



**Richtlijnen voor het milieueffectrapport  
Aanleg Nijreessingel te Almelo**

**28 februari 2002**

**Richtlijnen voor het milieueffectrapport  
Aanleg Nijreessingel te Almelo**

**28 februari 2002**

vastgesteld door de  
gemeenteraad van Almelo

## INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING .....	1
2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING .....	2
2.1 Probleemstelling .....	2
2.2 Doel .....	2
2.3 Beleidskader en besluitvorming .....	3
3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN .....	4
3.1 Algemeen .....	4
3.2 Alternatieven .....	5
3.2.1 Nulalternatief .....	6
3.2.2 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma) .....	6
4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUGEVOLGEN .....	7
4.1 Algemeen .....	7
4.2 Natuur .....	7
4.3 Landschap en cultuurhistorie .....	8
4.4 Water en bodem .....	8
4.5 Geluid .....	8
4.6 Luchtverontreiniging .....	9
4.7 Woon- en leefomgeving .....	10
5. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN .....	10
6. LEEMTEN IN INFORMATIE .....	11
7. EVALUATIEPROGRAMMA .....	11
8. VORM EN PRESENTATIE .....	11
9. SAMENVATTING VAN HET MER .....	12

## BIJLAGEN

1. Hoofdpunten van het advies van de Commissie voor de m.e.r.
2. Reactienota gemeente Almelo.

## 1. INLEIDING

De gemeente Almelo heeft het voornemen om de Nijreessingel aan te leggen in Almelo-zuid om problemen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op te lossen. Het betreft een weg van circa 2,5 kilometer, in het originele plan bestaande uit 2 x 2 rijstroken en een ontwerpsnelheid van 80 km/uur.

Dit voornemen is m.e.r-plichtig, het valt onder categorie 1.2 van bijlage C van het Besluit m.e.r. Dat betekent, dat alvorens het bestemmingsplan kan worden vastgesteld, eerst een milieu-effectrapport (verder MER) moet zijn opgesteld, waarin de belangrijkste effecten op het milieu zijn beschreven. Tevens worden alternatieven en varianten ontwikkeld, waaronder het meest milieuvriendelijke alternatief (mma).

Het MER wordt opgesteld aan de hand van richtlijnen. Deze richtlijnen zijn op ... door de gemeenteraad, als zijnde het bevoegde gezag in deze procedure, vastgesteld. De richtlijnen zijn mede gebaseerd op de ingekomen inspraakreacties en het advies van de Commissie voor de m.e.r (verder Commissie). Het advies van de Commissie is grotendeels overgenomen.

In bijlage 1 zijn de hoofdpunten van het advies van de Commissie voor de m.e.r. opgenomen en als bijlage 2 is de reactienota opgenomen, waarin de ingekomen inspraak is samengevat en waarop door de gemeente een reactie is gegeven vanuit de gemeente.

In de navolgende richtlijnen is eerst het wettelijk voorschrift opgenomen waar het MER aan moet voldoen en vervolgens is dit toegespitst op de voorgenomen activiteit, de aanleg van de Nijreessingel. De startnotitie bevat al veel relevante informatie voor het MER. De richtlijnen zijn dan ook toegesneden op die onderwerpen die nader aan de orde moeten komen.

## 2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."*

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieueffectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."*

### 2.1 Probleemstelling

Het voornemen moet een oplossing bieden voor de volgende bestaande en toekomstige knelpunten: overbelasting van wegen, congestie, sluipverkeer, geluidhinder, overschrijding van grenswaarden voor de luchtkwaliteit, verkeersonveilige situaties en slechte bereikbaarheid. De in de startnotitie gepresenteerde informatie kan in het MER overgenomen worden en op de volgende punten uitgebreid worden.

In het MER dient een beeld gegeven te worden van de huidige verkeersintensiteiten (etmaal- en spitsintensiteiten) aan de hand van tellingen, waarbij onderscheid gemaakt moet worden tussen vracht- en personenverkeer. Voor de prognoses in de startnotitie is gebruik gemaakt van een verkeersmodel. De gebruikte werkwijze dient in het MER toegelicht te worden, uitgaande van de wijzigingen in de spreiding van bevolking en arbeidsplaatsen. Ook moet beschreven worden hoe met capaciteitsknelpunten is omgegaan. In de alternatievenvergelijking zal aangegeven moeten worden welke knelpunten in het wegennet zullen blijven optreden na realisatie van de plannen en of deze knelpunten niet zullen leiden tot een suboptimaal functioneren van de Nijreessingel.

In het MER dienen de knelpunten voor leefbaarheid in de wijken (o.a. Deldensestraat en omgeving Rietstraat) en de knelpunten voor openbaar vervoer en fietsverkeer duidelijk in beeld te worden gebracht.

### 2.2 Doel

Het hoofddoel is het structureel oplossen van de problemen van verkeersoverlast en bereikbaarheid, met zo min mogelijk negatieve effecten op de leefbaarheid. Verder wordt als nevendoelelstelling genoemd het zodanig inpassen van het tracé dat nadelige gevolgen voor natuur en mens geminimaliseerd worden. Tenslotte vermeldt de startnotitie dat getracht zal worden de kwaliteit van de verbindingen voor langzaam verkeer en landbouwverkeer te garanderen en zo mogelijk te verbeteren.

In het MER dienen in aanvulling op de informatie uit de startnotitie met name doelen voor het minimaliseren van effecten op het Nijreesbos en doelen voor de

landschappelijke kwaliteit te worden beschreven. De doelen moeten zodanig worden beschreven, dat ze kunnen dienen voor de afbakening van te beschrijven alternatieven.

## 2.3 Beleidskader en besluitvorming

### Beleidskader

Kort moet worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden bij dit voornemen. De beschrijving zoals deze in de startnotitie is opgenomen, kan hiervoor grotendeels worden gebruikt.

Volgens de startnotitie liggen er in het plangebied geen gebieden die zijn aangewezen onder de Vogel- en/of Habitatrichtlijn of gebieden die onderdeel vormen van de ecologische hoofdstructuur (EHS). In het MER moet in aanvulling op de informatie in de startnotitie duidelijk aangegeven worden of er in of in de nabijheid van het studiegebied eventueel toch gebieden liggen, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen (bijvoorbeeld het hoevenlandschap, onderdelen van de provinciale ecologische hoofdstructuur).

Uit de startnotitie en de inspraakreacties<sup>1</sup> blijkt dat er beschermde soorten in het studiegebied voorkomen. In het MER moet aangegeven worden welke voorkomende soorten op grond van nationaal of internationaal beleid een beschermde status hebben. Hiervoor kan de beschrijving in de startnotitie als goede basis gebruikt worden. De consequentie van het voorkomen van beschermde soorten voor de ontwikkeling van alternatieven moet eveneens worden aangegeven.

In het MER moet duidelijk worden gemaakt of de activiteit niet zal leiden tot strijdigheden met artikel 23 en 24 van de Natuurbeschermingswet<sup>2</sup>. Het bevoegd gezag zal moeten beoordelen of er een ontheffing op grond van artikel 25 van de Natuurbeschermingswet aangevraagd zal moeten worden<sup>3</sup>.

Indien deze informatie, welke essentieel is voor de besluitvorming, niet beschikbaar is, of kan zijn, ten tijde van het opstellen van het MER, dient in het MER te worden aangegeven hoe en wanneer wel aan deze informatie wordt gekomen. Daarbij moet worden aangegeven hoe deze informatie zal worden betrokken bij de uiteindelijk besluitvorming. Opname in het MER verdient de voorkeur.

---

<sup>1</sup> Zie bijvoorbeeld inspraakreacties 3 en 11 (bijlage 4), waarin bijzondere flora en fauna genoemd wordt buiten de in de startnotitie reeds vermelde soorten.

<sup>2</sup> De Natuurbeschermingswet, waarin de Vogel- en Habitatrichtlijn zijn geïmplementeerd, vormt bij de soortbescherming het uitgangspunt. Daarnaast dient zonodig in te worden gegaan op de conventies van Bern, Bonn en Ramsar.

<sup>3</sup> Indien dat het geval is, dient het MER te beschrijven:

- of er andere bevredigende oplossingen bestaan;
- of afbreuk wordt gedaan aan het streven de populaties van de betrokken soort in hun natuurlijke verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te laten voortbestaan;
- of er redenen zijn van – onder andere – groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard die een ontheffing mogelijk maken (zie AMvB *Besluit ontheffingen en Vrijstellingen Natuurbeschermingswet*).

Tevens moet beschreven worden welke andere maatstaven voor de afweging van alternatieven aan het milieubeleid worden ontleend. Daarbij dient te worden ingegaan op de nieuwe normen voor luchtkwaliteit die in werking zijn getreden op grond van de Europese kaderrichtlijn luchtkwaliteit, en op de consequenties die deze hebben voor het voornemen.

### **Besluitvorming**

De m.e.r.-procedure loopt niet parallel aan de MIT<sup>4</sup>-procedure. Via de MIT-procedure wil de gemeente Almelo een belangrijk deel van de financiële middelen verkrijgen voor de aanleg van de weg. Zonder deze subsidie is de aanleg van de Nijreessingel niet haalbaar. Hierdoor is het mogelijk dat op grond van de uitkomsten van de m.e.r.-procedure, het uiteindelijke tracé anders en wellicht ook duurder uitvalt dan waar in het kader van de MIT-procedure rekening mee is gehouden. In het MER dient nader aandacht aan dit besluitvormingsproces te worden gegeven.

De startnotitie vermeldt dat het MER opgesteld wordt ten behoeve van de vaststelling van een bestemmingsplan door de gemeenteraad van Almelo. Eveneens wordt aangegeven volgens welke procedure en welk tijdspad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij worden betrokken. In het MER kan de informatie uit de startnotitie overgenomen worden en aangevuld worden met een beschrijving van de besluiten die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

## **3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN**

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen, en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven."*

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

*"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."*

### **3.1 Algemeen**

De informatie over de voorgenomen activiteit uit de startnotitie kan in het MER overgenomen worden en aangevuld worden met de beschrijving van activiteiten tijdens de aanleg van de weg. In de keuzenotitie die als bijlage in de startnotitie is opgenomen, wordt uiteindelijk uitgegaan van één tracé met diverse varianten in het verticale vlak. In het MER moet inzichtelijk worden samengevat op basis van welke argumenten de keuze voor de voorgenomen activiteit en de selectie van het voorkeursalternatief en de varianten in de startnotitie hebben plaatsgevonden (zie ook §3.2).

---

<sup>4</sup> MIT = Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport.

Ook moeten in het MER, in aanvulling op de informatie uit de startnotitie, de alternatieven visueel inzichtelijk worden gemaakt. Het gaat met name om de hoogteligging, het dwarsprofiel van de weg in de verschillende deelgebieden, de ligging van parallelwegen langs de autoweg en de landschappelijke inpassing. Er dient duidelijk omschreven te worden hoe het profiel van de weg wordt. In de startnotitie wordt gesproken over een dwarsprofiel van 2+2 rijstroken, terwijl in de keuzenotitie over een groot deel sprake is van 1+1. Dit dient in het MER nader toegelicht en onderbouwd te worden. Specifiek moet aandacht worden besteed aan de uiteindelijke vormgeving in het bestemmingsplan, de informatie in het MER moet daarop gericht zijn. Preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen. In de startnotitie wordt in algemene zin aangegeven dat maatregelen nodig zijn. In het MER moet voor elk alternatief globaal worden aangegeven welke preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen op welke locaties kunnen worden getroffen (bijvoorbeeld het plaatsen van geluidsschermen faunapassages, hydrologische maatregelen). Voor geluid moet onderscheid gemaakt worden tussen de geluidsschermen waarvan plaatsing in verband staat met een mogelijke overschrijding van de grenswaarden van de Wet geluidhinder en de geluidsschermen of andere geluidsbeperkende maatregelen die worden getroffen om een extra geluidsreductie te bereiken. Ook moeten maatregelen voor de mitigatie of compensatie van natuur- en landschapsverlies en maatregelen voor eventuele aantasting van belangrijke hydrologische omstandigheden in het MER beschouwd worden. Het detailniveau van de informatie moet zijn afgestemd op het niveau van het bestemmingsplan.

### 3.2

#### Alternatieven

De keuze van de in het MER uit te werken alternatieven moet worden gemotiveerd evenals de selectie van het voorkeursalternatief. In het MER dienen vooral de milieuarargumenten voor de keuze van alternatieven beschreven te worden. Financiële argumenten kunnen gebruikt worden, maar alleen ter afbakening van reële alternatieven.

De startnotitie laat zien, dat alleen het completeren van de ring met tracé Nijreessingel als oplossing van de knelpunten overblijft. Uit de startnotitie blijkt verder, dat het nulplusalternatief geen oplossing biedt voor de verkeerskundige problemen. In het MER dient beschreven te worden waarom het realiseren van de rijksweg A35 geen (gedeeltelijke) oplossing bieden voor het probleem. Wat zijn de verwachte effecten van deze mogelijke activiteiten op de verkeersontwikkeling?

De startnotitie grijpt een aantal keren terug op het besluitvormingsproces in 1997. Toen is een studie verricht naar de tracé's Noord, Midden en Zuid. De voorkeur van de gemeente ligt bij het optimaliseren van het tracé Midden. Dit tracé doet naar de mening van de gemeente recht aan de doelstelling het tracé zodanig aan te passen, dat de gevolgen voor natuur en mens geminimaliseerd worden. In het MER dient dit nader onderbouwd te worden. De startnotitie laat te weinig het verband tussen de studie uit 1997 en het huidige voornemen zien. Hierbij dient aandacht te worden geschonken aan een noordelijker variant. Deze variant zou stedelijker kunnen worden ingepast en ontziet meer de landschappelijke en natuurwaarden. Aangegeven moet worden of dit een realistisch alternatief is.



Voor onderlinge vergelijking moeten de milieueffecten van de alternatieven volgens dezelfde methode en met hetzelfde detailniveau worden beschreven. Beschrijving van het meest milieuvriendelijke alternatief is verplicht.

### **3.2.1 Nulalternatief**

Uit de startnotitie blijkt dat er geen reëel nulalternatief is. Ook voor het nulplusalternatief zoals beschreven in de startnotitie is voldoende aangetoond dat dit geen realistische oplossing biedt voor de verkeerskundige problemen<sup>5</sup>. In het MER kan volstaan worden met het beschrijven van de huidige situatie inclusief de autonome ontwikkelingen als referentiesituatie.

### **3.2.2 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)**

De ontwikkeling van het mma vraagt om een open en creatieve houding. Om de meest milieuvriendelijke mogelijkheden te verkennen, moet in het MER ook buiten de standaard tracé-oplossingen van de startnotitie worden gekeken (eventueel een meer noordelijk gelegen tracé, zie §3.2). Het verwachte draagvlak of een eerder vastgelegd budget mogen geen argumenten zijn om oplossingsrichtingen met belangrijke milieuvoordelen buiten beschouwing te laten bij de ontwikkeling van een mma. Uiteraard moet het mma wel een realistisch alternatief blijven.

Bij de beschrijving van het mma dient een onderscheid te worden gemaakt tussen een natuurgericht mma en een mma gericht op de woon- en leefomgeving, omdat de belangen voor natuur en leefmilieu tegenstrijdig kunnen zijn. In het natuurgerichte mma dienen landschap, natuur en cultuurhistorie centraal staan (bijvoorbeeld optimaal ontzien van natuurwaarden en optimale inpassing van de weg in het landschap). Het mma gericht op woon- en leefomgeving dient bijvoorbeeld in te gaan op mogelijkheden om hinder en geluidsoverlast voor omwonenden<sup>6</sup> te minimaliseren en de bereikbaarheid van recreatieve gebieden voor langzaam verkeer en de verkeersveiligheid te optimaliseren.

---

<sup>5</sup> Hiermee wordt de stelling uit inspraakreactie 2 (zie bijlage 4) weerlegd dat het nulplusalternatief als volledig alternatief in het MER moet worden onderzocht.

<sup>6</sup> Vrij veel inspraakreacties, zoals bijvoorbeeld reacties 8 en 10 (zie bijlage 4), betreffen de zorg van omwonenden over de aantasting van woon- en leefomgeving.

#### 4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUGEVOLGEN

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

*Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."*

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

*Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."*

##### 4.1 Algemeen

In de startnotitie is de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied, inclusief de autonome ontwikkeling hiervan, beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Voor de autonome ontwikkeling zijn toekomstige ontwikkelingen als de doortrekking van de A35, de aanleg van een nieuw regionaal bedrijventerrein en de aanleg van nieuwe woonwijken op een goede manier opgenomen in de beschrijving. In aanvulling op het kaartmateriaal van het studiegebied in de startnotitie, dient in het MER ook een duidelijke overzichtskaart van de regio (waarop met name de toekomstige locatie van het regionaal bedrijventerrein en de A35 aangegeven worden) te worden opgenomen, waarop tevens de in het studiegebied gelegen gevoelige gebieden en objecten aangeduid zijn. In de volgende paragrafen zal aangegeven worden op welke punten het MER nog aanvullende informatie voor de referentiesituatie dient te verstrekken.

De informatie uit de startnotitie over de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit kan overgenomen worden in het MER. Op een aantal punten dient er in het MER nog extra informatie opgenomen te worden. Dit komt in de volgende paragrafen aan de orde. Voor de beschrijving van alle milieugevolgen in het MER geldt:

- dat moet worden aangegeven in hoeverre de effecten te mitigeren en te compenseren zijn;
- dat naast negatieve effecten ook positieve effecten beschreven moeten worden (bijvoorbeeld leefbaarheidseffecten);
- dat de manier waarop de (in de startnotitie aangeduide) milieugevolgen zijn bepaald, inzichtelijk en controleerbaar gemaakt dient te worden, bijvoorbeeld door het opnemen van basisgegevens in bijlagen (zoals uit de nota van 1997);
- dat de gevolgen van zowel de aanlegfase als de gebruiksfase moeten worden beschreven.

##### 4.2 Natuur

In het gebied komen verschillende soorten beschermde planten, vogels en zoogdieren voor. Voor zover deze nog niet vermeld zijn in de startnotitie, moet deze beschrijving in het MER uitgebreid worden. De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- de aanwezigheid, respectievelijk aantasting/uitbreidingsmogelijkheden van de ecologische hoofdstructuur, beschermde gebieden, reservaten en habitats;
- een nadere inventarisatie van aanwezigheid van zoogdieren (met name vleermuizen), herpetofauna, dagvlinders en libellen<sup>7</sup>. Zie ook paragraaf 3.3.

Bij de beschrijving van de effecten dient rekening gehouden te worden met de invloeden van directe vernietiging, verdroging, verstoring (b.v. door geluid en licht) en versnippering. Ook dienen de effecten van mitigerende en compenserende maatregelen in beschouwing genomen te worden.

#### 4.3 Landschap en cultuurhistorie

Het oostelijk deel van het plangebied behoort tot een hoevenlandschap. In de startnotitie zijn de plaats en kwaliteiten van waardevolle elementen en patronen in het landschap (hoeven, houtwallen, essen) voldoende beschreven. In het MER dienen de gevolgen van het voornemen op deze landschappelijke kenmerken duidelijker beschreven te worden.

In het plangebied is een gerede kans op archeologische vondsten. De informatie in de startnotitie is op dit punt beperkt. Om de effecten op eventuele archeologische waarden in het MER te kunnen beschrijven en te betrekken bij de alternatievenafweging, wordt een inventariserend onderzoek uitgevoerd<sup>8</sup>. In het MER moeten deze gegevens, indien ze beschikbaar zijn, worden opgenomen. Anders moet in het MER worden aangegeven, hoe met deze informatie bij de besluitvorming zal worden omgegaan.

#### 4.4 Water en bodem

De hydrologische situatie in het studiegebied moet beter in kaart worden gebracht dan in de startnotitie is gebeurd. De waterhuishouding en met name de afwatering van gebieden die de Nijreessingel doorsnijden dienen nader te worden onderzocht<sup>9</sup>.

In het MER is het van belang om de mogelijke gevolgen van verdiepte uitvoering van het tracé op het grondwatersysteem en het kwel- en infiltratiepatroon in de omgeving te beschrijven. De invloed van de aanleg van de weg op de waterhuishouding in het hele gebied en de indirecte effecten hiervan op de natuurwaarden dienen beter in beeld te worden gebracht. De aanwezigheid van aardkundige waarden en waardevolle bodemstructuren en de invloed van het voornemen op deze eventuele waarden moeten in het MER worden beschreven.

#### 4.5 Geluid

In de startnotitie is voor geluid een overzicht gegeven van het geluidbelast oppervlak en het aantal woningen dat aan een geluidbelasting hoger dan 50 dB(A) is blootgesteld. Ook het aantal gehinderden in de huidige situatie en in de situatie volgens de autonome ontwikkeling is gepresenteerd. Het MER zal moeten

<sup>7</sup> Deze beschermde soorten wordt eveneens vermeld in inspraakreacties 3 en 11 (zie bijlage 4).

<sup>8</sup> Dit wordt ook genoemd in de inspraakreactie 19 (zie bijlage 4).

<sup>9</sup> Hier wordt ook om gevraagd door het Waterschap Regge en Dinkel in een reactie in de keuzenotitie.

aangeven hoe het studiegebied is afgebakend en welke geluidsbronnen in beschouwing zijn genomen.

In de startnotitie wordt aangegeven dat er in Almelo-zuid sprake is van een onprettig woon- en leefklimaat. Dit wordt onder andere geïllustreerd met een aantal woning met een hogere geluidbelasting dan 50 dB(A). In het MER zal moeten worden aangegeven in hoeverre de alternatieven een oplossing bieden voor dit probleem. Voor de wegen waar als gevolg van de voorgenomen activiteit de verkeersintensiteit met meer dan 30% toeneemt of met meer dan 20% afneemt, dient het effect op de geluidbelasting of geluidhinder in beeld te worden gebracht .

In de startnotitie worden voor geluid de beoordelingscriteria 'geluidbelast oppervlak', 'aantal woningen' en 'aantal gehinderden' gebruikt. In het MER kan worden volstaan met 'aantal woningen' of 'aantal gehinderden'. Voor geluid zal gerefereerd moeten worden aan de doelstellingen in het NMP4<sup>10</sup> en het NVVP 2001-2020. Met het criterium 'aantal geluidbelaste woningen' kan worden aangegeven in hoeverre voldaan wordt aan de doelstelling om de akoestische kwaliteit in het stedelijk gebied te verbeteren. Ook kan hiermee worden aangegeven hoe het staat met de woningen die een hogere geluidbelasting dan 70 dB(A) hebben. De relatie met het MIG (Modernisering Instrumentarium Geluidbeleid) kan worden aangegeven.

In de startnotitie worden forse aantallen woningen (circa 900) genoemd die vanwege de nieuwe weg een hogere geluidbelasting zullen krijgen dan 50 dB(A). Dit aantal dient in het MER onderbouwd te worden en eveneens dient aangegeven te worden waar deze woningen zich bevinden: geconcentreerd of verspreid langs het tracé? Deze aantallen maken het noodzakelijk om in het MER inzicht te geven in het effect van geluidsbeperkende maatregelen, zoals stillere verhardingen en geluidsschermen.

#### 4.6 Luchtverontreiniging

In de startnotitie wordt alleen globaal beschreven waar grenswaarden worden overschreden. In het MER moet, voor zover bekend (zie ook paragraaf 6), een beeld worden gegeven van de huidige en toekomstige concentraties van luchtverontreinigende stoffen ten gevolge van het wegverkeer en van het effect van de aanleg van de Nijreessingel op deze concentraties. Het gaat daarbij met name om NO<sub>2</sub> en fijn stof. De concentraties dienen mede getoetst te worden aan de Europese regelgeving.

---

<sup>10</sup>In NMP4 zijn de volgende doelstellingen geformuleerd: In 2010 mag bij woningen de grenswaarde van 70 dB(A) niet meer overschreden worden, behoudens zeer incidentele situaties. In 2010 moet een forse verbetering van de akoestische kwaliteit in stedelijk gebied zijn gerealiseerd, met prioriteit voor situaties waar eerdere afspraken over de geluidbelasting door groei van het verkeer in gevaar zijn of komen. Uiterlijk in 2005 moet zijn vastgesteld welke geluidsniveaus wenselijk zijn in de EHS en hoe deze worden gerealiseerd. In 2010 mag de geluidbelasting in de EHS t.o.v. 2000 niet zijn toegenomen. In 2030 moet de akoestische kwaliteit van de EHS zijn gerealiseerd.

#### 4.7 Woon- en leefomgeving

In het MER dient een beeld te worden gegeven van de verkeersongevallen en sociaal onveilige situaties in de huidige situatie en in de autonome ontwikkeling. Daarnaast moet een prognose gemaakt worden van de situatie na aanleg van de Nijreessingel. Hiervoor kan de informatie uit de startnotitie gebruikt worden. In het MER dient aangegeven te worden hoe verkeersongevallen en sociale onveilige situaties op en rond de Nijreessingel zo veel mogelijk kunnen worden voorkomen.

De startnotitie geeft aan dat de bereikbaarheid van het Nijreesbos en diverse percelen ten zuiden van de nieuwe weg aanzienlijk verandert<sup>11</sup>. In het MER dienen de effecten, voor zover relevant voor de milieugevolgen, uitgebreider beschreven te worden, evenals de voorzieningen die hiervoor getroffen zullen worden.

In het MER zal beschreven moeten worden in hoeverre er sprake zal zijn van lichtverontreiniging als gevolg van de verschillende alternatieven van de aanleg van de weg<sup>12</sup>.

### 5. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."*

De milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling én met de referentie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen. Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden. Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

In de startnotitie worden in de voorlopige alternatievenvergelijking flinke verschillen geconstateerd tussen de tracés Noord, Midden en Zuid. Dit hangt samen met de gebruikte methodiek en wijze van presentatie. De cijfermatige clustering kan leiden tot een vertekend beeld en kan in het MER achterwege blijven. De methodiek voor de scoretoekenning en de presentatie van de alternatievenvergelijking in het MER dient inzichtelijk en eenvoudig te worden gemaakt.

---

<sup>11</sup> Ook een aantal insprekers spreekt zorg uit over de toekomstige bereikbaarheid, bijvoorbeeld reactie 1 (zie bijlage 4).

<sup>12</sup> Hier wordt ook door de inspraak op gewezen (zie bijvoorbeeld inspraakreactie 20 in bijlage 4).

## 6. LEEMTEN IN INFORMATIE

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieueffecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."*

In het MER moet aangegeven worden over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in de verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties zijn van het gebrek aan milieu-informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- de consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

## 7. EVALUATIEPROGRAMMA

Artikel 7.39 van de Wm:

*"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."*

De gemeenteraad van Almelo geeft bij de vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan aan op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Het verdient aanbeveling, dat in het MER reeds een aanzet tot een programma voor dit onderzoek wordt gedaan, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek.

## 8. VORM EN PRESENTATIE

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie wordt aanbevolen om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- recent kaartmateriaal te gebruiken, topografische namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda toe te voegen.

9.

## **SAMENVATTING VAN HET MER**

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."*

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het mma en het voorkeursalternatief;
- belangrijke leemten in kennis.

## BIJLAGE 1





commissie voor de milieueffectrapportage

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport  
Aanleg Nijreessingel te Almelo**

20 december 2001

## 2.

### HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De Commissie meent dat in het MER over de aanleg van de Nijreessingel in het bijzonder de volgende onderwerpen de aandacht verdienen.

#### **Uitwerking alternatieven**

In het MER moeten (milieu-)argumenten gepresenteerd worden voor het niet uitwerken van een meer noordelijk, dichter tegen de woonbebouwing gelegen alternatief. Als hier geen goede argumenten voor zijn, dan dient een noordelijk alternatief ontwikkeld te worden en in de alternatievenvergelijking meegenomen te worden, omdat een dergelijk alternatief mogelijk deel uit maakt van het meest milieuvriendelijke alternatief.

#### **Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)**

De Commissie adviseert om bij de verkenning van het mma twee oplossingsrichtingen volwaardig in het MER te betrekken:

- Een natuurgericht mma waarin landschap, natuur en cultuurhistorie centraal staan. In dit mma dienen natuurwaarden en cultuurhistorische waarden zoveel mogelijk ontzien te worden en moet de weg optimaal ingepast worden in het landschap;
- Een op de woonomgeving gericht mma met als uitgangspunt het woon- en leefmilieu. In dit mma moet gestreefd worden naar minimale hinder, barriereverwerking en geluidsoverlast voor omwonenden en maximale verkeersveiligheid.

#### **Landschap en natuur**

Het studiegebied maakt deel uit van een waardevol cultuurlandschap. In het MER dienen de landschappelijke waarden, de aantasting hiervan en de maatregelen die getroffen worden om de effecten te beperken, beschreven te worden. Ook dienen de beschermingsformules in het kader van het Structuurschema Groene Ruimte, de Natuurbeschermingswet en de Vogel- en Habitatrichtlijnen in beschouwing genomen te worden. De mogelijke verstoring van beschermde diersoorten in het studiegebied en de beperkte informatie over het voorkomen van met name amfibieën verdienen nadere aandacht in het MER.

#### **Samenvatting**

Het MER dient te worden voorzien van een samenvatting die gebruikt kan worden voor het informeren van een breed publiek en voor de bestuurlijke besluitvorming. Dit betekent dat de belangrijkste milieugevolgen per alternatief in de samenvatting moeten worden weergegeven, alsmede de maatregelen om die milieugevolgen te minimaliseren en hun effectiviteit. De verschillen tussen het mma en het voorkeursalternatief dienen helder gepresenteerd te worden, evenals de motivatie voor de keuze van het voorkeursalternatief.

## **BIJLAGE 2**

## Reactienota

De Startnotitie m.e.r./Projectnota Nijreessingel van 15 oktober 2001 heeft van 17 oktober 2001 tot en met 27 november 2001 voor belanghebbenden ter visie gelegen. Gedurende deze periode konden zienswijzen bij het college van burgemeester en wethouders worden ingediend. Een overzicht van alle zienswijzen, zowel schriftelijk als mondeling, is hieronder aangegeven. De Raad wordt voorgesteld hiervan kennis te nemen en de zienswijzen te betrekken bij de MER-procedure conform de daarbij aangegeven adviezen. De reactienota is integraal onderdeel van het collegebesluit van 27 oktober 2001 en het raadsbesluit van 13 december 2001.

### 1. Schriftelijke zienswijzen.

- De heren J.H. Kamp en G.J. Kamp, Deldensestraat 207 (brief van 19 oktober 2001).

Beide heren vrezen bij aanleg van de Nijreessingel een aanzienlijke vermindering van hun woon- en leefgenot als gevolg van geluidsoverlast, stankoverlast en uitlaatgassen van auto's. De afstand van de geprojecteerde singel tot de schuren en de woonboerderij is ongeveer 10, respectievelijk 20 meter. De woonboerderij en de opstallen zijn niet geïsoleerd.

#### Advies

De effecten van aanleg van de Nijreessingel op de woon- en leefsituatie van de familie Kamp worden betrokken bij de door de gemeente op te stellen richtlijnen in het kader van de m.e.r.-procedure die naar verwachting in mei 2002 afgerond zal zijn.

De woon- en leefsituatie van de familie Kamp zal voorts worden betrokken bij het op te stellen (voortontwerp) bestemmingsplan Nijreessingel (start medio 2002) in welk kader ook een eventuele planschade op grond van artikel 49 van de Wet Ruimtelijke Ordening aan de orde is.

De bouwkundige staat van enkele bedrijfsopstallen is slecht.

Bij aanleg van de singel wordt onherstelbare schade aan deze opstallen gevreesd.

#### Advies

Een nader door de gemeente uit te voeren bouwkundig onderzoek zal moeten uitwijzen of en zo ja in hoeverre er problemen c.q. schade zal ontstaan.

De bedrijfsmatige activiteiten van de familie Kamp zullen door de aanleg van de Nijreessingel worden verslechterd (minder grond en inkomsten en extra kosten in verband met omrijden en aanpassen materieel).

#### Advies

De verkeersafwikkeling op de Nijreessingel wordt vooral bepaald door de capaciteit van de verkeersregelinstallaties op de weg/zijwegen en niet zozeer door het aantal rijstroken. De lengte van de opstelvakken bij de verkeersregelinstallatie Nijreessingel-Planthofsweg is voldoende om de hoeveelheid verkeer op dit gedeelte van de singel goed te kunnen opvangen c.q. te laten doorstromen. Bovendien is de verhouding in intensiteit tussen de Nijreessingel en de zijtakken naar verwachting van dien aard (weinig verkeer van de Planthofsweg), dat de kans op filevorming ter plaatse zeer beperkt zal zijn. Concretisering van deze aannames zal nog in een te zijner tijd door de gemeente uit te voeren aanvullend verkeerskundig onderzoek plaatsvinden.

In het algemeen kan worden gesteld, dat door de aanleg van de Nijreessingel in 2 x 1 rijstroken ter hoogte van de familie Kamp geen extra overlast is te verwachten.

Op 23 november 2001 heeft de familie Kamp haar zienswijze mondeling toegelicht. In het gesprek is toegezegd, dat de familie bij het vervolgproces nauw betrokken zal blijven. De gemeente neemt het initiatief voor nader overleg.

- De heer G.J. Stegehuis, Deldensestraat 205 (brief van 31 oktober 2001).

De heer Stegehuis verwacht een vermindering van de woon- en leefsituatie en daardoor schade als gevolg van de Nijreessingel.

**Advies**

De reactie van de heer Stegehuis wordt betrokken bij de door de gemeente op te stellen richtlijnen in het kader van de m.e.r.-procedure. De reactie zal voorts worden betrokken bij het op te stellen bestemmingsplan voor de Nijreessingel.

- Fietserbond afdeling Almelo, p/a Nijreesweg 95a (brief van 7 november 2001)

De Fietserbond spreekt haar voorkeur uit voor ongelijkvloerse kruisingen op maaiveld ten behoeve van de fietser (fietsbrug i.p.v. fietstunnel). Bij aanleg van fietstunnels dienen deze voldoende fietsvriendelijk en sociaal veilig te zijn (anti-graffiti-coating, licht plafond en dito wegdek, extra licht, camerabeveiliging).

**Advies**

De voorkeur van de Fietserbond voor fietsbruggen wordt door de gemeente in het algemeen onderschreven. Fysieke- en planologische mogelijkheden bepalen in belangrijke mate de realisatiekansen van een fietsbrug. Bij de aanleg van de Nijreessingel zijn deze mogelijkheden alleen aanwezig, wanneer wordt besloten tot aankoop/sanering van diverse onroerende zaken waarmee zeer hoge investeringen zijn gemoeid. Om die reden wordt uitgegaan van aanleg van fietstunnels.

De exacte uitvoering van de fietstunnels zal in de bestekfase worden vastgesteld. Het advies van de Fietserbond voor fietsvriendelijke en sociaal veilige fietstunnels zal daarbij worden betrokken.

- Handelsmij H. Knol Almelo B.V., Bornerbroeksestraat 455 (brief van 24 oktober 2001)

De geplande onderdoorgang (tunnel) van de Bornerbroeksestraat ter hoogte van de Nijreessingel dient geschikt te zijn voor landbouwvoertuigen. De zuidzijde van de Bornerbroeksestraat dient gevrijwaard te blijven van verkeersbelemmerende maatregelen.

**Advies**

Na aanleg van de Nijreessingel zal de Bornerbroeksestraat in goed overleg met alle betrokkenen worden aangewezen en ingericht als verblijfsgebied (30 km zone). Een doorgaande verbinding over de Bornerbroeksestraat voor vrachtverkeer is in die situatie uit een oogpunt van veiligheid en leefbaarheid niet wenselijk.

De maximale doorrijhoogte in de tunnel van de Bornerbroeksestraat is 3 meter. Een grotere doorrijhoogte zal onaanvaardbare ruimtelijke, planologische en financiële gevolgen hebben voor het tracéontwerp en directe omgeving (wonen en bedrijfsactiviteiten).

Met het GLTO wordt momenteel overleg gevoerd over de wenselijkheid en noodzaak van een goede alternatieve route voor landbouwvoertuigen langs de zuidzijde van Almelo.

Met betrekking tot de opmerking over de verkeersbelemmerende maatregelen in het zuidelijk deel van de Bornerbroeksestraat wordt aangenomen, dat Handelsmij Knol geen afsluiting van dit deel van de Bornerbroeksestraat wenst. Een dergelijke afsluiting is in het kader van de aanleg van de Nijreessingel niet voorzien. Voor dit deel van de Bornerbroeksestraat blijft een maximum snelheid van 50 km p/u gelden.

- Knol Olie B.V., Bornerbroeksestraat 455 (brief van 23 oktober 2001)

De tunnel in de Bornerbroeksestraat dient toegankelijk te zijn voor landbouwvoertuigen en grondverzetmachines. Van een afsluiting van de zuidzijde van de Bornerbroeksestraat (Kleine Bunder – beoogde tunnel) kan geen sprake zijn.

**Advies**

Antwoorden conform de hiervoor bij Handelsmij H. Knol Almelo B.V. aangegeven toelichting.

Detailering van de geplande tunnel is voorzien in de besteksfase. De opmerking over engtevrees, wanneer de tunnel onvoldoende ruimtelijk wordt ontworpen, zal onderdeel zijn van deze besteksfase.

- E.J.M. Abels, Begoniastraat 13 (brief van 15 november 2001)

Advocaat en procureur E.J.M. Abels reageert namens cliënten de heer Mr. A.F.L. Graaf van Rechteren Limpurg en de heer Voort als pachter van de voormalige kaasboerderij aan de Deldensestraat.

Beide heren gaan akkoord met de geplande ontsluiting van de boerderij en de bereikbaarheid van diverse percelen landbouwgrond aan weerszijden van de singel. Handhaven van het landbouwgebied aan de Pastoor Ossestraat (Twente Poort-oost) is voor de Graaf voorwaarde voor zijn medewerking aan de realisering van de Nijreessingel.

**Advies**

Conform de uitgangspunten in het overleg met mevrouw Abels en de heer Voort voornoemd op 31 oktober 2001 zal de gemeente op haar kosten een brug over de Nijreessingel aanleggen die geschikt is voor grote landbouwvoertuigen. De ontbrekende verbinding tussen de boerderij en de brug is onderwerp van nader overleg tussen de eigenaar en de gemeente. Het door de eigenaar zelf aanleggen van deze weg is voor de gemeente vooralsnog uitgangspunt. Er bestaat geen directe relatie tussen de aanleg van de Nijreessingel en het handhaven van het landbouwgebied aan de Pastoor Ossestraat. Over laatstgenoemd aspect vindt nader overleg met de Graaf plaats.

In het nieuwe aangepaste voorkeustracé wordt in plaats van de aparte landbouw tunnel uitgegaan van een 2x2 rijstroken t.h.v. de spoorkruising waarvan het landbouwverkeer gebruik kan maken. De aanpassing zal nog met de Graaf worden besproken.

- H. Schooten, Nijreesmiddenweg 3 (brief van 16 november 2001)

De heer Schooten verzoekt de aanleg van de Nijreessingel alsnog verdiept uit te voeren. Voorts dringt hij aan op uitvoering van de toegezegde afsluiting van de Nijreesdwarsweg.

**Advies**

Politiek, bestuurlijk en maatschappelijk heeft een verdiepte aanleg van de Nijreessingel duidelijk voorkeur.

De verwachte investeringsomvang van een verdiept wegtracé is evenwel van dien aard, dat deze variant vooralsnog niet reëel en verantwoord is. Om redenen van financiering wordt daarom uitgegaan van een tracé op maaiveld (uitgezonderd t.h.v. het spoor en de Weezebeek).

Uitgangspunt is, dat de Nijreesmiddenweg geen functie heeft voor het doorgaand verkeer richting Leemplasweg. De ontsluiting van de woningen aan het zuidelijk deel van de Nijreesweg mag als gevolg van een verkeersoplossing voor de Nijreesdwarsweg evenwel niet in de knel komen. De definitieve verkeersoplossing voor de Nijreesdwarsweg zal in nauw overleg met de bewoners van dit gebied worden vastgesteld.

- De heer E.A. Veerenhuis, Nijreessingel 6 (brief van 13 november 2001)

De heer Veerenhuis verwacht een onevenredige aantasting van het woon- en leefgenot bij aanleg van de Nijreessingel. Hij vraagt met klem om duidelijkheid ten aanzien van zijn huidige woonsituatie.

**Advies:**

Ten aanzien van de toekomstige woon- en leefsituatie van de heer Veerenhuis wordt verwezen naar de toelichting op dit punt bij de heren Kamp. Geadviseerd wordt de heer Veerenhuis eveneens in die zin te antwoorden.

Zodra de resultaten van het akoestisch onderzoek bekend zijn wordt meer duidelijkheid verkregen over de vraag of de huidige locatie van de heer Veerenhuis kan worden gehandhaafd.

- Stichting Rechtsbijstand Mobiliteitsbranche, Postbus 7150, Nijmegen (brief van 21 november 2001)

Namens cliënt, de heer A.Th.H. Schiphorst die op het adres Bornerbroeksestraat 457d een garagebedrijf runt verzoekt de Stichting de gemeente schade die het bedrijf eventueel zal lijden als gevolg van de beoogde herinrichting van de Bornerbroeksestraat te vergoeden.

**Advies**

In het kader van de aanleg van de Nijreessingel zal de Bornerbroeksestraat open blijven voor personenauto's. De beoogde herinrichting van de straat als 30 km zone zal te zijner tijd in nauw overleg met alle betrokkenen plaatsvinden. Verwacht mag worden, dat zich hierdoor geen bereikbaarheidsproblemen voor garage Schiphorst zullen voordoen. Vergoeding van bedrijfsschade als gevolg van een te zijner tijd nog in overleg uit te voeren herinrichting van de Bornerbroeksestraat moet daarom in dit stadium als prematuur worden beschouwd.

- Antiekhandel H. Stegehuis, Bornsestraat 311 (schriftelijke zienswijze van 21 oktober 2001).

Door de geplande noordelijke Parallelweg langs de Nijreessingel zullen de woonsituatie en de bedrijfsvoering van de heer Stegehuis ernstig in gevaar komen c.q. niet langer gehandhaafd kunnen blijven.

**Advies**

De geplande noordelijke Parallelweg wordt momenteel in samenhang met de stedenbouwkundige/planologische ontwikkeling van het gebied Nieuwland III onderzocht. Om die reden is er thans nog geen sprake van een definitieve situering van de noordelijke Parallelweg.

De plannen voor de aanleg van de Nijreessingel en de ontwikkeling van Nieuwland III zijn inmiddels aanleiding geweest overleg met de heer Stegehuis op te starten. Het overleg zal worden voortgezet. In verband hiermee kunnen in dit stadium over de toekomstige woon/bedrijfssituatie van de heer Stegehuis geen concrete standpunten worden ingenomen. De zienswijze van de heer Stegehuis zal worden betrokken bij de door de gemeente op te stellen richtlijnen in het kader van het M.E.R. Het M.E.R. zal worden betrokken bij het voorontwerpbestemmingsplan Nijreessingel (medio) mei 2002 in welk kader de heer Stegehuis gebruik kan maken van de mogelijkheid tot het indienen van bezwaar en beroep.

- De heer J.C. van Nie en 11 medebewoners, p/a Kogellaan 1 (schriftelijke zienswijze van 26 november 2001)

De zienswijzen van de brieven-schrijvers kunnen als volgt worden samengevat.

Door de aanleg van de Nijreessingel zal de verkeersintensiteit en daarmee ook de bestaande geluidsoverlast in de wijk "De Kogel" toenemen.

Op korte termijn en in ieder geval voor aanleg van de Nijreessingel dienen adequate geluidwerende voorzieningen tussen de Van Rechteren Limpurgsingel en "De Kogel" te worden aangebracht.

**Advies**

De opvatting van brieven-schrijvers over de te verwachten toename van het verkeer op de Van Rechteren Limpurgsingel is juist. Ook in de huidige situatie is er sprake van geluidsproblemen ter hoogte van het viaduct onder de Van Rechteren Limpurgsingel. Maatregelen zijn nodig, doch hebben niet de allerhoogste prioriteit (zogenoeten B-lijst). De betrokken bewoners zijn hierover in een eerder stadium schriftelijk door de gemeente geïnformeerd.

De zienswijze van brieven-schrijvers zal worden betrokken bij de door de gemeente op te stellen richtlijnen in het kader van het M.E.R. In dat kader zal worden onderzocht of aan de geluidwerende maatregelen een hogere prioriteit dient te worden toegekend. Het verzoek om deze maatregelen op zeer korte termijn uit te voeren is prematuur en kan daarom niet worden gewilligd.

- Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, Postbus 1600 3800 BP Amersfoort (schriftelijke zienswijze van 23 november 2001)

Nader onderzoek is nodig naar de archeologische waarden in de verschillende deelgebieden. De indicatieve Kaart Archeologische Waarden (I.K.A.W.) kan daarbij als instrument dienen.

**Advies**

Het verzoek van de Rijksdienst kan worden beschouwd als een positief kritische bijdrage aan de besluitvorming over het gewenste voorkeurs-tracé.

**Advies**

Het archeologisch onderzoek is één van de vervolgonderzoeken in het proces van aanleg van de Nijreessingel. Het onderzoek waarvoor inmiddels een tweetal offertes is opgevraagd, zal in het eerste kwartaal van 2002 worden uitgevoerd. De uitkomsten van het onderzoek zullen worden betrokken bij de vaststelling van het definitief ontwerp van de Nijreessingel.

- Langhout & Wierda juristen, Heidelaan 15B, Heerenveen (schriftelijke zienswijze van 21 november 2001).

De zienswijzen die namens cliënt de heer drs. J.G. Groenewold, Deldensestraat 181 worden ingediend kunnen als volgt worden samengevat

Het is gewenst een ruimer studiegebied te kiezen, waarbij ook een rondweg ten zuiden van het Nijreesbos dient te worden betrokken.

De aanleg van de Nijreessingel zal negatieve gevolgen hebben voor de ecologische waarden van het gebied.

De gevelbelasting van de woning van de heer Groenewold zal de voorkeursgrenswaarde van 50 dB (a) overschrijden.

De totstandkoming van de Startnotitie is in strijd met artikel 3:2 van de Algemene Wet Bestuursrecht.

**Advies**



De aanleg van de Nijreessingel is conform de eindconclusie in het verkeerskundig onderzoek van 1995 om ten noorden van het Nijreesbos tussen de Henriette Roland Holstlaan en de Bornsestraat ter hoogte van het voetbalcomplex van Heracles een wegverbinding te creëren

Een eventuele wegverbinding ten zuiden van het Nijreesbos is onderdeel van het verkeerskundig onderzoek geweest en is op grond van diverse argumenten van ruimtelijke, landschappelijke en verkeerstechnische aard niet gewenst. Bij deze zuidelijke variant wordt geen structurele oplossing van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheidsproblemen in Almelo zuid verkregen. De gemeenteraad van Almelo heeft medio 2001 unaniem besloten een zuidelijk tracé om vermelde bezwaren niet in studie te nemen. Omdat in dit stadium sprake is van een Startnotitie, is alleen een globaal inzicht in de effecten van de Nijreessingel op de ecologische waarden van het gebied aanwezig. Een nadere inventarisatie van deze effecten is nodig en zal plaatsvinden in de m.e.r.-procedure of in verband met het jaargetijde in de procedure met betrekking tot het bestemmingsplan.

Concretisering van de geluidseffecten van aanleg van de Nijreessingel zal in eerste instantie op basis van het akoestisch rapport plaatsvinden en worden betrokken bij de m.e.r./bestemmingsplanprocedure.

De status van het ter visie liggende rapport is die van Startnotitie. Concretisering van relevante feiten, belangen en dergelijke als bedoeld in artikel 3:2 van de Algemene Wet Bestuursrecht zal plaatsvinden in het MER. Van strijdigheid van de Startnotitie met genoemd wetsartikel kan om die reden geen sprake zijn.

- De heer J.J. Caarls, Nijreesweg 57 (schriftelijke zienswijze van 26 november 2001)

De heer Caarls veronderstelt, dat bij de keuze voor het maaiveldtracé niet alle milieukosten zijn meegewogen. Ook het licht als belangrijk milieuaspect is geen onderdeel van de studie geweest. Vanwege de landschappelijke aantasting en de sociale onveiligheid bij een tracé op maaiveld pleit de heer Caarls voor een verdiepte aanleg van de singel. De Startnotitie m.e.r./Projectnota Nijreessingel is geënt op de verdiepingsvariant, terwijl gekozen is voor een maaiveldtracé. Dit schept volgens hem verwarring. Tenslotte verzoekt hij om afsluiting van de Leemplasweg.

#### **Advies**

In dit stadium is er geen sprake van een bezwaarschrift, maar van een zienswijze die verwerkt zal worden in de door de gemeente op te stellen richtlijnen voor het MER. Inspraakmogelijkheden ontstaan opnieuw zodra het MER is vastgesteld en wanneer de bestemmingsplanprocedure wordt opgestart (mei 2002).

In eerste instantie is uitgegaan van een verdiepte aanleg van de Nijreessingel. De verdiepingsvariant is de basis geweest voor de Startnotitie m.e.r./Projectnota Nijreessingel. Omdat uit kosten oogpunt deze variant als niet reëel en verantwoord moet worden beschouwd, is besloten het maaiveldtracé vooralsnog als uitgangspunt te samen. Het maaiveldtracé is verwoord in de Keuzenotitie die integraal onderdeel is van de Startnotitie m.e.r./Projectnota Nijreessingel. De milieukosten van het maaiveldtracé hebben in dit stadium een indicatief karakter en zijn onderdeel van de Startnotitie/projectnota. Detaillering van alle milieukosten vindt plaats in het kader van de m.e.r.-procedure. Het maaiveldtracé is uitgangspunt voor het MER.

Het aspect licht zal worden betrokken bij de door de gemeente op te stellen richtlijnen voor het MER.

Op basis van inspraak wordt de Projectnota en Startnotitie m.e.r. vastgesteld. Tevens wordt daarbij de voorkeur voor een tracé uitgesproken. Dit is de basis waarmee uiteindelijk de financiering aangevraagd wordt. In de tussentijd doorloopt het MER de reguliere procedure. Mede op basis van het MER wordt het bestemmingsplan voorbereid en vastgesteld. In de tijd gezien is dit na de financieringsprocedure. Dit kan dus betekenen, dat het uiteindelijke besluit over het tracé (het bestemmingsplan) anders is dan het besluit op basis waarvan financiering wordt aangevraagd. Dit draagt een naar verwachting beperkt financieel risico met zich mee. De gemeente is zich hiervan bewust, maar het is de enige mogelijkheid om de financiering zeker te stellen en tevens zorgvuldige besluitvorming te waarborgen.

Met betrekking tot het verzoek van de heer Caarls om de Leemplasweg af te sluiten, wordt verwezen naar het advies bij de zienswijze van de heer Schooten.

- Vereniging Onderzoek Flora en Fauna, Postbus 506, Wageningen (schriftelijke zienswijze van 27 november 2001)

In het studiegebied zijn belangrijke natuurwaarden aanwezig. Geadviseerd wordt in het MER de gegevens over de verschillende soorten waarden mee te nemen. Voor een aantal van deze waarden is een nieuwe en/of aanvullende inventarisatie nodig (b.v. ten aanzien van soorten reptielen, amfibieën dagvlinders, libellen en zoogdieren). Compenserende maatregelen kunnen overwogen worden.

#### Advies

De zienswijze van de Vereniging over de flora en fauna aspecten in het gebied zal worden betrokken bij de op te stellen richtlijnen voor het MER.

- \* De heer J.S. Haakmeester, p/a Deldensestraat 201 (schriftelijke zienswijze van 27 november 2001)

De zienswijze is ingediend namens de heer en mevrouw Haakmeester, Deldensestraat 201 in Almelo.

De familie Haakmeester heeft twijfels over nut en noodzaak van de Nijreessingel. De startnotitie m.e.r./Projectnota Nijreessingel is onvolledig en te summier voor een MIT-bijdrage. Het document is voorts aanleiding voor een groot aantal vragen en opmerkingen. Hierop kan als volgt worden geantwoord.

#### Advies

T.a.v. de alternatieven.

De overbelasting van het hoofdwegennet in zuidelijk Almelo blijkt onder meer uit het verkeersrapport van 1995, de verkeersprognoses in het kader van het MER Rijksweg 35 en uit de projectnota Nijreessingel van 1997. De tracé-alternatieven en varianten die in 1997 zijn onderzocht, zijn in het kader van de huidige Projectnota geactualiseerd en op basis van de MIT-spelregels met twee alternatieven uitgebreid, te weten het nul- en het nulplusalternatief. Beide alternatieven bieden op basis van effectvergelijking geen c.q. onvolledige oplossing van de bereikbaarheids, leefbaarheids en veiligheidsproblemen in Almelo zuid. De effectvergelijking is onderdeel van de Projectnota Nijreessingel van 15 oktober 2001. Op basis van deze effectvergelijking heeft een trechtering van mogelijke alternatieven plaatsgevonden die heeft geleid tot het voorkeurstracé ten behoeve waarvan meerdere varianten zijn onderzocht. Overigens zijn in het kader van het verkeersonderzoek van 1995 ook andere verkeersoplossingen c.q. alternatieve verkeersroutes waaronder die ten zuiden van het Nijreesbos onderzocht. Deze alternatieve routes bieden onvoldoende soelaas voor een structurele oplossing voor de problemen in Almelo zuid.

De conclusie van de familie Haakmeester dat in de Startnotitie/Projectnota slechts één tracé-alternatief is onderzocht, is om die reden niet juist.

In dit stadium is er sprake van een voorkeurstracé dat het kader vormt voor het MER en het voorontwerp-bestemmingsplan Nijreessingel die beide naar verwachting medio 2002 gereed zullen zijn. Formele bekrachtiging in kadering van het definitief tracé van de Nijreessingel vindt plaats in het bestemmingsplan.

T.a.v. samenloop Startnotitie m.e.r./Projectnota Nijreessingel.

De Startnotitie is in overeenstemming met het MER in de Wet Milieubeheer. De Startnotitie wordt momenteel beoordeeld door de MER-commissie die nog tot andere tracé-alternatieven kan adviseren. De reactie van de commissie wordt in januari 2002 verwacht. Onjuist is op opvatting van de familie Haakmeester, dat de voorbereiding van het project Nijreessingel te laat is opgestart waardoor inspraakmogelijkheden worden beperkt en alternatieven en keuzes niet of onvoldoende zijn onderzocht. Immers, de voorbereiding van het project is feitelijk al in 1996/1997 gestart en voortgezet in 2001. Ten behoeve van de Startnotitie m.e.r./Projectnota Nijreessingel is tot nu een zeer interactief beleidsproces gevolgd dat in overeenstemming is met de regels voor het MER en het MIT. De bijdrage beschikking van de minister van Verkeer en Waterstaat is gebaseerd op het projectbesluit van de gemeente op basis van het definitief tracé-ontwerp.

T.a.v. de onvolledigheid van het geluidsonderzoek.

Het onderzoek inzake de geluidseffecten van de Nijreessingel op de directe omgeving is afgerond en wordt betrokken bij de besluitvorming over het Voorkeurstracé door de Raad op 13 december 2001. Het akoestisch onderzoek wordt vervolgens betrokken bij het opstellen van de richtlijnen voor het MER in welk kader kan worden ingesproken. Het MER wordt vervolgens ingekaderd in de bestemmingsplanprocedure waarop eveneens kan worden ingesproken.

T.a.v. de onvolledigheid van het natuuronderzoek.

De effecten van de Nijreessingel op de natuur en het landschap en op de flora en fauna zullen worden betrokken bij de op te stellen richtlijnen in het kader van de m.e.r.-procedure.

T.a.v. de strijdigheid van de Nijreessingel met het natuurbeleid van het Rijk.

Het nationaal verkeer- en vervoerbeleid (NVVP) is bij aanleg en uitbreiden van infrastructurele werken gericht op benutten, beprijzen en bebouwen. Aanleg van nieuwe weginfra is aan de orde op het moment dat beide eerstgenoemde maatregelen geen onvoldoende oplossing bieden voor mobiliteitsknelpunten. De aanleg van de Nijreessingel is met deze uitgangspunten in overeenstemming. Immers het nut en de noodzaak van de Singel worden door de minister onderkend hetgeen onder meer blijkt uit de opname van de Nijreessingel in de planstudiefase van het MIT-projectenboek 2002-2006.

T.a.v. de keuze van het middentracé.

Het middentracé als voorkeurstracé is gebaseerd op het totaal van effectberekeningen (trechtering effectenvergelijking). Het middentracé moet op basis van de onderzoekssituatie worden beschouwd als het meest milieu-vriendelijk alternatief. De vermeende onjuistheden in de scoring van de diverse alternatieven zullen nader worden onderzocht. Hierover zal de familie Haaksmeester apart worden geïnformeerd.

T.a.v. de nadeelcompensatie.

In de thans voorliggende kostenopzet voor de Nijreessingel is een post opgenomen voor eventuele planschades.

T.a.v. de economische uitvoerbaarheid van de Nijreessingel.

De Rijksbijdrage/MIT-bijdrage is gebaseerd op de economische uitvoerbaarheid van het plan. Hierover zal de komende maanden nader overleg tussen betrokken partijen plaatsvinden. De hoogte van de gemeentelijke bijdrage en de financiering maken hiervan deel uit. Uitsluitel hierover is niet voor 1 januari 2002, doch in het eerste kwartaal van 2002 te verwachten.

- Bewoners Nijreesmiddenweg (schriftelijke zienswijze van 26 november 2001)  
De gemeente dient conform toezegging de Nijreesmiddenweg voor het verkeer af te sluiten.

**Advies**

Op de informatiebijeenkomst van 18 oktober 2001 is door de gemeente aangegeven, dat in overleg met alle betrokken bewoners de wijze van ontsluiting van de woningen aan de Nijreesmiddenweg en Nijreesweg na aanleg van de Nijreessingel zal worden bekeken. Er zijn twee mogelijke oplossingen. Enerzijds de huidige afsluiting in de Nijreesmiddenweg handhaven en dus de Leemplasweg als fietsroute doortrekken naar de Nije Allee/Nijreesdwarsweg. Anderzijds is het mogelijk de huidige afsluiting te verplaatsen naar de Nijreesweg, direct ten zuiden van de Leemplasweg. Voor beide opties geldt, dat de route naar het Nijreesbos (Leemplasweg en oostelijk hiervan) via het Nijrees vervalt. Na aanleg van de Nijreessingel is het Nijreesbos vanaf de Planthofsweg bereikbaar (via de langs de Nijreessingel geprojecteerde noordelijke parallelweg).

- De heer en mevrouw Cameron, Nijreesweg 1 (schriftelijke zienswijze van 22 november 2001).

Een directe aansluiting van de Nijreessingel op de Bornerbroeksestraat is een overbodige luxe. Verkeersproblemen worden nog meer afgewenteld op de Bornerbroeksestraat. Conform eerdere plannen de Bornerbroeksestraat alsnog fysiek afsluiten waardoor sluipverkeer en doorgaand (vracht)verkeer kunnen worden geweerd. Ook de Nijreesweg vrijwaren van vrachtverkeer en inrichten als 30 km-zone.

**Advies**

Een noordelijke aansluiting van de wijk Nijrees op de Nijreessingel is voorzien in het bestemmingsplan Nijrees. Vanwege de vele bezwaren van wijkbewoners tegen de geplande directe aansluiting van de wijk op de singel via de Nije Allee, is besloten deze aansluiting te laten vervallen en de wijk via de Bornerbroeksestraat op de singel te ontsluiten. Door deze oplossing zal de toch al overbelaste H.Roland Holstlaan worden ontlast.

Bij doortrekking van RW35 in 2005 (door het Rijk) zullen de H. Roland Holstlaan en de Weezebeeksingel van doorgaand verkeer worden ontlast. Probleem is evenwel, dat verkeer dat thans via de Wierdensestraat naar Almelo rijdt in die situatie naar verwachting via de H. Roland Holstlaan zal gaan rijden. De verkeersintensiteit op de Weezebeeksingel zal bij een doorgetrokken RW35 volgens verkeersprognoses met ongeveer 1/3 afnemen; de verkeersintensiteit op de H. Roland Holstlaan zal ongeveer gelijk blijven.

De Bornerbroeksestraat heeft een functie voor bewoners en ondernemers. De gewenste verkeerssituatie voor deze straat dient daarom gebaseerd te zijn op een evenwichtige afweging van verschillende belangen. Enerzijds dient de bereikbaarheid zoveel mogelijk gegarandeerd te blijven, anderzijds dient er sprake te zijn van een verkeersleefbare/veilige Bornerbroeksestraat. De herinrichting van de Bornerbroeksestraat als 30 km-gebied zal te zijner tijd in nauw overleg met alle betrokkenen plaatsvinden. Dit geldt ook voor het zuidelijk deel van de straat, waar een maximum snelheid van 50 km/u zal blijven gelden. De herinrichting zal in ieder geval zodanig vorm moeten worden gegeven, dat vreemd verkeer (doorgaand verkeer vanaf de H. Roland Holstlaan) voldoende kan worden geweerd.

Het aanwijzen en inrichten van de Nijreesweg als 30km-zone is onderdeel van de herinrichting van Nijrees Noord. In de gemeentelijke wegencategorisering is de Nijreesweg als woonstraat en dus als 30 km/u-straat aangewezen.

- Ondernemers Tusveld, Tusveld 95 (schriftelijke zienswijze van 24 november 2001).

Vooraf bij afsluiting van de spoorwegovergang Deldensestraat en enkele gemeentewegen zal de bereikbaarheid van de ondernemers in de knel komen. Een goede bereikbaarheid dient gewaarborgd te zijn. De aanleg van de Nijreessingel op zichzelf ontmoet bij de ondernemers geen bezwaren.

**Advies**

De bestaande route naar en van het Tusveld loopt onder meer via de Deldensestraat die een 30 km/u regiem kent. Een doorgaande route via deze woonstraat is niet gewenst. Bij aanleg van de Nijreessingel zal het West/Noordwest verkeer richting Tusveld de route Nijreessingel-Planthofsweg-noordelijke parallelweg kunnen kiezen. Het verkeer vanaf Tusveld kan gebruik maken van de aansluiting Planthofsweg, de noordelijke parallelweg van de Nijreessingel en de Nijreessingel zelf.

De nieuwe route is weliswaar iets om, maar biedt meer kwaliteit. Een aanpassing van de bestaande bewegwijzering kan worden overwogen.

Gemeentelijke maatregelen zullen vooraf met de ondernemers worden besproken.

- De heer J. Tjeerdsma, Seringenstraat 85 (schriftelijk zienswijze van 26 november 2002)

In verband met de aanleg van de Nijreessingel ten behoeve waarvan een deel van zijn grond nodig is, verzoekt de heer Tjeerdsma de gemeente tot grondruil.

**Advies**

In het overleg op 19 november 2001 is met de heer Tjeerdsma afgesproken, dat zijn verzoek door de gemeente zal worden onderzocht. De opmerkingen in de eerste zin van de laatste alinea in de brief van de heer Tjeerdsma dienen in die zin te worden gelezen/geïnterpreteerd.

- De heer E. Tijhof, Betuining 1 (brief van 14 november 2001).

Toezegging in het verleden door de gemeente dat de Bornerbroeksestraat voor het verkeer wordt afgesloten en zal worden aangewezen en ingericht als verblijfsgebied (30 km-zone).

**Advies:**

De reacties op de voorgenomen fysieke afsluiting van het noordelijk deel van de Bornerbroeksestraat in het kader van het project Nijreessingel zijn aanleiding geweest voor heroverweging. Op basis hiervan is besloten om af te zien van deze fysieke afsluiting. Uitgangspunt blijft, dat dit gedeelte van de Bornerbroeksestraat te zijner tijd zal worden heringericht als verblijfsgebied (30 km-zone), een en ander in nauw overleg met alle betrokkenen.

## **2. Mondelinge zienswijzen.**

- De heer J.M. Bosma, Bornerbroeksestraat 346 (mondelinge zienswijze 31 oktober 2001)

De heer Bosma vreest bij een afslag van de Nijreessingel op de Bornerbroeksestraat meer verkeer en daardoor meer onveiligheid op de Bornerbroeksestraat.

Een goede ontsluiting van zijn bedrijf op de Bornerbroeksestraat dient in de nieuwe situatie gewaarborgd te zijn. Door de Nijreessingel verwacht hij planschade en geluidsoverlast te ondervinden. Hij informeert naar de nieuwe locatie van de volkstuinten (naast zijn perceel?). De heer Bosma heeft interesse voor een perceel grond direct achter en naast zijn bedrijf.

### Advies

In het bestemmingsplan Nijrees is een noordelijke ontsluiting van de wijk op de toekomstige Nijreessingel voorzien. Vanwege de vele bezwaren van bewoners van het Nijrees tegen de in eerste instantie geplande aansluiting van de Nije Allee op de singel is ervoor gekozen, de Bornerbroeksestraat aan te sluiten op de Nijreessingel. De ontsluiting van de wijk op de singel via de Bornerbroeksestraat is hierdoor verzekerd. De hoeveelheid verkeer op de singel die gebruik zal gaan maken van de afslag Bornerbroeksestraat (sluipverkeer) zal naar verwachting beperkt zijn. De inrichting van de Bornerbroeksestraat zal in de nieuwe situatie voor dit verkeer namelijk niet aantrekkelijk zijn. Verwacht wordt, dat verkeer uit het noorden en oosten met de bestemming Boomsplaats/De Riet, de Violierstraat als bestemmingsroute zal kiezen. Te zijner tijd zal de gemeente hiernaar nader onderzoek instellen.  
Een goede en veilige ontsluiting/bereikbaarheid van het bedrijf zal tijdig en in overleg met de heer Bosma plaatsvinden.

De geluidseffecten van de Nijreessingel op de woon/werklocatie van de heer Bosma zullen worden betrokken bij de door de gemeente op te stellen richtlijnen inzake de m.e.r.-procedure. De resultaten van het akoestisch onderzoek zullen binnenkort ook meer duidelijkheid geven. Eventuele planschade is onderdeel van de bestemmingsplanprocedure die medio 2002 wordt opgestart (artikel 49 Wet R.O.)

Een alternatieve locatie voor de volkstuinen is in deze fase nog onderwerp van overleg en onderzoek door de gemeente.

Aan/verkoopmogelijkheden van enkele percelen grond direct achter en naast het bedrijf van de heer Bosman zullen door de gemeente worden geïnventariseerd

- De heer Tjeerdsma, Seringenstraat 85 (mondelijke zienswijze 19 november 2001)

De heer Tjeerdsma is eigenaar van een recreatiewoning en opstallen (duivenhokken) aan de Planthofsweg. Door de aanleg van de Nijreessingel zal hij een deel van zijn grond kwijtraken. Omdat hij zich zeer betrokken voelt bij de huidige locatie doet hij een voorstel van grondruil aan de gemeente (opschuiven naar perceelsnummer 3279 dat deel uitmaakt van het bestemmingsplan Nieuwland III).

Hij wenst de duivenhokken wel te laten staan.

### Advies

De problemen en suggesties van de heer Tjeerdsma zullen door de gemeente conform afspraak met hem nader worden bestudeerd. De heer Tjeerdsma zal schriftelijk worden geantwoord.

- GLTO, p/a Klein Getkateweg 1 (mondelijke zienswijze van 19 november 2001)

GLTO is op 19-11-2001 ambtelijk geïnformeerd over de plannen inzake de aanleg van de Nijreessingel in het algemeen en in het bijzonder over de gevolgen hiervan voor de bereikbaarheid van landbouwvoertuigen in het studiegebied. In de nieuwe situatie dient deze bereikbaarheid volgens haar voldoende gewaarborgd te zijn.

### Advies

De gemeente onderschrijft het standpunt van GLTO. Het is gewenst om samen met haar nader onderzoek te doen naar een goede alternatieve route voor landbouwvoertuigen in het zuiden van Almelo. Het overleg dat hierover inmiddels is opgestart, zal zo spoedig mogelijk worden voortgezet.

- Tuincentrum H. Oude Wesselink, Nijreesweg 43 (mondelijke zienswijzen van 11 oktober 2001 en 1 november 2001)

De heer Oude Wesselink is op 11 oktober en 1 november 2001 geïnformeerd over de plannen van de gemeente om de Nijreessingel op maaiveldniveau aan te leggen. De verdiepingsvariant voor de singel die op de informatieavond van september 2001 in het stadhuis is gepresenteerd, zal vooralsnog niet verder in studie worden genomen. Ook bij het maaiveldtracé is uitgangspunt, dat het tuincentrum geen aansluiting op de Nijreessingel krijgt. Van een grootschalig tuincentrum op de huidige locatie (bedrijfsruimte, restaurant e.d.) kan bovendien geen sprake zijn.

De beoogde uitbreidings/vernieuwingsplannen voor de huidige locatie worden door de heer Oude Wesselink aan de hand van een brochure toegelicht. Hij vindt, dat deze plannen door de gemeentelijke uitgangspunten teveel worden gedwarsboomd. Van een levensvatbaar tuindersbedrijf kan hierdoor niet langer sprake zijn. Definitieve beoordeling van deze plannen kan pas plaatsvinden zodra meer duidelijkheid bestaat over de daadwerkelijke aanleg van de Nijreessingel en over de milieueffecten hiervan. Een bestemmingswijziging van de huidige locatie voor woningbouw is voor de gemeente in principe bespreekbaar. Een wijziging van het geldende bestemmingsplan is wel nodig. Gezamenlijk wordt geconcludeerd, dat een alternatieve locatie voor het tuincentrum wellicht overwogen zou kunnen worden.

#### Advies

Op 27 november 2001 zijn een vijftal door de heer Oude Wesselink aangegeven alternatieve locaties voor zijn tuincentrum met de gemeente besproken. Eveneens is besproken een schetsplan voor woningbouw op de huidige locatie. Van gemeentezijde worden opnieuw de hiervoor aangegeven (rand)voorwaarden voor beide ontwikkelingen, benadrukt. Het vervolgproces van beide opties is dus feitelijk afhankelijk van het moment waarop meer duidelijkheid bestaat over de Nijreessingel. Om die reden zal de gemeente in januari 2002 het initiatief voor nieuw overleg met de heer Oude Wesselink nemen.