.

Elementen die bij het MMA een belangrijke rol spelen zijn onder andere een zo gunstig mogelijke inpassing van het bedrijventerrein in de landschappelijke en ecologische structuur, optimale inpassing van groen- en watervoorzieningen, het zoveel mogelijk vermijden van hinder door geluid, geur en stof, en het creëren van goede ontsluitingsmogelijkheden waardoor verkeersoverlast en onveilige situaties kunnen worden voorkomen.

Het MMA vormt een optimale invulling van de genoemde punten waarbij het kostenargument van ondergeschikt belang is.

## 4 Te verwachten effecten

### 4.1 Bedrijventerreinen en mogelijke effecten

In de levenscyclus van een bedrijventerrein zijn een viertal fasen te onderkennen, die van invloed zijn op de mogelijke effecten, te weten:

1. *planfase*: de fase van planvorming, waarin de locatiekeuze en de inrichting van de geselecteerde locatie vorm krijgt;
2. *aanlegfase*: de fase van het gereed maken van de uiteindelijke locatie en omgeving voor bedrijven en infrastructurele voorzieningen;
3. *exploitatiefase*: de fase waarin het bedrijventerrein in gebruik wordt genomen en beheerd;
4. *sloop- en renovatiefase*: de fase waarin sprake is van het beëindigen, vervangen of renoveren van een functie of object.

In het MER zal worden ingegaan op de effecten die optreden in de aanleg- en exploitatiefase. De effecten in de sloop- en renovatiefase zijn op dit moment moeilijk in te schatten. De keuzen met betrekking tot de te gebruiken materialen, van invloed op de effecten in de sloop- en renovatiefase, worden echter in de voorafgaande fasen gemaakt. Op indirecte wijze kan zodoende een beeld worden geschetst van mogelijke effecten.

De planfase komt in het MER tot uiting in het proces van de locatiekeuze, waarbij het benutten van kansen voor duurzame ontwikkeling centraal staat. Het optimaal benutten van kansen betekent tevens dat kwetsbare gebiedsfuncties of -waarden zo min mogelijk worden aangetast ofwel negatieve gevolgen voor de omgeving zoveel mogelijk worden voorkomen of beperkt.

De aanleg en exploitatie van een bedrijventerrein kan resulteren in een aanzienlijke verandering van de ruimtelijke en milieusituatie ter plaatse en in de omgeving van de geselecteerde locatie. Bestaande kenmerken, waarden en emissies kunnen verdwijnen, terwijl een bedrijventerrein op zich weer andere effecten tot gevolg heeft.

Belangrijke aandachtspunten bij de analyse en beoordeling van de effecten zijn:

- de aard van de effecten: tijdelijke of permanent, omkeerbaar of onomkeerbaar;
- de oorsprong van de effecten: zijn de effecten een gevolg van de gekozen locatie of van de gekozen inrichting;
- de schaal waarop de effecten zich manifesteren: lokaal of regionaal.

Samenvattend zijn in algemene zin de volgende effecten te verwachten:

#### **Effecten ter plaatse van de bedrijventerreinlocatie:**

- effecten in de aanlegfase, gerelateerd aan de wijziging van het bestaande bodemgebruik, resulterend in het verdwijnen van bestaande bodemkundig, waterhuishoudkundig, landschappelijk en/of ecologisch waardevolle gebieden;
- effecten in de exploitatiefase door bronnen binnen het bedrijventerrein met als gevolg een beïnvloeding van het werk- en leefmilieu ter plaatse op het bedrijventerrein en binnen de bedrijven.

**Effecten in de omgeving van de bedrijventerreinlocatie:**

- effecten in de aanlegfase, zoals aantasting van bodemkundige, waterhuishoudkundige, natuur- en/of landschappelijke waarden als gevolg van grondwaterstand verlagingen, de aanleg van nieuwe aanvoerwegen etc.;
- effecten in de exploitatiefase, zoals beïnvloeding van bodem en water, natuurwaarden, landschappelijke waarden en/of woon- en leefmilieu van woongebieden in de omgeving van het terrein. Hierbij kan nog onderscheid worden gemaakt in effecten in de directe nabijheid van de locatie en in effecten die op grotere afstand optreden.

De locatiekeuze van het RBT vindt plaats op basis van de aanwezigheid van kansen voor duurzame ontwikkeling en de aanwezige potenties daartoe. De aanwezigheid van kwetsbare gebieden, dat wil zeggen gebieden die gevoelig zijn voor ruimtelijke functieveranderingen, zijn bij deze keuze impliciet meegenomen. Kwetsbare gebieden kunnen de kansen voor duurzame ontwikkeling op regionaal niveau frustreren, tenzij via inrichtingsmaatregelen op locatieniveau alsnog een duurzamere situatie kan worden gecreëerd. Uiteindelijk zal de locatiekeuze voor het RBT zodanig zijn, dat negatieve effecten op voorhand zoveel mogelijk worden voorkomen dan wel beperkt.

**4.2 Effecten op de ruimtelijke netwerken**

In het MER zullen de effecten van het RBT in relatie worden gebracht met de netwerken water, natuur, infrastructuur, stad en landschap. Hieronder wordt een beeld geschetst van mogelijke effecten. Naast een beschrijving van de effecten op de afzonderlijke netwerken zullen aanwezige koppelingen tussen verschillende netwerken inzichtelijk worden gemaakt. In het MER worden de effecten gekoppeld aan zowel de keuze voor als de (duurzame) inrichting van de locatie.

**Het blauwe netwerk**

Het bouwrijp maken van de locatie beïnvloedt de bodemgesteldheid en het grondwater ter plaatse. De specifieke bodemkundige en waterhuishoudkundige situatie, tezamen met de wijze van bouwrijp maken, bepaalt in sterke mate het effect ter plaatse van de locatie en in de (directe) omgeving daarvan.

Bij de aanleg van het RBT moeten mogelijkerwijs bestaande waterlopen worden gedempt. Hierdoor treden wijzigingen op in het huidige peilbeheer, die middels de aanleg van nieuwe waterlopen dienen te worden hersteld. Plaatselijk kunnen de stroomsnelheden van het aanwezige oppervlaktewater hierdoor veranderen, wat weer gevolgen kan hebben voor de aanwezige flora en fauna (koppeling met het netwerk natuur).

Het toekomstige rioleringsstelsel speelt een belangrijke rol bij de directe beïnvloeding van de kwaliteit van het oppervlaktewater en de indirecte beïnvloeding van de hydrobiologische functie daarvan. Mede in relatie hiermee zal de toename van het verharde oppervlak leiden tot wijzigingen in de afvoer van het hemelwater.

**Het groene netwerk**

De aanleg van het RBT beïnvloedt de in het gebied aanwezige vegetaties, fauna en ecologische relaties. Allereerst verdwijnt op de locatie (een deel van) de actuele natuurwaarden. Daarnaast kunnen omgevingsfactoren voor vegetatie en fauna worden beïnvloed. Ten aanzien van de aard van de effecten kan sprake zijn van 'vernietiging' (ruimtebeslag), 'versnippering' (barrièrewerking voor ecologische relaties) en 'verstoring' (geluid, licht).

**Het grijze netwerk**

De aanleg van het RBT wordt beïnvloed door en is van invloed op de aanwezige infrastructuur. Het effect wordt in belangrijke mate bepaald door de

verkeersaantrekkende c.q. transportgenererende werking van het RBT en de capaciteit van de bestaande infrastructuur. Naast het effect op de ontsluitingscapaciteit leidt een verkeers- c.q. transporttoename ook tot een mogelijke verandering van de geluidsniveaus en een emissietoename van luchtverontreinigende componenten. Voor een juiste beoordeling van laatstgenoemde effecten dient een koppeling te worden gemaakt met het netwerk stad.

#### **Het rode netwerk**

De aanleg van het RBT is in ruimtelijk opzicht, afhankelijk van de gekozen locatie, van invloed op de belevingswaarde van de omgeving waarin mensen wonen en werken. Daarnaast kan het woon- en leefmilieu worden beïnvloed door geuremissie, geluid, trilling, luchtverontreiniging, licht, veiligheid en barrière werking.

#### **Het gele netwerk**

De ontwikkeling van het RBT kan leiden tot aantasting van de bestaande landschappelijke structuur van het gebied en beïnvloeding van eventueel aanwezige landschapsbepalende elementen.

De mate waarin dit visueel-ruimtelijke effect optreedt wordt onder meer bepaald door factoren als: de mate van openheid/geslotenheid van het landschap; het bebouwingspatroon; het verkavelingspatroon; het wegenpatroon; de aard van het bodemgebruik.

#### **4.3 Locatie-onafhankelijke c.q. inrichtingsafhankelijke aspecten**

Het MER wordt opgesteld ten behoeve van een besluitvorming op planologisch niveau (streekplan). Dit betekent dat in het MER de aandacht in eerste instantie uitgaat naar aspecten met een ruimtelijke component. Daarnaast genereert een bedrijventerrein effecten welke niet direct een ruimtelijke component hebben. Dergelijke effecten zijn minder afhankelijk van de locatie waar het terrein wordt ontwikkeld en zijn derhalve van ondergeschikt belang bij de totstandkoming van de locatiekeuze. Het gaat hierbij om effecten ten gevolge van de te hanteren bouwmaterialen en de bouwwijze van de bedrijfspanden. Om een duurzame ontwikkeling van het RBT in een breder perspectief te plaatsen zullen in het MER ook een aantal relevante aspecten op gebouw- en materiaalniveau worden beschouwd.

#### **Gebouwniveau**

Op gebouwniveau kan in relatie tot duurzame ontwikkeling worden gedacht aan het verlengen van de levensduur van gebouwen door flexibel, aanpasbaar of demontabel te bouwen. Via deze bouwwijzen kan worden gerealiseerd dat een bepaald gebouw meerdere opeenvolgende functies kan dienen. In energetisch opzicht kan daarnaast door gebruik te maken van energie besparende maatregelen een bijdrage aan duurzaam bouwen worden geleverd. Hierbij kan ook worden gedacht aan het benutten van restwarmte.

#### **Materiaalniveau**

Bij duurzaam bouwen wordt vanaf het ontwikkelen van de bouwplannen tot en met het daadwerkelijk gebruik van een bedrijfsgebouw rekening gehouden met het milieu. Dit betekent bijvoorbeeld dat bij de bouw van een bedrijf milieuvriendelijke/duurzame materialen worden gebruikt. De aandachtspunten in relatie tot duurzaam bouwen op materiaalniveau zijn grotendeels terug te voeren tot het voorkomen van onnodig materiaal- en energieverbruik en het zoveel mogelijk toepassen van vernieuwbare of secundaire grondstoffen.

## 5 Besluitvorming en procedures

### 5.1 Inleiding

Alvorens tot de ontwikkeling van het RBT Twente kan worden overgegaan, dienen eerst nog verschillende besluiten te worden genomen. In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van deze besluiten. Daarbij is een onderscheid gemaakt tussen het m.e.r.-plichtige besluit en de overige besluiten. Ook worden de instanties genoemd, die bij deze milieu-effectrapportage zijn betrokken.

### 5.2 Te nemen en reeds genomen besluiten

#### Genomen besluit

In het bestuurlijk Programmeringsoverleg is besloten tot ontwikkeling van een RBT met een minimale omvang van 65 ha en doorgroeimogelijkheden tot 130 ha netto.

#### MER-plichtige besluit

Het MER voor het RBT wordt opgesteld om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over het Streekplan Twente. De besluitvorming betreft de uitwerking dan wel herziening van het Streekplan, een en ander mede afhankelijk van de definitieve locatie alsmede het tijdstip van de besluitvorming. Deze uitwerking dan wel herziening van het Streekplan moet worden gerealiseerd om een basis te hebben voor de daaropvolgende te doorlopen bestemmingsplanprocedure. Met de uitwerking/herziening van het Streekplan wordt een eerste stap gezet naar het planologisch mogelijk maken van het RBT. De uitwerking dan wel herziening van het Streekplan vormt het ‘m.e.r.-plichtige besluit’.

De m.e.r.-procedure en de procedure met betrekking tot de uitwerking/herziening van het Streekplan worden op elkaar afgestemd. Doel van deze afstemming is de resultaten van het milieu-effecten-onderzoek te kunnen vertalen in het (ontwerp) Streekplan.

In het traject van de milieu-effectrapportage en de streekplanuitwerking/herziening zullen de volgende besluiten nog worden genomen:

- vaststelling richtlijnen door Gedeputeerde Staten van Overijssel;
- vaststelling aanvaardbaarheid MER door Gedeputeerde Staten (bij uitwerking/herziening Streekplan) respectievelijk Provinciale Staten (bij herziening Streekplan) van Overijssel;
- vaststelling van het ontwerp- en de definitieve streekplanuitwerking of streekplanherziening door Gedeputeerde Staten respectievelijk Provinciale Staten van Overijssel.

#### Overige besluiten

Als overige besluiten, die eventueel genomen moeten worden om de ontwikkeling van het RBT mogelijk te maken, kunnen voorlopig worden genoemd:

- bestemmingsplanprocedure op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening;
- zonebesluit op grond van de Wet Geluidshinder;
- toestemming waterbeheerder op grond van de Wet op de waterhuishouding;

- lozingsvergunning op grond van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewater;
- vergunning op grond van de Grondwaterwet;
- mogelijke onteigeningen op grond van de Onteigeningswet;
- sloopvergunning op grond van de Woningwet;
- bouwvergunningen op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening;
- aanlegvergunningen op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

### 5.3 Betrokkenen bij de m.e.r.-procedure

Bij het doorlopen van de m.e.r.-procedure zijn verschillende partijen betrokken, die elk een eigen rol hebben. Voor de voorgenomen ontwikkeling van het RBT kunnen de volgende partijen worden onderscheiden:

#### Initiatiefnemer

De initiatiefnemer is de particulier of overheidsorganisatie die het voornemen heeft een activiteit te ondernemen. In deze m.e.r.-procedure wordt de rol van initiatiefnemer, zoals hiervoor reeds weergegeven, vervuld door het bestuurlijk Programmerings Overleg Twente. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de ontwikkeling van het Regionaal Bedrijventerrein Twente en voor het opstellen van de Startnotitie en het MER.

Naam en adres van de initiatiefnemer:

Programmeringsoverleg Twente  
p/a Provincie Overijssel  
Servicepunt MER Regionaal Bedrijventerrein Twente  
T.a.v. mw. J.M.G. Besseling  
Postbus 10078  
8000 GB ZWOLLE  
tel. 038 - 425 12 98  
fax 038 - 425 26 21

#### Bevoegd gezag

Onder het bevoegd gezag wordt de overheidsinstantie verstaan die bevoegd is om over het voornemen van de initiatiefnemer een besluit te nemen. In deze m.e.r.-procedure wordt deze rol vervuld door het College van Gedeputeerde Staten van Overijssel dan wel Provinciale Staten, afhankelijk van het specifiek te nemen besluit (zie vorige pagina). Voor het bevoegd gezag bestaan de belangrijkste activiteiten uit het vaststellen van de richtlijnen voor de inhoud van het MER, het beoordelen van de aanvaardbaarheid van het MER en het vaststellen van de streekplanuitwerking/ herziening.

Naam en adres van het bevoegd gezag:

Gedeputeerde Staten van Overijssel /  
Provinciale Staten van Overijssel  
Postbus 10078  
8000 GB ZWOLLE  
tel: 038 - 425 13 20 (mw. S. van Gaalen) of  
038 - 425 16 44 (dhr. P. Mossel)  
fax: 038 - 425 26 73

#### Commissie voor de milieu-effectrapportage:

Het bevoegd gezag wordt bij haar besluiten geadviseerd door de landelijke Commissie voor de milieu-effectrapportage (Commissie m.e.r.). Deze onafhankelijke commissie bestaat uit tal van deskundigen op milieugebied. Voor iedere m.e.r.-procedure wordt uit de commissie een werkgroep samengesteld. Deze werkgroep heeft tot taak het bevoegd gezag eerst te adviseren over de

inhoud van de richtlijnen (het richtlijnenadvies) en later over de juistheid en volledigheid van het MER (het toetsingsadvies).

#### 5.4 Procedure m.e.r.

De wettelijke m.e.r.-procedure bestaat uit de volgende zeven fasen:

##### 1. Opstellen Startnotitie

Het formele begin van de m.e.r.-procedure wordt gevormd door de schriftelijke mededeling van de initiatiefnemer aan het bevoegd gezag dat hij een m.e.r.-plichtige activiteit wil ondernemen. Deze mededeling heeft de vorm van een zogenaamde Startnotitie. Doel van de Startnotitie is om een zo concreet mogelijk beeld te schetsen van een voorgenomen activiteit met mogelijke alternatieven en daarmee een goede basis te leveren voor het op te stellen MER.

Na uitbrengen van de Startnotitie wordt door het bevoegd gezag een exemplaar hiervan aan de Commissie voor de m.e.r. (C-m.e.r.) en aan de wettelijke adviseurs gezonden en wordt de notitie algemeen bekend gemaakt.

Wanneer de initiatiefnemer tevens het bevoegd gezag vormt, blijft de aanmelding achterwege en volgt direct de bekendmaking.

##### 2. Opstellen richtlijnen

In de tweede fase brengen de C-m.e.r. en de wettelijke adviseurs advies uit aan het bevoegd gezag in de vorm van richtlijnen voor de inhoud van het MER. In deze fase bestaat overigens voor eenieder de gelegenheid opmerkingen over de inhoud van dergelijke richtlijnen te maken.

Voorafgaand aan het advies van de C-m.e.r. wordt een bezoek gebracht aan de locatie waar de voorgenomen activiteit zal plaatsvinden. Het conceptadvies voor de richtlijnen wordt met de C-m.e.r. besproken. Het bevoegd gezag stelt vervolgens de richtlijnen voor de inhoud van het MER vast.

##### 3. Opstellen MER

De derde fase is die waarin het MER wordt opgesteld. Een MER is gedefinieerd als “een openbaar document waarin van een voorgenomen activiteit en van redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven de te verwachten gevolgen voor het milieu in hun onderlinge samenhang op systematische en zo objectief mogelijke wijze worden beschreven”.

Voor de opstelling van het MER is de initiatiefnemer van het voornemen verantwoordelijk. Het MER wordt tezamen met het ontwerp-besluit bij het bevoegd gezag ingediend.

##### 4. Beoordeling MER

In de vierde fase wordt het MER op aanvaardbaarheid beoordeeld door het bevoegd gezag. Bij deze beoordeling vormen de gegeven richtlijnen en de wettelijke eisen het beoordelingskader. Parallel hieraan wordt beoordeeld of het ontwerp-besluit in behandeling kan worden genomen. Wanneer het MER aanvaardbaar wordt geacht, wordt het samen met het ontwerp-besluit ter visie gelegd.

##### 5. Inspraak en toetsingsadvies

De vijfde fase bestaat uit inspraak, advies en toetsing van het MER. Hierbij bestaat voor eenieder de mogelijkheid tot het maken van opmerkingen (schriftelijk en mondeling (hoorzitting)). De C-m.e.r. toetst in deze fase het MER aan de richtlijnen en wettelijke eisen, en op juistheid en volledigheid. Vervolgens geeft de C-m.e.r. het bevoegd gezag een toetsingsadvies.

##### 6. Besluitvorming

De zesde fase behelst het nemen van het m.e.r.-plichtige besluit. Daarin zal duidelijk moeten worden gemaakt op welke wijze met het MER en de ter zake ingebrachte adviezen en opmerkingen rekening is gehouden.



### 7. Evaluatie van de m.e.r.-plichtige activiteit

De zevende en tevens laatste fase van de m.e.r.-procedure bestaat uit de evaluatie van de voorgenomen activiteit. Hiertoe wordt door het bevoegd gezag een evaluatieprogramma vastgesteld. De evaluatie is met name gericht op de onzekerheden in de voorspelde milieugevolgen.

#### **Inspraak en communicatie**

Het PO Twente als initiatiefnemer en de provincie Overijssel als bevoegd gezag streven een open en transparant inspraak- en communicatieproces na. Dat betekent dat - naast de wettelijk verplichte inspraakmomenten en wettelijke verplichtingen hieromtrent in de m.e.r.-procedure - de provincie verschillende communicatie-middelen wil inzetten om dit doel te bereiken:

- ten behoeve van de startnotitie worden twee informatieavonden georganiseerd voor belangstellenden;
- om de informatie voor iedereen toegankelijk en inzichtelijk te maken wordt een Servicepunt MER ingericht;
- er wordt een brochure met een samenvatting van de startnotitie opgesteld;
- de provincie gaat een nieuwsbrief uitgeven. De nieuwsbrief zal gericht zijn aan allen die ingesproken hebben (schriftelijk/mondeling) en aan degenen die aangegeven hebben hierin geïnteresseerd te zijn. De frequentie van deze nieuwsbrief hangt af van de belangrijke momenten in de procedure, zoals het gereed komen van de concept-reactienota (de uitkomsten van de inspraak).

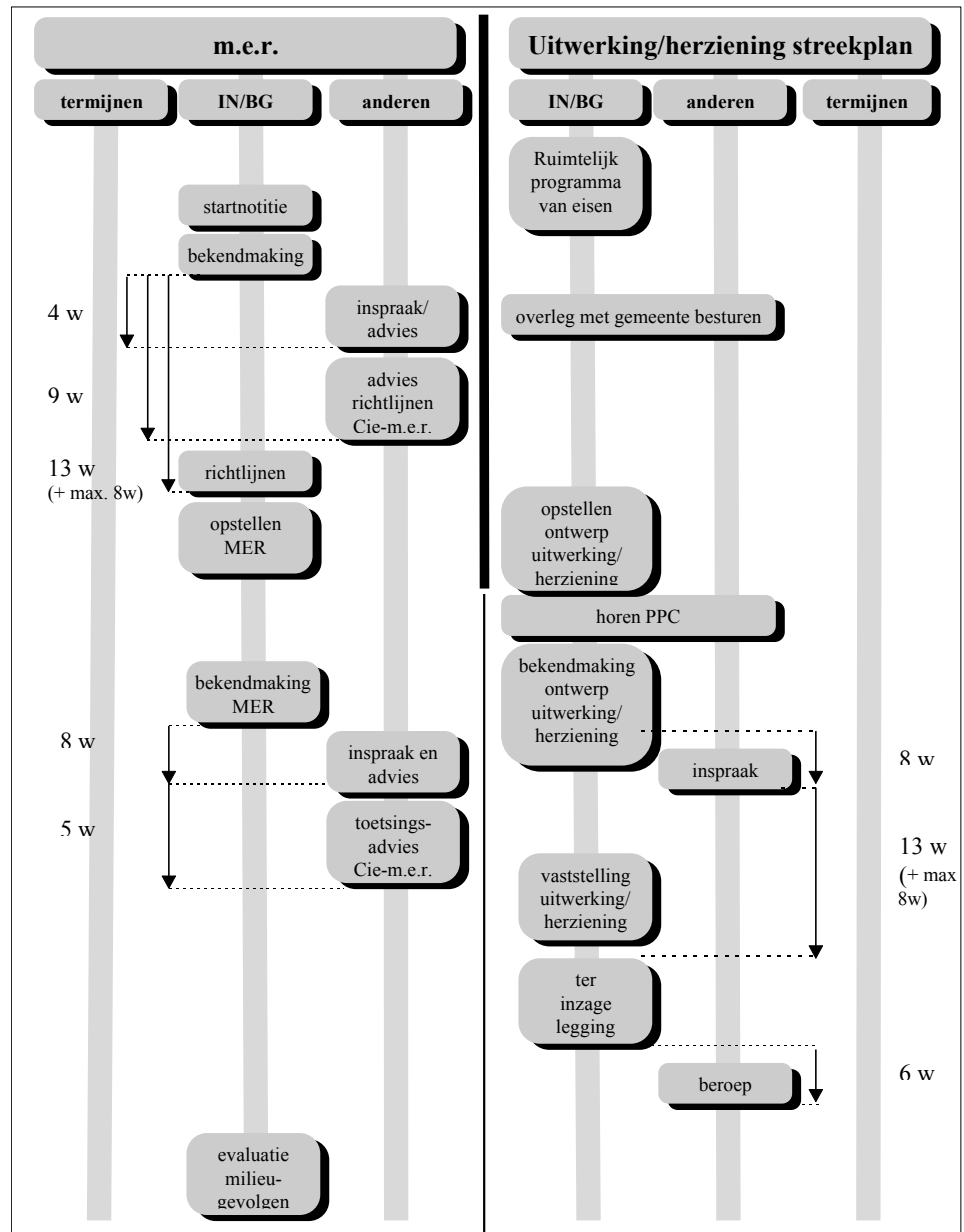
De wettelijke informatie- c.q. inspraakmomenten zullen uiteraard op de daartoe beschreven wijze worden vorm gegeven. Dit betreft een openbare kennisgeving, een ter visie legging van startnotitie en richtlijnen en een reactie/inspraakperiode.

Een belangrijk moment in de m.e.r.-procedure is de publikatie van het MER, welke gekoppeld zal zijn aan het ontwerp besluit ten behoeve van de uitwerking dan wel herziening van het streekplan. Ten behoeve van deze inspraak zullen naar alle waarschijnlijkheid twee hoorzittingen georganiseerd gaan worden, aangekondigd in een persbericht en toegelicht via de nieuwsbrief. Op basis van het uiteindelijk MER-advies zal besluitvorming plaatsvinden. In dit besluit zal duidelijk gemaakt moeten worden op welke wijze met de ter zake ingebrachte adviezen en opmerkingen rekening is gehouden.

#### **Regionaal Bedrijventerrein Twente (RBT)**

De m.e.r.-procedure wordt doorlopen ten behoeve van het vaststellen van de locatie en de globale inrichting van het RBT in het Streekplan. In onderstaande figuur is de relatie tussen de m.e.r.-procedure en de besluitvorming over het streekplan schematisch weergegeven.

**Figuur 5.1 Procedure m.e.r. / uitwerking c.q. herziening streekplan**



BG = Bevoegd Gezag = GS van Overijssel / PS van Overijssel  
 IN = Initiatiefnemer = PO Twente

## Bijlage 1: Harde en zachte plannen

**Tabel 1.**  
**Indeling van harde plannen naar periode: stand van zaken 01-01-1999.**

	Loca- tie- type <sup>5</sup>	Start	Netto uitgeef- baar	1998 t/m 1999	2000 t/m 2004	2005 t/m 2009	Vanaf 2010	1998 t/m 2002	Vanaf 2003
<b>Almelo:</b>									
Turfkade Oost	3	?	13,0	-	-	13,0	-	-	13,0
<b>Enschede:</b>									
Euregio bedrij- venpark (uitbr.)	3	1999	16,0	1,2	7,8	7,0	-	16,0	-
Josink Es	3	2000	20,0	-	10,0	10,0	-	-	20,0
Boeldershoek West/Rijksweg 35	3	?	25,0	-	15,0	10,0	-	-	25,0
<b>Hengelo:</b>									
IJsselmij-terrein Westermaat	3	1998	5,5	5,5	-	-	-	5,5	-
Noord II	3	2000	30,0	-	30,0	-	-	30,0	-
Westermaat kwa- drant I	4	2000	11,0	-	11,0	-	-	11,0	-
<b>Oldenzaal:</b>									
Hazewinkel Zuid- west	3	1999	45,0	20,0	25,0	-	-	20,0	25,0
<b>Totaal</b>			<b>165,5</b>	<b>26,7</b>	<b>98,8</b>	<b>40,0</b>	<b>-</b>	<b>82,5</b>	<b>83,0</b>

Bron: Buck Consultants International, 1999

<sup>5</sup> Locatietypes zie voetnoot op de volgende pagina

**Tabel 2.**  
**Indeling van zachte plannen naar periode: stand van zaken 01-01-1999.**

	Loca- tie- type <sup>6</sup>	Start	Netto uit- geef- baar	Tot 2000	2000 t/m 2004	2005 t/m 2009	Vanaf 2010	t/m 2002	Vanaf 2003
<b>Almelo:</b>									
Aadijk-Noord	3	?	30,0	-	-	15,0	15,0	-	30,0
Buitenhaven West	5	?	10,0	-	-	10,0	-	-	10,0
Twentepoort II*	1	?	75,0	-	75,0	-	-	-	75,0
Wendelgoor	5	2003	11,0	-	11,0	-	-	-	11,0
<b>Borne:</b>									
Borne Noord*	4	?	80,0	-	80,0	-	-	-	80,0
<b>Enschede:</b>									
Internationaal ter- rein Usseleres**	5	?	30,0	-	-	-	30,0	-	30,0
<b>Hengelo:</b>									
Boeldershoek	1	1999	40,0	15,0	25,0	-	-	40,0	-
Holec (Tuindorp- straat)	3	?	7,0	-	7,0	-	-	7,0	-
Oldenzaalsestraat	3	?	5,0	-	-	5,0	-	-	5,0
Pentropsedijk	4	?	5,0	-	-	-	5,0	-	5,0
Westermaat kwadrant III	4	?	12,5	-	12,5	-	-	-	12,5
Westermaat kwadrant IV	4	?	13,0	7,0	6,0	-	-	13,0	-
<b>Oldenzaal:</b>									
Hanzepoort II	5	2002	15,0	-	5,0	10,0	-	15,0	-
<b>Totaal</b>			<b>333,5</b>	<b>22,0</b>	<b>221,5</b>	<b>40,0</b>	<b>50,0</b>	<b>75,0</b>	<b>285,5</b>

\* Ligging binnen zoekgebied RBT, tevens een gedeelte van de nog vast te stellen structuurplanchets. De genoemde 80 ha kan bij de definitieve vaststelling mogelijk nog wijzigingen ondergaan en is dus een globale raming.

\*\* Voorkeurslocatie B&W, terreinomvang (60-80 ha), nadere planning nog onbekend.

Bron: Buck Consultants International, 1999.

<sup>6</sup> locatietype 1: gemengd-plusterrein; locatietype 2: zeehaventerrein; locatietype 3: modern gemengd terrein; locatietype 4: bedrijvenpark; locatietype 5: transport- en distributieterrein.

## **Bijlage 2: De stedenband**

## **Bijlage 3: Potentiële vestigingsgebieden**



## **Bijlage 4: Zoekgebieden**



## Bijlage 5: Netwerken beschreven

In deze bijlage wordt een overzicht gegeven van de criteria die gehanteerd kunnen worden om tot een duurzame locatiekeuze te komen. De criteria zijn schematisch onderverdeeld per netwerk. De volgorde van de netwerken, zoals beschreven in de voorgaande hoofdstukken, is aangehouden.

### HET BLAUWE NETWERK

#### Criteria voor duurzame locatiekeuze

Een duurzame locatie is afgestemd op de eisen en mogelijkheden van de natuurlijke grond- en oppervlaktewatersystemen. Duurzame locatiekeuze betekent dus keuzes maken:

- tussen stroomgebieden of deelsystemen: functies met gelijke effecten op het watersysteem zo veel mogelijk bij elkaar brengen in één stroomgebied;
- de positie binnen een deelsysteem: functies liggen zodanig in een stroomgebied dat zij elkaar, en het natuurlijk functioneren van het watersysteem, zo min mogelijk negatief beïnvloeden.

het bedrijventerrein ontwikkeld in:	het perspectief voor duurzame ontwikkeling is:
<i>een deelstroomgebied:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nog zonder stedelijke functies</li> <li>• met stedelijke functies</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• beperkt</li> <li>• groot</li> </ul>
<i>positie in een (deel)stroomgebied:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bovenstrooms (voedingsgebied)</li> <li>• intermediair (geen voeding, geen kwel)</li> <li>• benedenstrooms (kwel)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• beperkt (wegens beperking van de infiltratie en het risico van verspreiding van verontreiniging)</li> <li>• groot</li> <li>• groot afhankelijk van de mate waarin kwelgebonden natuur- en milieukwaliteiten worden behouden/ontwikkeld</li> </ul>
<i>gebieden met grondwaterstand:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• hoog, vaak stagnerend (indicatie grondwatertrappen I, II, III, IV, V)</li> <li>• laag (indicatie grondwatertrappen VI, VII)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• beperkt (er moet continu bemalen worden)</li> <li>• groot</li> </ul>
<i>gebieden met bodems met:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• geringe infiltratiecapaciteit (indicatie: klei, leem, veen)</li> <li>• grote infiltratiecapaciteit (indicatie: zand)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• beperkt (water bufferen wordt erg moeilijk)</li> <li>• groot</li> </ul>
<i>lokale beschikbaarheid van proceswater voor bedrijven:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• groot</li> <li>• klein</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• groot</li> <li>• beperkt</li> </ul>

### Maatregelen op locatieniveau

Grond- en oppervlaktewater stellen altijd beperkingen aan de ontwikkelingsmogelijkheden van de locatie. Daarom blijven aanvullende maatregelen op de locatie zelf nodig. De volgende maatregelen kunnen worden genomen:

#### *Buffering*

- Bij verschillen in grondwater-/oppervlaktewaterpeil een hydrologische bufferzone aanleggen tussen de locatie en de omgeving.

#### *Wateraanvoer en -afvoer*

- schoon water (neerslag, kwel) zo lang mogelijk vasthouden op de locatie: bufferen in oppervlaktewater (plassen, brede watergangen) en in de bodem (goede infiltratiemogelijkheden door weinig verhard oppervlak en speciale voorzieningen als wadi's);
- beperken van de aanvoer van verontreinigd water;
- creëren van mogelijkheden voor de aanvoer van aanvullend (schoon) water;
- bij inrichting van het systeem letten op de doorspoelmogelijkheden;
- schone uitstroom oppervlaktewater bij verlaten van de locatie.

#### *Waterkwaliteit binnen de locatie*

- waterstromen binnen de locatie scheiden naar kwaliteit;
- verontreinigd water zo mogelijk binnen de locatie zelf zuiveren (gebruik helofytenfilters), anders afvoer naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie;
- beperken van de vervuiling van water (keuze van bouwmaterialen, locatievoorzieningen);
- goede ecologische kwaliteit van het oppervlaktewater: voldoende diepte, goed ontwikkelde oever- en watervegetaties.

**HET GROENE NETWERK****Criteria voor duurzame locatiekeuze:**

het bedrijventerrein ontwikkeld in:	het perspectief voor duurzame ontwikkeling is:
<i>landelijk gebied:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• met actueel hoge ecologische kwaliteit</li> <li>• met hoge ecologische potenties</li> <li>• met beperkte ecologische kwaliteit of potenties</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• beperkt</li> <li>• afhankelijk van de wijze waarop locatieontwikkeling bijdraagt aan natuurontwikkeling en ontwikkeling van natte en droge verbindingzones</li> <li>• groot</li> </ul>
<i>stedelijk gebied/stadsrandzone:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• parken/stedelijke groengebieden</li> <li>• stedelijk gebied</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• afhankelijk van de wijze waarop locatieontwikkeling bijdraagt aan versterking van de aanwezige kwaliteiten en natte en droge verbindingzones</li> <li>• afhankelijk van de bijdrage van de locatie aan extra stedelijk groen</li> </ul>

**Maatregelen op locatieniveau***Behouden/verder ontwikkelen van actuele kwaliteiten*

- behouden, versterken en verbinden van al aanwezige elementen met ecologische kwaliteit op de locatie;
- brede natuur- en/of waterrijke zones fungeren als buffer tussen de locatie en het groene netwerk, en versterken tevens de ecologische infrastructuur

*Ontwikkelen van potenties*

- ontwikkelen van lokale ecologische potenties als onderdeel van de groenstructuur binnen de werklocatie.

*Verbinding tussen leefgebieden van voldoende omvang*

- aanleggen van robuuste, brede groenstructuren die aansluiten op het bestaande groene netwerk;
- afsluiten van kleine lokale wegen voor doorgaand gemotoriseerd verkeer;
- aanleg van groene, vrijliggende fiets- en wandelroutes ter reducering van recreatief autoverkeer;
- technische dispersievoorzieningen: afhankelijk van de situatie faunatunnels, wildviaducten, uittreeplaatsen voor fauna, brede, natuurlijke bermen en oeverzones, etcetera;
- compensatie van verlies van lokale kwaliteiten door ontwikkeling van potenties elders: uitbreiding van het oppervlak van het groene netwerk en verbetering van de ecologische kwaliteit daarvan.

**HET GRIJZE NETWERK****Criteria voor duurzame locatiekeuze:**

het bedrijventerrein ontwikkeld in:	het perspectief voor duurzame ontwikkeling is:
<ul style="list-style-type: none"> <li>• bestaand stedelijk gebied</li> <li>• de stadsrandzone</li>   <li>• het landelijk gebied</li> <li>• nabij hoofdfietsnetwerk</li> <li>• nabij HOV-assen</li>   <li>• nabij al bestaande auto-infrastructuur: <ul style="list-style-type: none"> <li>• aanvoer/afvoer produkten</li> <li>• kantoren: geen aan/afvoer</li> </ul> </li> <li>• nabij warmteproductie, afvalwaterzuivering</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• groot</li> <li>• afhankelijk van de aansluiting op/voorziening met goede fiets- en HOV-infrastructuur</li> <li>• beperkt</li> <li>• groot</li> <li>• groot; mits de nieuwe locatie in/nabij bestaand landelijk gebied ligt</li>   <li>• relatief groot</li> <li>• beperkt</li> <li>• groot</li> </ul>

**Maatregelen op locatieniveau***Optimaliseren van fietsnetwerk*

- intern fietsnetwerk van hoge kwaliteit
  - vrijliggende fietspaden langs wegen met veel en/of snel rijdend (vracht)autoverkeer;
  - kortsluitroutes met tijdsinst
  - fietsers hebben overal voorrang op kruisend verkeer
- voldoende goede en veilige stallingsmogelijkheden in/bij voorzieningen, bedrijven en HOV-haltes.

*Optimaliseren van hoogwaardig openbaar vervoer*

- vrijliggende HOV-infrastructuur
- integratie van HOV- en fietsnetwerk: snelle en veilige fietsverbindingen naar-, en goede stallingsmogelijkheden bij HOV-haltes.

*Ontmoedigen van het autogebruik*

- een stringent parkeerbeleid: lage normen, parkeren aan de rand van het bedrijventerrein;
- autovrij of auto-arm bedrijventerrein;
- lage maximale snelheid;
- doorgaand autoverkeer door bedrijventerrein is niet mogelijk;
- een locatie voorzien in een transferium bij optimale ontsluiting op het autonetwerk.

**HET RODE NETWERK****Criteria voor een duurzame locatiekeuze:**

het bedrijventerrein ontwikkeld in:	het perspectief voor duurzame ontwikkeling is:
<ul style="list-style-type: none"> <li>• stedelijk gebied</li> <li>• stadsrandzone</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• groot</li> <li>• afhankelijk van de mate waarin de ontwikkeling leidt tot beduidende versterking van landschappelijke en ecologische kwaliteiten</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• landelijk gebied</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• beperkt</li> </ul>

**Maatregelen op locatieniveau***Beperking van het stedelijk ruimtebeslag*

Op locatieniveau zijn maatregelen gericht op efficiënte benutting van de ruimte door middel van:

- intensief ruimtegebruik door:
  - verdichting: verhoging van de bebouwingsdichtheid; nieuwbouw in hoge dichtheden; herindeling of splitsing van gebouwen of ruimten; overkapping van aanwezige open ruimten; ondergronds bouwen;
  - verhoging: toevoeging van bouwvolumes op bestaande gebouwen (optoppen);
- vernieuwing van het ruimtegebruik: onder andere door verdunning;
- flexibele bouwvormen, die nader ingericht worden afhankelijk van tijdgebonden eisen en wensen;
- meervoudig ruimtegebruik.

*Beperken van interne (auto)mobiliteit*

samenhangend ontwerp van het grijze netwerk (infrastructuur) en rode systeem: autogebruik in de stad ontmoedigen (zie grijs netwerk).

## HET GELE NETWERK

### Criteria voor duurzame locatiekeuze:

De ontwikkeling van locaties in het gele systeem is in principe duurzaam, mits aan het streefbeeld wordt voldaan. Dat wil zeggen dat een duidelijke relatie wordt aangegaan met de identiteitsbepalende patronen en structuren (geomorfologie, ontginningspatronen, stedebouwkundige patronen etcetera). Wanneer in beleidsdocumenten bepaalde gebieden zijn aangewezen als kwetsbaar/beschermd landschap of stadsgezicht, is ontwikkeling van locaties in deze gebieden minder duurzaam.

### Maatregelen op locatieniveau

Op locatieniveau wordt de duurzaamheid bevorderd door de kwaliteit van het ontwerp. De keuze van maatregelen hangt daarbij zowel af van de aard en de omvang van het initiatief dat wordt ontwikkeld als van de aanwezige identiteitsbepalende patronen en structuren. Bij het afstemmen van het initiatief op de locatie spelen de volgende kenmerken steeds een belangrijke rol:

- geomorfologisch patroon;
- maatvoering
- structuur en hoofdrichting van de verkaveling;
- ontsluitingspatroon;
- aard, vorm en patroon van aanwezige begroeiing;
- bebouwingspatroon en -dichtheid;
- cultuurhistorische elementen;
- bouwstijlen en materiaalgebruik;
- rijkdom aan oppervlaktewater.

Duurzame inrichting van een locatie betekent dat de nieuwe inrichting een relatie aangaat met het bestaande landschap. Deze relatie kan een verschillende invulling krijgen. De nieuwe inrichting kan bijvoorbeeld aansluiten op, spelen met, zich voegen naar, of contrasteren met het bestaande landschap.

## Bijlage 6: Verklarende woordenlijst

Autonome ontwikkeling	Op zichzelf staande ontwikkeling (die plaatsvindt als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd).
Bufferzone	Een gebied binnen of tussen stadsgewesten, waarvoor het ruimtelijk beleid gericht is op het overwegend onbebouwd houden van het landelijk gebied.
Ecologische infrastructuur	Het geheel van gebieden met een (gedeeltelijke) natuurfunctie en de lijnvormige landschapselementen (dijken, sloten) in een bepaalde streek.
Ecosysteem	Geheel van planten- en dierengemeenschappen in een territorium, beschouwd in hun wisselwerking met de milieufactoren.
Gea-objecten	Specifieke geologische, geomorfologische of bodemkundige objecten met een beschermde status.
Grondwaterbeschermingsgebieden	Gebieden die met het oog op de grondwaterkwaliteit een bijzondere bescherming bezitten.
Harde en zachte plannen	Voor een aantal bedrijventerreinen geldt dat deze nog niet als feitelijk aanbod kunnen worden meegerekend, maar dat hiervoor wel plannen in voorbereiding zijn. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen harde en zachte plannen. Harde plannen onderscheiden zich van zachte plannen door onder meer de waarschijnlijkheid dat het tot een bouwrijp bedrijventerrein komt. Dit komt onder meer tot uiting in de fase waarin het planvormingsproces zich bevindt.
Infiltratie	Binnentreden van water in de bodem; ook: naar beneden gerichte waterbeweging; vergelijk: kwel.
Infrastructuur	Systeem van voorzieningen en verbindingen als spoorwegen en vaarwegen, hoogspanningskabels, waterleidingen etc.
Intrekgebied	Herkomstgebied van bij een grondwateronttrekking opgepompt water.
Kwel	Opwaarts gerichte grondwaterstroming, hier gehanteerd bij het uittreden van grondwater; kan onder meer geschieden direct aan het grondoppervlak, in sloten of in drains.

MER	Milieu-effectrapport, document waarin van een voorgenomen activiteit en de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven de te verwachten gevolgen voor het milieu in hun onderlinge samenhang op systematische en zo objectief mogelijke wijze worden beschreven; het wordt opgesteld ten behoeve van een of meer besluiten die over de betreffende activiteit genomen moeten worden.
m.e.r.	Milieu-effectrapportage, de procedure die bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een MER en het evalueren achteraf van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van een mede op basis van het MER genomen besluit; dit alles met inachtneming van de voorgeschreven procedure.
Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)	Het MMA is het alternatief, waarbij èn het gestelde doel èn de beste bescherming van het milieu worden bereikt.
Mitigerende maatregel	Maatregel om de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu te voorkomen, te beperken of te compenseren mate waarin grond in evenwicht verkeert.
Multimodaal transport	Transport waarbij gebruik gemaakt wordt van meer dan één modaliteit (wegen, waterwegen, of spoorwegen).
Natuurgebied	Een gebied met duidelijke natuur- en landschapswaarden die in hun planologische functie-aanduiding (mede) tot uiting komen.
Natuurontwikkeling	Het scheppen van omstandigheden waarin natuurlijke ecosystemen zich kunnen ontwikkelen.
Nulalternatief	Bij het nulalternatief wordt ervan uitgegaan dat de voorgenomen activiteit niet doorgaat. De autonome ontwikkelingen in het gebied maken onderdeel uit van het nulalternatief.
RBT Recreatiegebied	Regionaal Bedrijventerrein Twente Een gebied met als hoofdfunctie openluchtrecreatie, dat als zodanig gebruikt wordt; inrichting en beheer zijn op deze hoofdfunctie afgestemd.
Stedelijk gebied	Het gebied binnen de bebouwde kom, met uitzondering van het gebied liggend binnen de zone langs een weg waarop voor motorvoertuigen een maximumsnelheid geldt die hoger is dan 50 km per uur.
Stroomgebied	Gebied dat afwatert op eenzelfde oppervlaktewater.
Waterhuishouding	(van de bodem) berging en beweging van water met opgeloste stoffen in de bodem.



## Bijlage 7: Literatuurlijst

Buck Consultants International, *Bedrijventerreinen regio Twente; Provinciaal Bedrijventerreinen Overleg*, 1999.

Dienst Landelijk Gebied, *Het landschap van de Azelerbeek*.

Gemeente Almelo, *Structuurplan Almelo, symbiose tussen stad en land*.

Gemeente Almelo, *Land in zicht voor bedrijven, locatieonderzoek regionaal bedrijventerrein Twente*, 1999.

Gemeente Enschede, *Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Enschede 2015*.

Gemeente Enschede, *Nota Bedrijventerreinen Enschede*, 1995.

Gemeente Enschede, Gemeente Hengelo, Gemeente Borne, *Intergemeentelijke structuurschets Enschede/Hengelo*, december 1996

Grontmij i.o.v. Provincie Overijssel - Gemeente Hengelo - Gemeente Enschede - Gemeente Almelo, *Milieu-effectrapport Stadsgewest Twente, hoofdrapport*, januari 1995.

Grontmij i.o.v. Provincie Overijssel - Gemeente Hengelo - Gemeente Enschede, *Milieu-effectrapport Stadsgewest Twente; deelstudie IGSP Hengelo/Enschede*, januari 1995.

Grontmij i.o.v. Provincie Overijssel - Gemeente Hengelo - Gemeente Enschede, *Milieu-effectrapport Stadsgewest Twente; deelstudie IGSP Hengelo/Enschede, basisrapport methode en criteria bij beoordeling zoekgebied*, december 1994.

Grontmij i.o.v. Provincie Overijssel - Gemeente Almelo, *Milieu-effectrapport Stadsgewest Twente; deelstudie Almelo*, januari 1995.

Kolpron Consultants BV, *Economische lange termijn verkenning Overijssel 2020*, februari 1999.

Provincie Overijssel, *Milieubeleidsplan 2000*, Ambtelijk concept juli 1999.

Provincie Overijssel, *Streekplan 2000*, Ambtelijk concept juli 1999.

Provincie Overijssel, *Waterhuishoudingsplan 2000*, Ambtelijk concept juli 1999.

Provincie Overijssel, *Pilot-Reconstructieproject Het Hart van Twente; concept-plan van aanpak*, mei 1999.

Provincie Overijssel, *Bestuursakkoord 1999-2003: Sterk en leefbaar Overijssel, het beleid in kaart gebracht*, maart 1999.

Provincie Overijssel, *Strategische Visie Twente 2000+* , 1998.

Provincie Overijssel, *Provinciale Milieuverordening Overijssel; en kaarten behorende bij (...)*, 1998.

Provincie Overijssel, *Milieu- en waterverkenningen*, mei 1998.

Provincie Overijssel, *Richtlijnen voor de toepassing van het compensatiebeginsel voor natuur, bos en landschap*, mei 1998.

Provincie Overijssel, *Kwaliteit in vernieuwing, Kiezen voor 2020; Strategische visie op de toekomst van de provincie Overijssel*, oktober 1997.

Provincie Overijssel, *Streekplan Twente*, september 1997.

Provincie Overijssel, *Toelichting Streekplan Twente*, september 1997.

Provincie Overijssel, *Ruimte voor bedrijvigheid; provinciale bedrijventerreinenvisie Overijssel*, mei 1997

Tweede Kamer, *Belvédère; Cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting*, 1998-1999

# Verantwoording

Titel : Regionaal Bedrijventerrein Twente  
Startnotitie milieu-effectrapportage

Opdrachtgever(s) : Programmeringsoverleg Twente

Uitgegeven door : Grontmij Overijssel

Plaats en datum : Zwolle, november 1999

Auteur(s) : J. Imming, H. de Gucht, S. Bouwmeester

Illustraties : R. van Lanen, J. Miltenburg

O.N. : 11-2626-1

Doc.nr. :

Oplage :

Druk : 1

Informatie : Grontmij Overijssel, 038-4227555

Gezien door : H. de Gucht

Voor akkoord :