

BESTEMMINGSPLAN NIJREESSINGEL

TOELICHTING

BESTEMMINGSPLAN NURESSINGEL

TOELICHTING

GEMEENTE ALMELO

23 april 2003

110301/000795

Inhoud

1	<u>Inleiding</u>	4
1.1	<u>Aanleiding</u>	4
2	<u>Planbeschrijving</u>	5
2.1	<u>Ligging plangebied</u>	5
2.2	<u>Het project</u>	5
2.3	<u>Inpassing en impact van het project</u>	7
2.3.1	<u>Deelgebied 1: Woonwijk Nijrees</u>	7
2.3.2	<u>Deelgebied 2: Nijreesbos</u>	8
2.3.3	<u>Deelgebied 3: Bedrijventerrein Bornsestraat</u>	9
3	<u>Milieu en belemmeringen</u>	10
3.1	<u>Consequenties en maatregelen</u>	10
3.2	<u>Huidige situatie</u>	10
3.3	<u>Flora</u>	11
3.4	<u>Fauna</u>	11
3.5	<u>Mitigatie en compensatie gevolgen voor flora en fauna</u>	12
3.5.1	<u>Mitigerende maatregelen</u>	12
3.5.2	<u>Compenserende (verplichte) maatregelen</u>	13
3.6	<u>Landschap</u>	13
3.6.1	<u>Woonwijk Nijrees</u>	14
3.6.2	<u>Nijreesbos</u>	14
3.6.3	<u>Bedrijventerrein Bornsestraat</u>	14
3.7	<u>Geluid</u>	14
3.8	<u>Externe veiligheid</u>	17
3.9	<u>Bodem en water</u>	18
3.10	<u>Cultuurhistorie en Archeologie</u>	19
3.11	<u>Duurzame stedenbouw en duurzaam bouwen</u>	19
4	<u>Beleidscontext</u>	20
4.1	<u>Inleiding</u>	20
4.2	<u>Vigerende bestemmingsplannen</u>	20
4.3	<u>Rijksbeleid</u>	21
4.3.1	<u>Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra</u>	21
4.3.2	<u>Vijfde nota over de Ruimtelijke Ordening</u>	22
4.3.3	<u>Nationaal Verkeers en Vervoer Plan (2000)</u>	22
4.3.4	<u>'Samen werken aan bereikbaarheid'</u>	22
4.3.5	<u>Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT)</u>	23
4.3.6	<u>Startprogramma Duurzaam Veilig</u>	23
4.4	<u>Regionaal/ Provinciaal beleid</u>	24
4.4.1	<u>Bereikbaarheidsprofiel landsdeel oost</u>	24
4.4.2	<u>Provinciaal Verkeers en Vervoer plan (PVVP)</u>	24
4.4.3	<u>Regionaal Verkeer- en Vervoersplan Twente 2000-2004 (RVVP)</u>	24

4.4.4	<u>Streekplan Overijssel 2000+</u>	25
4.4.5	<u>Richtlijn compensatiebeginsel provincie Overijssel</u>	28
4.5	<u>Gemeentelijk beleid</u>	28
4.5.1	<u>Structuurplan Almelo</u>	28
5	<u>Economische haalbaarheid</u>	31
6	<u>Maatschappelijke haalbaarheid</u>	32
6.1	<u>Inspraakavonden</u>	32
6.2	<u>Inspraak ex WRO</u>	32
6.3	<u>Zienswijzen</u>	32
7	<u>Juridische planopzet</u>	33
7.1	<u>Algemeen</u>	33
7.2	<u>Plankaart</u>	33
7.3	<u>Voorschriften</u>	33
7.3.1	<u>Algemeen</u>	33
7.3.2	<u>Bestemmingen</u>	34

Inleiding

1.1

AANLEIDING

Sinds jaar en dag wordt de gemeente Almelo geconfronteerd met een groeiende verkeersproblematiek. Deze doet zich voor in het zuidelijke gedeelte van de bebouwde kom. De verkeersproblematiek manifesteert zich in de vorm van congestie, sluipverkeer en doorstromingsproblemen. Als gevolg hiervan staat de bereikbaarheid van woon- en werklocaties onder druk. Daarnaast worden geluidhinder en stankoverlast in de hand gewerkt en raakt de verkeersveiligheid in het gedrang. Als één van de oorzaken is het ontbreken van de schakel tussen de H. Roland Holstlaan en de Bornestraat aan te wijzen. Dit hiaat in de verkeersring van Almelo zorgt er voor dat veel verkeer door de bebouwde kom wordt geleid. Om tot een structurele oplossing van deze problematiek te komen is aanleg van de Nijreessingel als ontbrekende schakel onafwendbaar. Hoewel het bestemmingsplan 'Windmolenbroek' voorziet in een bestemming 'Verkeersdoeleinden past de aanleg van de Nijreessingel in de voorgestane vorm niet binnen de vigerende planologische regeling zoals vervat in de bestemmingsplannen 'Buitengebied', het 'Plan in Hoofdzaak' en het 'Uitbreidingsplan Oost'.

Dit vormde de aanleiding om over te gaan tot herziening van deze plannen. Onderhavig bestemmingsplan vormt de planologische grondslag voor realisatie van de Nijreessingel. Bij deze herziening wordt ook het bestemmingsplan 'Windmolenbroek' meegenomen teneinde de Nijreessingel op grond van een op het project toegesneden bestemmingsplan te kunnen aanleggen.

Planbeschrijving

2.1 **LIGGING PLANGEBIED**

Het plangebied is gelegen in het zuiden van Almelo. De geplande Nijreessingel vormt de ontbrekende schakel in de rondweg van Almelo. Het aan te leggen wegvak sluit aan op de Weezebeeksingel ter hoogte van de Henriëtte Roland Holstlaan. De combinatie van de Weezebeeksingel met de Schuilenburgsingel en de Bleskolkosingel vormt de westelijke ringweg. In het oosten vindt de Nijreessingel aansluiting bij de Bornsestraat ter hoogte van de Van Rechteren Limpurgsingel, in het verlengde van de N349, welke aansluit bij de Bleskolkosingel. Hiermee is de structuur van ringweg aldus voltooid.

Binnen het plangebied is sprake van een landschappelijke driedeling. Het westelijke gedeelte, in samenhang met de wijk Nijrees, heeft een uitgesproken stedelijk karakter met diverse functies waarbij het wonen overheerst. De Nijreessingel zal enkele volkstuinen en een aantal landbouwpercelen doorkruisen. In oostelijke richting, in het middelste gedeelte van het geplande tracé, functioneert een groene long als uitloopgebied voor Almelo. Het meest oostelijk gelegen deel zal (verder) worden ontwikkeld als bedrijventerrein en woonwijk.

Het plangebied heeft in het algemeen een halfopen karakter. In het zuiden ervan ligt een massief boscomplex, het Nijreesbos. De Deldensestraat wordt geflankeerd door karakteristieke laanbeplanting. Aan de westzijde van deze weg ligt een opvallende welving in het landschap. Het zuidwestelijke gedeelte (ontginningslandschap) is nog relatief open van karakter.

De visuele beleving van het gebied wordt in de huidige situatie vooral bepaald door de spoorlijn en de verhoogde ligging daarvan, de bosrand van het Nijreesbos, en het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein aan de Bornsestraat, de lintbebouwing en de nieuwe bebouwing.

2.2 **HET PROJECT**

Het project behelst de aanleg van de Nijreessingel tussen het knooppunt H. Roland Holstlaan/Weezebeeksingel en de Bornsestraat, waarmee de buitenste verkeersring rond Almelo wordt gecompleteerd. Het gaat om de aanleg van een stadsweg met een lengte van circa 2,2 kilometer bestaande uit gedeeltelijk 2x1 en 2 x 2 rijstroken. De ontwerpsnelheid is 80 km per uur, maar het oostelijke deel van het tracé zal een maximumsnelheid van 70 km/u kennen. De Nijreessingel wordt grotendeels op maaiveldniveau aangelegd. Middels een verdiepte ligging kruist de weg de spoorlijn Almelo-Hengelo. Het ontwerp voorziet tevens in drie fietstunnels, een tunnel voor gemotoriseerd verkeer en een tunnelconstructie onder het spoor. De afwegingen met betrekking tot de tracékeuze worden in paragraaf 2.3 behandeld in relatie tot de landschappelijke inpassing van het geheel.

De doelstelling van de Nijreessingel is meerledig. Het hoofddoel van de Nijreessingel is het structureel verhelpen van de problemen van verkeersoverlast en gebrekkige bereikbaarheid alsmede het bevorderen van de verkeersveiligheid teneinde de leefbaarheid in Almelo-Zuid te vergroten.

Aan bovengenoemde hoofddoelstelling dient binnen een aantal randvoorwaarden tegemoet te worden gekomen. Deze voorwaarden zijn vertaald in een drietal nevendoelestellingen, te weten:

- het zodanig inpassen van het wegtracé dat de effecten op natuur en mens (geluidshinder) worden geminimaliseerd;
- het zodanig inpassen van het wegtracé dat er geen fysieke aantasting plaatsvindt van het Nijreesbos, gelegen ten zuiden van het plangebied;
- het zodanig inpassen van het wegtracé dat de effecten op landschap worden geminimaliseerd en bestaande waarden zoveel mogelijk worden behouden.

In het bijzonder wordt getracht de kwaliteit van de verbindingen voor langzaam verkeer te garanderen, en zo mogelijk te verbeteren.

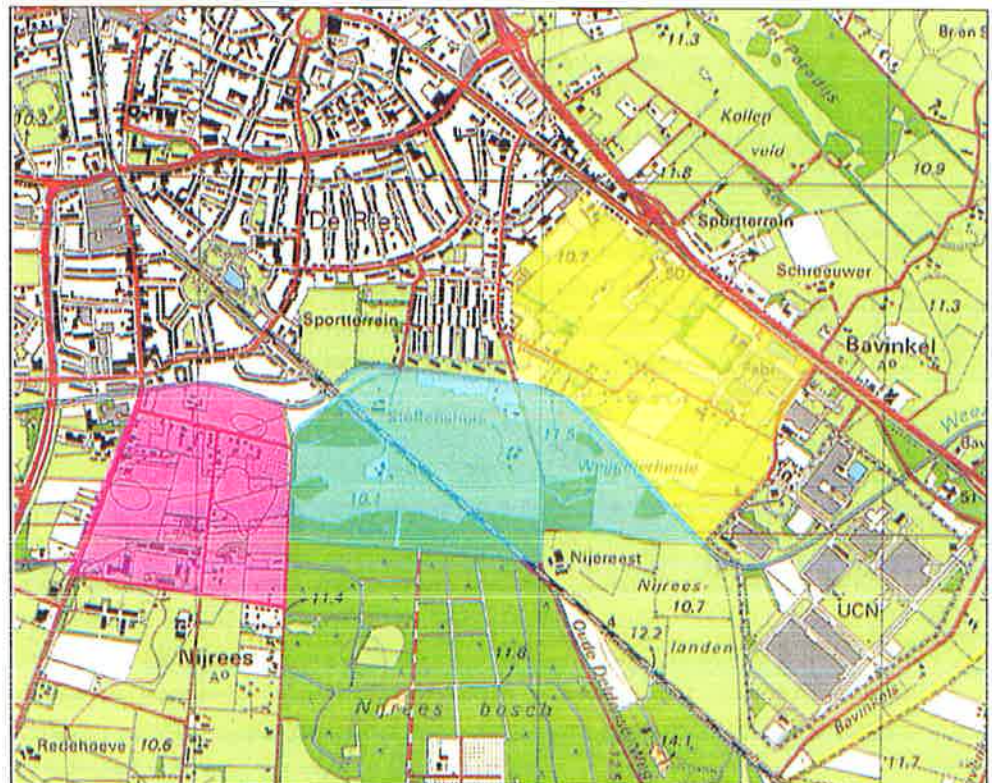
Het tracé van de Nijreessingel laat zich, in relatie tot de directe omgeving, in drie deelgebieden onderscheiden. Het gaat hierbij om:

Deelgebied 1 Woonwijk Nijrees (paars): Henriëtte Roland Holstlaan - Nijreesweg.

Deelgebied 2 Nijreesbos (groen): Nijreesweg - Weezebeek.

Deelgebied 3 Bedrijventerrein Bornsestraat (geel): Weezebeek - Bornsestraat.

3 DEELGEBIEDEN



Van west naar oost kruist de Nijreessingel de Bornebroeksestraat, de Nijreesdwarsweg, de Nijreesweg, de spoorlijn Almelo-Hengelo, de Deldensestraat, de Weezebeek en de Planthofsweg.

De gemeenteraad van Almelo heeft in december 1999 de wegcategorisering voor haar wegennet vastgesteld. In deze wegcategorisering staat aangegeven welke wegen in de toekomst nog een verkeersfunctie hebben (gebiedsontsluitingswegen enerzijds 70 en 80 km/uur, anderzijds 50 km/uur respectievelijk buiten en binnen bebouwde kom). Alle overige wegen vallen in het verblijfsgebied (erftoegangswegen 60 en 30 km/uur respectievelijk buiten en binnen de bebouwde kom). De Nijreessingel is in de wegcategorisering aangemerkt als een gebiedsontsluitingsweg die grotendeels buiten de bebouwde kom ligt. Het gedeelte ten oosten van de Weezebeek ligt binnen de bebouwde kom (70 km/u).

2.3

INPASSING EN IMPACT VAN HET PROJECT

Zoals in paragraaf 2.2 al is aangegeven doorsnijdt de Nijreessingel drie te onderscheiden delen. Het westelijk deel met de voortschrijdende woningbouw van Nijrees groeit op termijn vast aan Almelo. In de open ruimte ertussen is de Nijreessingel geprojecteerd. Het middelste deel functioneert als uitloopgebied voor de stad. Het meest oostelijk gelegen gedeelte zal tot bedrijventerrein en woninglocatie ontwikkeld worden.

De weg wordt in 1 x 2 rijbanen uitgevoerd, met uitzondering van het gedeelte tussen de H. Roland Holstlaan en de Bornerbroeksestraat en het gedeelte tussen de Planthofsweg en de Bornsestraat welke voorzien in 2 x 2 rijbanen. Wel wordt rekening gehouden met een eventuele toekomstige rijbaanverdubbeling teneinde het gehele tracé in 2 x 2 rijbanen uit te kunnen voeren. De reservering van gronden hiertoe is in dit bestemmingsplan opgenomen.

Met betrekking tot de landschappelijke inpassing per deelgebied (langsstructuur) en kruisingen (dwarsstructuur) heeft de gemeente zich inmiddels uitgesproken over de wenselijke vormgeving. De milieueffectrapportage, op basis waarvan alle belangen met betrekking tot de fysieke inpassing en de ruimtelijke impact van het project worden afgewogen, ligt ten grondslag aan de definitieve tracékeuze door de gemeente Almelo. Per deelgebied wordt hierna aangegeven waar deze afweging in heeft uitgemond, hoe de nieuwe weg zal worden ingepast in de directe fysieke omgeving en waaruit de impact van het project zal bestaan.

2.3.1

DEELGEBIED 1: WOONWIJK NIJREES

In het eerste deelgebied wordt de Nijreessingel op maaiveldniveau aangelegd. Ook de aansluiting van de Nijreessingel met de H. Roland Holstlaan vindt op maaiveldhoogte plaats. De kruising H. Roland Holstlaan/Weezebeeksingel/Nijreessingel is het drukste kruispunt van Almelo. Uitgangspunt is een verkeersregelininstallatie met een 'vrije' rechtsaf daar waar één rechtsafstrook beschikbaar is. Hiermee kan het verkeer ongehinderd door wachttijden voor verkeerslichten rechtsaf slaan. Het aantal rijstroken op het kruispunt zal worden aangepast om het verkeer in de toekomst te kunnen verwerken.

De Nijreessingel komt ter hoogte van de Bornerbroeksestraat op circa 1,5 meter boven het maaiveld te liggen, waarmee de Bornerbroeksestraat verdiept, op ongeveer 2,5 meter onder maaiveldniveau, de Nijreessingel kruist. Dit houdt in dat er voor verkeer op de Bornerbroeksestraat een beperkte doorrijhoogte (3 meter) wordt ingesteld. Er is geen uitwisseling tussen de Nijreessingel en de Bornerbroeksestraat mogelijk. Vrachtverkeer wordt hiermee geweerd. Tussen de Ambachtstraat en de Frederik van Eedenstraat wordt de Bornerbroeksestraat ingericht als 30 km zone met nader te bepalen snelheidsremmende maatregelen. De verbinding voor fietsers blijft intact middels deze ongelijkvloerse kruising. Bij de Nijreesweg wordt een fiets/voetgangerstunnel voor langzaam verkeer tussen de woonwijk Nijrees en de bestaande stad (station de Riet, scholen in Nieuwland/De Riet)

gerealiseerd. De Nijreesdwarsweg wordt doorsneden door de Nijreessingel. Er wordt geen kruising of onderdoorgang gerealiseerd.

Landschap

Het tracé in deelgebied 1 kruist een stadsrandzone. Het tracé loopt door de groene buffer tussen Almelo en de nieuwbouwwijk Nijrees. Door de aanleg van de Nijreessingel zullen de aanwezige volkstuinen en paardenweitjes ter plaatse van het tracé verdwijnen. Ten noorden van de Nijreessingel is een bedrijfszone gepland en zijn woningen voorzien. Hier kunnen combinaties van wonen en werken plaatsvinden. In de toekomst worden meer woningen gebouwd in de woonwijk Nijrees waardoor de agrarische functie in dit gebied ruimte zal moeten prijsgeven. Als gevolg van deze autonome ontwikkelingen zal reeds verdichting van het landschap optreden. Deze autonome ontwikkeling draagt er aan bij dat de visuele aantasting van het landschap als direct gevolg van de Nijreessingel uitermate beperkt is.

Voorts bevinden zich in het gebied rondom deelgebied 1 geen cultuurhistorische waarden.

2.3.2

DEELGEBIED 2: NIJREESBOS

In deelgebied 2 blijft de spoorlijn Almelo-Hengelo op maaiveldniveau liggen. De Nijreessingel kruist het spoor op circa 5 meter onder het maaiveld middels een betonnen bakconstructie.

In dit deelgebied worden ook de Deldensestraat en de Weezebeek gekruist. De Deldensestraat wordt onderbroken. Het noordelijk deel van de Deldensestraat wordt, parallel aan de Nijreessingel, voor fietsers verbonden met de Oude Deldenseweg. De Oude Deldenseweg wordt voor fietsers parallel aan het spoor doorgetrokken tot aan de Beekstraat.

In deelgebied 2 bevindt zich, direct ten noorden van de Nijreessingel aan de Deldensestraat, het centrum voor natuureducatie IVN. Dit perceel maakt deel uit van het plangebied en wordt positief bestemd teneinde het huidige gebruik voort te kunnen zetten zonder dat dit conflicteert met de aanleg van de Nijreessingel.

Hetzelfde geldt voor de gronden aan de Steffensweg, in de noordwestelijke hoek van de kruising spoorlijn/Nijreessingel. Middels een bestemming Agrarische doeleinden wordt voorkomen dat situaties van geluidsoverlast ontstaan als gevolg van de Nijreessingel.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Deelgebied 2 is van de drie deelgebieden landschappelijk het meest waardevol. Het gaat om één van de groene longen van Almelo, waarin beperking van landschappelijke aantasting voorop staat. In de huidige situatie vormt het spoor geen visuele belemmering. Doordat de Nijreessingel de spoorlijn Almelo-Hengelo middels een tunnelbak kruist is de nieuwe weg vrijwel niet zichtbaar vanuit de omgeving en treedt er geen visuele aantasting van het landschap op.

De Nijreessingel kruist de Deldensestraat en de Weezebeek. Rondom de Deldensestraat kunnen archeologische vondsten verwacht worden. Het tracé ligt bovendien direct ten noorden van het in cultuurhistorisch opzicht waardevolle erve Drieneman. Een verdiepte ligging van de Nijreessingel ter plaatse van het spoor op 5 meter beneden maaiveld in een betonnen bak constructie heeft de meest geringe effecten als het gaat om de doorsnijding van het karakteristieke landschap.

De aantasting van locaties met een archeologische verwachtingswaarde is onzeker. Uit onderzoek zal echter moeten blijken in hoeverre het risico bestaat dat archeologische waarden worden geschonden.

2.3.3

DEELGEBIED 3: BEDRIJVENTERREIN BORNSESTRAAT

Het tracé in deelgebied 3 ligt op het niveau van het maaiveld. In dit deelgebied bevinden zich drie kruisende verbindingen, namelijk de Planthofsweg, de fietstunnel Bornsestraat en de Bornsestraat. De kruising van de Nijreessingel met de Planthofsweg ligt op een meter boven het maaiveld. Autoverkeer sluit hier aan met een verkeersregelinstantie. De fietsers kunnen via een parallelroute met de Nijreessingel (noordzijde) of via de ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein aan de zuidzijde de Nijreessingel ongelijkvloers kruisen nabij de Weezebeek. Parallel aan de Weezebeek en direct ten noordoosten daarvan wordt een fietstunnel gerealiseerd.

De kruising van de Nijreessingel met de Bornsestraat vindt plaats op maaiveldniveau. Dit kruispunt wordt middels verkeerslichten geregeld. Om de verkeersafwikkeling hier te optimaliseren, dienen ter plaatse van het kruispunt van Rechteren Limpurgsingel/Bornsestraat/Hospitaalweg de beide zijtakken afgesloten te worden. De verbinding van de Bornsestraat met de Drienemansweg wordt omgeleid in westelijke richting naar de aansluiting bij de Planthofsweg. Hierdoor wordt de Bornsestraat tussen de Berkelstraat en de Drienemansweg ontdaan van sluipverkeer. Door het weghalen van de aansluiting ter hoogte van de Hospitaalweg wordt de regeling ter plaatse van het kruispunt Bornsestraat/Nijreessingel eenvoudiger. Ook hier kan het gemotoriseerde verkeer vrij rechtsaf slaan. Dit is mogelijk doordat de fietsers via een fietstunnel worden geleid.

Landschap en archeologie

Deelgebied 3 begint ten oosten van de Weezebeek. Rondom de Deldensestraat kunnen archeologische bodemvondsten worden verwacht, voornamelijk door de ligging van het cultuurhistorisch waardevolle erve Drieneman tussen de Deldensestraat en de spoorlijn Almelo-Hengelo. **P.M.** Bevindingen archeologisch onderzoek

De natuurwaarden van het gebied zijn laag en ook bij een autonome ontwikkeling zullen de aanwezige natuurwaarden afnemen door uitbreiding van het bedrijventerrein. Hierdoor treden er geen significante effecten op tengevolge van de Nijreessingel. De aanleg van de Nijreessingel leidt niet tot aantasting, verstoring of versnippering van bos of natuurgebied en mogelijkheden voor benutting van potenties voor natuur worden niet negatief beïnvloed. Daarnaast heeft de aanleg van de Nijreessingel op maaiveldniveau en de daarbij behorende laanbeplanting een positief effect op de visuele beleving van dit gebied. De laanbeplanting werkt niet belemmerend maar juist structurerend.

Milieu en belemmeringen

3.1 **CONSEQUENTIES EN MAATREGELEN**

De wenselijkheid van een ingreep als de aanleg van de Nijreessingel kan niet beoordeeld worden zonder inzicht in de consequenties voor natuur, mens en landschap. Bij deze afweging spelen ook de mogelijke acties teneinde eventuele nadelige effecten te compenseren een belangrijke rol. Hieronder wordt, voortbordurend op paragraaf 2.3 over de impact van het project, aangegeven waar nodig welke mitigerende en compenserende maatregelen getroffen worden om landschappelijke, ecologische en milieutechnische belasting te lenigen.

3.2 **HUIDIGE SITUATIE**

De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) wordt weergegeven in het Beleidsplan Natuur en Landschap Overijssel. Ten zuiden en zuidoosten van Almelo liggen te ontwikkelen ecologische verbindingzones. De landgoederen en beeksystemen ten noorden van Delden vormen een kerngebied in de EHS. Het plangebied staat hiermee in verbinding via de Weezebeek, houtwallen en migratieroutes. Echter, geen van de natuurwaarden in het plangebied zijn direct onderdeel van de EHS zoals weergegeven in het Natuurbeleidsplan en het Streekplan.

Het plangebied van de Nijreessingel behelst een half open landschap. In het westen is verspreide bebouwing aanwezig, het middengedeelte is nog vrij natuurlijk met het Nijreesbos als belangrijk aaneengesloten bosgebied. De agrarische percelen ten zuiden van de Weezebeek vormen een open agrarisch gebied waarin twee kleinere bosjes liggen. Het oostelijk gedeelte van het plangebied ligt ingesloten tussen woonwijken van Almelo aan de noordwestzijde en een industrieterrein aan de zuidoostzijde. Dit gebied kenmerkt zich door verspreide bebouwing langs de wegen. De Weezebeek en de spoorlijn zijn belangrijke lijnvormige elementen die ook van ecologische betekenis kunnen zijn, evenals de laanbeplanting langs de Deldencstraat. Het tracé kruist deze lijnvormige elementen.

In het plangebied liggen geen gronden die onderdeel zijn van speciale beschermingszones in het kader van de Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn of gebieden die zijn aangewezen als beschermd natuurmonument volgens de Natuurbeschermingswet. Het plangebied maakt voorts geen deel uit van de EHS. Daarentegen is er wel een bos in het plangebied gelegen waarvoor een herplantplicht in het kader van de Boswet en een compensatieplicht volgens de richtlijnen van de provincie Overijssel (zie ook paragraaf 4.3.4.) van kracht is.

Om de natuurwaarden in kaart te brengen zijn in 2002 door Adviesbureau Mertens inventarisaties uitgevoerd. Flora en fauna zijn per soortgroep in kaart gebracht, waarbij vooral aandacht besteed is aan zeldzame of beschermde soorten. Door deze twee inventarisatierapporten, waarvoor het veldwerk

in 2002 is uitgevoerd, bestaat een volledig overzicht van het in het gebied en directe omgeving aanwezige bedreigde en/of beschermde soorten planten en dieren.

3.3

FLORA

Het gebied bestaat voor een groot deel uit agrarisch grasland met een soortenarme vegetatie. Het Nijreesbos heeft een grootte van ongeveer 1.000 ha en bestaat uit een droog wintereiken-beukenbos. Kenmerkende soorten zijn ruwe berk, wilde lijsterbes, hulst, wilde kamperfoelie, bergvlier en schaduwgras. De overige twee kleine bosgebieden in deelgebied 2 zijn sterk vermet en verzuurd door het intensief agrarisch gebruik van de omliggende gronden. Indicatoren voor verrijking die hier voorkomen zijn gewone braam, gladde witbol, gewone vlier en brandnetel. Floristisch waardevolle vegetaties zijn te vinden langs de spoorberm, langs de Leemplasweg en langs de sloot aan de noordzijde van het Nijreesbos. Langs de spoorberm komen soorten voor die kenmerkend zijn voor pioniergrasland- vegetaties van droge, matig voedselrijke bodem. Onder andere sint-janskruid, vlasbekje, kompassla, wilde reseda en bezemkruid komen hier voor. Net ten noorden van de Leemplasweg kan men de brede wespenorchis aantreffen, welke wordt beschermd in het kader van de Flora- en faunawet. In de sloot aan de noordzijde van het Nijreesbos komt wilde gagel voor. Deze soort staat op de Rode lijst 2000 en wordt beschermd door de Flora- en faunawet.

3.4

FAUNA

In het hele studiegebied komen algemene soorten vogels en kleine zoogdieren voor. Voor de zeldzamere soorten is het Nijreesbos van belang als verblijfplaats, kolonieplaats, broedplaats of foerageergebied. Het gaat daarbij om vleermuizen, de groene en de zwarte specht. Per soortgroep zijn de aanwezige soorten en de wijze waarop deze het gebied gebruiken beschreven.

Zoogdieren

In het Nijreesbos komen reeën voor. Het bos betekent een rustplaats voor deze dieren. De open gebieden ten noorden van het bos worden als foerageergebied gebruikt. Er zijn éénmaal sporen van een das aangetroffen, hoewel zichtwaarnemingen of burchtlocaties niet bekend zijn in het gebied. Het gaat waarschijnlijk om een zwervend exemplaar. Het plangebied kan daarom ook niet als permanent leefgebied van de das aangemerkt worden. In het gebied komen vijf soorten vleermuizen voor. Het gaat om de dwergvleermuis, de watervleermuis, de laatvlieger, de rosse vleermuis en de grootoorvleermuis. Voor vleermuizen kunnen lijnvormige landschapselementen van belang zijn als vliegrouete. De dwergvleermuis, algemeen voorkomend in Nederland, heeft kolonies in gebouwen. Dwergvleermuizen vliegen langs de Deldensestraat en de Eikenlaan naar het Nijreesbos om te foerageren. In het Nijreesbos zit een kolonie watervleermuizen die boven de Weezebeek foerageert. Ook deze dieren gebruiken de Deldensestraat als vliegrouete. Er zijn enkele foeragerende laatvliegers waargenomen, maar kolonies of vaste vliegrouetes van deze soort zijn niet waargenomen. In het Nijreesbos zit een kolonie van de Rosse Vleermuis, deze dieren vliegen op grote hoogte naar foerageergebieden ten noorden van het bos. Waarschijnlijk bevindt zich in het Nijreesbos ook een kolonie van de gewone grootoorvleermuis. Deze soort is hier foeragerend waargenomen en kolonies liggen meestal in de directe omgeving van de foerageergebieden bij deze soort. Als foerageergebied zijn het Nijreesbos en de Weezebeek van belang. Het Nijreesbos is tevens van belang als kolonieplaats, als vliegrouete zijn de Eikenlaan en de Deldensestraat van belang. Alle vleermuizen staan vermeld op bijlage IV van de Habitatrichtlijn en zijn beschermd volgens de Flora- en faunawet.

Vogels

In totaal zijn er 44 soorten vogels waargenomen, waarvan er 37 ook broeden in het plangebied. Alle vogels worden beschermd in de Flora- en faunawet. Twee van deze soorten staan op de Rode lijst, te weten de groene specht en de ijsvogel. De groene specht broedt waarschijnlijk in het zuidelijke deel van het Nijreesbos. Langs de Weezebeek is de ijsvogel gesignaleerd, maar deze vogel broedt niet in het plangebied. De zwarte specht heeft direct ten zuiden van de Leemplasweg gebroed. In de directe omgeving van het tracé zijn voorts alleen algemene vogelsoorten waargenomen. De zwarte specht en de ijsvogel zijn soorten die vermeld staan op bijlage I van de Vogelrichtlijn.

Reptielen

Er zijn geen waarnemingen gedaan of bekend van reptielen.

Amfibieën

Drie soorten amfibieën zijn in het plangebied aangetroffen; het gaat om de gewone pad, de bruine kikker en de middelste groene kikker. Deze soorten komen algemeen voor in Nederland.

Ongewervelden

De vijf soorten libellen die in het gebied voorkomen zijn niet wettelijk beschermd en staan niet op de Rode lijst. Alle soorten zijn uitsluitend langs de Weezebeek waargenomen. Eén van de soorten, de heidebeekjuffer, is een soort van schone wateren.

In het plangebied zijn 16 soorten dagvlinders waargenomen, geen van deze soorten staat vermeld in de Flora- en faunawet of staat op de Rode lijst.

Autonome ontwikkelingen

De uitbreiding van Almelo aan de westzijde van het plangebied gaat door en leidt tot een verdere aantasting van het landschap. Aan de oostzijde neemt het ruimtebeslag van bedrijventerreinen toe. Het Nijreesbos en het open gebied ten noorden hiervan komen ingesloten te liggen tussen deze woningbouw aan de westzijde en het bedrijventerrein aan de oostzijde. De druk op het gebied neemt toe, met name door ontwikkelingen op recreatief gebied.

De belangrijkste floristische waarden bevinden zich in het Nijreesbos, ten noorden van de Leemplasweg. Deze waarden zullen bij de beschreven autonome ontwikkeling blijven bestaan. De natuurwaarden in het Nijreesbos kunnen enigszins toenemen door een meer natuurgericht bosbeheer. In het Structuurplan Almelo is de groene long veilig gesteld. Deze wordt begrensd door de Weezebeek en de Nijreesweg. In de geïsoleerde kleine bosgebieden zijn geen belangrijke veranderingen te verwachten.

3.5**MITIGATIE EN COMPENSATIE GEVOLGEN VOOR FLORA EN FAUNA****3.5.1****MITIGERENDE MAATREGELEN**

Voor het behoud van de kwaliteit van het leefgebied van zwarte specht en groene specht biedt een geluidsscherm een oplossing. Een scherm voorkomt bovendien dat reeën de weg oversteken en voorkomt op deze manier verkeersslachtoffers. In paragraaf 3.7 wordt uiteengezet op welke wijze geluidswerende voorzieningen in het plangebied worden gerealiseerd.

Naast geluidshinder ondervinden reeën ook hinder door versnippering van hun leefgebied. Een natuurlijk ingerichte berm langs het spoor ter hoogte van de kruising met de Nijreessingel vormt voor kleine grondgebonden zoogdieren een verbinding tussen de gebieden aan weerszijden van de

Nijreessingel, en wellicht ook voor reeën (mits voldoende breed, 10 meter). De effecten van doorsnijding van vaste vliegroutes van vleermuizen worden geminimaliseerd door de onderbreking van de laanbeplanting van de Deldensestraat zo beperkt mogelijk te houden.

Omdat er geen effecten van betekenis zijn voor vlinders en amfibieën (er zijn slechts drie zeer algemene soorten aangetroffen) zijn voor amfibieën en ongewervelden geen mitigerende maatregelen voorgesteld. De weg levert voor amfibieën wel een barrière op, maar de soorten kunnen zich aan beide kanten van het tracé handhaven. De wegberm is bij een natuurvriendelijk beheer een geschikt biotoop voor vlinders. Voor de Weezebeek wordt zorggedragen voor een doorlopende ecologische structuur door aanleg van oeverstroken onder de Nijreessingel door.

Vleermuizen zijn langs vliegroutes gevoelig voor verstoring door licht, terwijl enkele soorten daarentegen bij de jacht gebruik maken van verlichting door lantarenpalen. Voor vogels en reeën zijn geen significante effecten te verwachten van de verlichting. Lichtvervuiling wordt beperkt door er voor te zorgen dat de verlichting vooral de Nijreessingel zelf belicht en zo weinig mogelijk uitstraling geeft naar de omgeving. Dit is afhankelijk van de armatuur van de verlichting. Sterk afscherpende armaturen hebben de voorkeur. De mate waarin armatuur afschermend is hangt af van de breedte van de weg en de hoogte van de masten¹.

3.5.2

COMPENSERENDE (VERPLICHTE) MAATREGELEN

Bos en bomen die onder de boswet vallen en gekapt worden voor de aanleg van de Nijreessingel zullen elders gecompenseerd moeten worden. Compensatie vindt in beginsel plaats binnen het studiegebied. Door dit zodanig te doen dat deze bomen ook een verbindende functie hebben kan de ecologische structuur van het studiegebied versterkt worden. Bij het tracé gaat het om maximaal 0,1 hectare te compenseren bos. Omdat het bos uit vervangbaar bos bestaat, geldt er een compensatietoeslag van 1,1 tot 1,3. Hierdoor komt de oppervlakte te compenseren bos op maximaal 0,13 ha. Deze compensatie vindt plaats in de driehoek Weezebeek /Deldensestraat/Nijreessingel en de bermstroken van de Nijreessingel.

Ter compensatie voor het verlies van natuurwaarden worden de oevers van de Weezebeek natuurvriendelijk ingericht. Dit kan door ofwel natuurvriendelijke oevers te creëren, ofwel door meandering in bepaalde gedeelten toe te staan of te stimuleren. De Weezebeek kan dan belangrijker worden als ecologische verbindingzone en zo compenseren voor de versnippering in het studiegebied. Door meandering van de Weezebeek ontstaan natuurlijke oevers die een geschikt broedbiotoop vormen voor de ijsvogel.

Als compensatie voor het minder geschikt worden van de vaste vliegroutes voor vleermuizen kan ten westen van het spoor laanbeplanting aangebracht worden langs de Nijreessingel. Hierdoor ontstaat een verbinding tussen het Nijreesbos, het driehoekig bosperceel in het noorden van het studiegebied en de Weezebeek. Deze verbinding kan als vliegroute dienen voor laatvlieger en watervleermuizen.

3.6

LANDSCHAP

Zoals in paragraaf 2.3 al is toegelicht kan de barrièrewerking van de weg in het landschap bij inpassing worden geminimaliseerd door geen verhoogde kruisingen toe te passen, het zicht op de weg en voorzieningen te beperken (geluidsschermen, groenstructuur, laanbeplanting) en landschappelijk

¹ Richtlijn openbare verlichting natuurgebieden van het CROW, feb. 1997

waardevolle elementen minimaal te verstoren. Bij toepassing van geluidsschermen kan visuele hinder optreden doordat zichtlijnen worden doorbroken. Een mogelijke oplossing is de toepassing van transparante schermen. De te treffen maatregelen met betrekking tot de landschappelijke inpassing van het tracé zijn hieronder beschreven.

3.6.1 WOONWIJK NIJREES

Bij de maaiveldligging kunnen bestaande zichtlijnen bij kruisingen worden behouden door transparante schermen toe te passen. Ten opzichte van geluidsschermen, verhoogt geluidswerende bebouwing de belevingswaarde; samen met laanbeplanting kan dit het stedelijk karakter van het gebied accentueren. Door accentbeplanting van solitaire bomen worden kruisingen herkenbaar, wat de oriëntatie verbeterd.

3.6.2 NIJREESBOS

In dit deelgebied is minimale barrièrewerking belangrijk. Daarom zijn de noodzakelijke geluidsschermen transparant, zodat visuele verbindingen intact blijven. Beplantingsaccenten bestaan uit losse bomen, boomgroepen en bosjes. De gedeeltelijke aantasting van het noordelijke bosje bij de Nijreesweg wordt gecompenseerd bij de kruising met het spoor; hier komt een accent aan de noordzijde, zodat de gave bosrand van het Nijreesbos visueel intact blijft. Tussen de Nijreessingel en erve Drieneman kunnen bomen als licht- en geluidsbuffer dienen. In de hoek van de Deldensestraat, Weezebeek en de Nijreessingel is ruimte voor een bosje dat aansluit bij de structuur van het landschap.

3.6.3 BEDRIJVENTERREIN BORNSESTRAAT

Hier kan laanbeplanting structurerend werken en het gebied uitstraling geven. Accentbeplanting van solitaire bomen bij kruisingen verwijst naar het landschap en helpt bij de oriëntatie. Aandacht voor de vormgeving van retentievoorzieningen en geluidswerende bebouwing kunnen een positieve bijdrage leveren aan de beleving van het gebied.

3.7 GELUID

In opdracht van de gemeente Almelo is met betrekking tot de voorgestane aanleg van de Nijreessingel een akoestisch onderzoek uitgevoerd ('Nijreessingel, akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï, definitief ontwerp', ARCADIS Ruimtelijke Ontwikkeling BV, april 2003). De belangrijkste conclusies van dit onderzoek zijn in het navolgende weergegeven.

Huidige situatie

De intensieve belasting van de weginfrastructuur is een belangrijke hinderbron in zowel de binnenstad als de stadsranden van Almelo. Omdat de effecten van de aanleg van de Nijreessingel gerelateerd zijn aan het verkeersgebruik is een ruim studiegebied gehanteerd: het zuidoostelijke gedeelte van de stad Almelo. Het gaat hierbij om het gebied begrensd door de wegen Bornsestraat, Van Rechteren Limpurgsingel, Berkelstraat, Violierstraat, Schoolstraat en de H. Roland Holstlaan. Als zuidgrens wordt voor het akoestisch onderzoek de geluidszone van de toekomstige Nijreessingel gehanteerd. Deze geluidszone ligt op een afstand van 400 meter uit het hart van de weg. Naast de genoemde hoofdverkeersaders van Almelo-Zuid zijn ook de Rietstraat en de Weezebeeksingel (gedeeltelijk) in het akoestisch onderzoek betrokken, omdat deze wegen een relevante akoestische bijdrage kunnen leveren in het studiegebied.

Op de Hoornbladstraat en de Deldensestraat (tot aan de oude Deldensestraat) zijn de voertuigintensiteiten dermate laag dat de 50 dB(A) etmaalwaardecontour binnen 10 meter uit het hart van de weg ligt. Onder normale omstandigheden bevinden er zich binnen deze afstand geen woningen of andere geluidsgevoelige objecten. Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat na de aanleg van de Nijreessingel de intensiteit op deze wegen zal afnemen. Hierdoor neemt ook de geluidsbelasting af met maximaal 10 dB(A).

Maatregelen

Om te kunnen voldoen aan de wettelijke grenswaarden zoals gesteld door de Wet geluidhinder zijn geluidsreducerende maatregelen nodig.

Momenteel zijn er verschillende soorten geluidsarme wegdektypen met allen hun eigen specifieke akoestische toepassingsgebied. Zo zijn er redelijk slijtvaste dichte deklagen, enkellaags open deklagen en dubbellaags open deklagen. Er zijn momenteel enkele producenten die een deklaag leveren welke in geval van de Nijreessingel een geluidsreductie van circa 4 dB(A) kan bewerkstelligen. Voor de Nijreessingel geldt een snelheid van deels 70 en 80 km/uur en het aandeel vrachtverkeer bedraagt 14 %. Als uitgangspunt voor de wegverharding van de Nijreessingel is uitgegaan dat deze zal bestaan uit een modern geluidsarm wegdektype wat 4 dB(A) zal reduceren ten opzichte van het Dicht Asfalt Beton.

Met het toepassen van alleen bronmaatregelen, zoals het aanbrengen van een geluidsarm wegdektype, kunnen lang niet alle knelpunten opgelost worden. Hieronder worden per deelgebied overdrachtbeperkende geluidsmaatregelen beschreven.

Deelgebied 1

Langs het tracé van de Nijreessingel komen met name woningen voor (vrijstaand en twee-onder-één kap woningen). Grenzend aan de zuidkant van het studiegebied wordt momenteel de vinexlocatie Nijrees ontwikkeld. Langs de Bornerbroeksestraat ten noorden van Nijreessingel staan voorts drie scholen, waarvan twee voor beroepsonderwijs² en één basisschool. Ten zuiden van de Nijreessingel aan de Bornerbroeksestraat is het Agrarisch Onderwijs Centrum (AOC) gevestigd. Aan de Leemslagenweg-Bornerbroeksestraat bevindt zich een 'tijdelijke' dependance van een basisschool. Ingevolge deze geluidgevoelige voorzieningen in de directe omgeving van de Nijreessingel zijn geluidsreducerende maatregelen nodig.

Met de maaiveldligging van de Nijreessingel zijn langs de noordzijde geluidsschermen nodig van 1,5 meter hoog nabij de kruising met de H. Roland Holstlaan, ter plaatse van de Bornerbroeksestraat en Nijreesdwarsweg 3 tot 5,5 meter hoge geluidsschermen en ter hoogte van de Nijreesweg bij de overgang naar deelgebied 2 een 2 meter hoog geluidsscherm. Langs de zuidzijde zijn ter plaatse van de kruisingen met de Bornerbroeksestraat en Nijreesdwarsweg geluidsschermen tot 4 meter hoogte noodzakelijk om aan de voorkeursgrenswaarde te kunnen voldoen.

Deelgebied 2

Langs de noordzijde van de Nijreessingel zal een geluidsscherm geplaatst moeten worden teneinde de geluidsbelasting ter plaatse van het cluster van woningen langs de Deldensestraat/Planthofsweg en ter hoogte van de (flat)woningen langs de Magnoliastraat en de achterliggende bebouwing tot acceptabele waarden terug te brengen. Dit geluidsscherm dient, teneinde ook met betrekking tot de flatwoningen onder de voorkeursgrenswaarde te blijven, circa 4 meter hoog te worden. Voor de

² CBB - Centrum voor Beroepsoriëntatie en Beroepsbeoefening en Van Rhijn College (MEAO)

boerderij aan de Deldensestraat ten zuiden van de Nijreessingel is door de verdiepte ligging, die volgt uit de tunnelbakconstructie van de kruising met de spoorlijn, een scherm van circa 3 meter nodig.

Deelgebied 3

In deelgebied 3 wordt, ten noorden van de Nijreessingel ter plaatse van de woningen langs de Planthofsweg een scherm geplaatst met een hoogte van circa 6 meter.

Aan de noordzijde van het tracé is een bedrijventerrein voorzien langs de Bornsestraat. Realisatie van deze bebouwing vormt een alternatief voor de oprichting van een 4 meter hoog geluidsscherm waarvan een zelfde geluidswerende werking. Afhankelijk van het moment van realisatie van de bedrijfsbebouwing is het denkbaar dat hier tijdelijke geluidsschermen geplaatst worden.

Ook aan de westelijke zijde van de Van Rechteren Limpurgsingel worden, om de akoestische gevolgen van de wegconstructie voor de woningen aan de Bornsestraat te compenseren, geluidsschermen geplaatst. Het gaat in dit geval om schermen met een hoogte van twee meter.

Hogere waarden

Middels een doelmatigheidstoets in het kader van het akoestisch onderzoek is verzekerd dat de mogelijkheden tot overdrachtsbeperking en de maatregelen aan de bron optimaal uitgebuit zijn. Alle bron- en/of overdrachtbeperkende maatregelen ten spijt zal in een aantal gevallen alsnog een hogere dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) moeten worden aangevraagd om te voldoen aan de gestelde normen.

Tevens zal, afhankelijk van de berekende geluidsbelastingen, voor deze woningen nader onderzoek moeten plaatsvinden of er met de aanwezige gevelisolatie van de woning voldaan kan worden aan een binnenniveau van 35 dB(A)³. Wanneer dit niet het geval is, dan zal de woning isolerende maatregelen moeten ondergaan, teneinde de geluidsbelasting binnen het gestelde binnenniveau te houden⁴.

Als uitgangspunt voor de woningen waarvoor een hogere waarde aangevraagd moet worden is gesteld dat voor de woonlaag op de begane grond niveau gestreefd wordt naar een gevelbelasting van maximaal 50 dB(A).

Overzicht aan te vragen hogere waarden voor bestaande woningen t.g.v. de Nijreessingel

Omschrijving	Aan te vragen hogere waarde	Geluidsbelasting ter bepaling geluidisolatie woning ²		Te behalen geluidswering van de gevel
		Vanwege Nijreessingel	Cumulatief	
Bomerbroeksestraat 411	52	54	59	59 – 35 = 24
Bomerbroeksestraat 413	52	54	59	59 – 35 = 24
Nijreesdwarsweg 4	53	55	56	56 – 35 = 21
Nijreesdwarsweg 6	53	55	56	56 – 35 = 21
Bornsestraat 282	55	57	70	70 – 35 = 35
Bornsestraat 284	55	57	70	70 – 35 = 35
Bornsestraat 286	54	56	70	70 – 35 = 35

³ In het geval er sprake van saneringswoningen vindt toetsing aan een binnenniveau van 45 dB(A) plaats.

⁴ Bij saneringswoningen geldt indien niet voldaan kan worden aan een binnenniveau van 45 dB(A) en er gevelmaatregelen getroffen moeten worden, de maatregelen gedimensioneerd moeten worden op een binnenniveau van 40 dB(A).

Bornsestraat 288	53	55	69	69 – 35 = 34
Bornsestraat 290	52	54	69	69 – 35 = 34

¹ inclusief aftrek artikel 103 Wgh (incl. kruispuntcorrectie).

² exclusief aftrek artikel 103 Wgh (incl. kruispuntcorrectie).

Voor het aanvragen van een hogere waarde dient altijd te worden voldaan aan een hoofd- en subcriterium. Het hoofdcriterium houdt in dat een hogere waarde vastgesteld kan worden in die gevallen waarin de toepassing van maatregelen (bron- en overdrachtbeperkende maatregelen) gericht op het reduceren van de geluidsbelasting op de gevel niet afdoende doeltreffend zijn. Daarnaast is het mogelijk dat dergelijke maatregelen bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij bezwaren van financiële aard moet er sprake zijn van onevenredig hoge kosten, terwijl geen alternatieve oplossingen voorhanden zijn. Bij de aanleg van de Nijreessingel geldt als subcriterium dat de weg een belangrijke verkeers- en vervoersfunctie gaat vervullen.

De aan te vragen hogere waarden, variëren van 52 tot 55 dB(A) Indien een woning voor gevelisolatie in aanmerking komt, wordt de gevel van de woning geïsoleerd op de totale (gecumuleerde) geluidsbelasting. Voor de woningen langs de Bornsestraat waarvoor een hogere waarde aangevraagd zal moeten worden, is tevens de geluidsbelasting tengevolge van de Bornsestraat meegerekend bij de bepaling van de gevelisolatie.

De Henriëtte Roland Holstlaan draagt in geval van de woningen aan de Bornerbroeksestraat en de Nije Allee bij aan de geluidsbelasting. Voor deze woningen dienen gevelisolaties een geluidsreductie van respectievelijk 24 en 21 dB(A) te bewerkstelligen. Voor de woningen aan de Bornsestraat zal de gevel circa 35 dB(A) moeten reduceren om een acceptabel binnenniveau te kunnen garanderen. Gezien het gegeven dat van gevels van nieuwbouwhuizen volgens het Bouwbesluit een geluidsreductie van 20 dB(A) uit moet gaan, kan dit als een aanzienlijke opgave beschouwd worden.

De woningen Bornsestraat 282, 284, 286, 288 en 290 staan vanwege de Bornsestraat al op de gemeentelijk B-lijst. De geluidbelasting tengevolge van de Nijreessingel is circa 10 dB(A) lager dan de akoestische belasting naar aanleiding van de Bornsestraat. Feitelijk draagt de Nijreessingel niet bij aan de totale geluidbelasting ter plaatse. De invloed is dan ook te verwaarlozen. Desalniettemin dient een gevelisolatie uitgevoerd te worden.

3.8

EXTERNE VEILIGHEID

In de Staatscourant van 22 februari 2002 (nr. 38) is het "Ontwerp-besluit vaststelling milieukwaliteitseisen voor externe veiligheid van inrichtingen" gepubliceerd. Daarnaast verschijnen er Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) voor milieukwaliteitseisen bij transportinrichtingen (VROM met V&W, 2003) en externe veiligheid bij transport (V&W, 2003).

Een dergelijke AMvB omvat grenswaarden voor het risico dat mensen lopen in de buurt van een inrichting, installatie of infrastructureel werk. Daarbij worden in de De AMvB twee soorten risico onderscheiden, te weten:

- Plaatsgebonden risico

Dit is de kans dat een persoon om het leven komt door een ongeval in de inrichting of installatie, waarbij wordt aangenomen dat deze persoon altijd (24 uur per dag, gedurende het gehele jaar) op die plaats aanwezig is, niet beschermd is en niet vlucht of wegloopt als het ongeval plaatsvindt.

- Groepsrisico

Dit is de kans dat een groep mensen tegelijkertijd om het leven komt door een ongeval in een inrichting of installatie. In het geval van 10 doden mag de kans ten hoogste 10^{-5} per jaar bedragen; in het geval van 100 doden 10^{-7} per jaar.

Teneinde deze risico's te kunnen betrekken bij ruimtelijke besluitvorming is de provincie Overijssel bezig met het opstellen van een zogenaamde risicokaart waarop alle gegevens met betrekking tot externe veiligheid, zowel omtrent inrichtingen, installaties als transport van gevaarlijke stoffen, duidelijk zijn aangegeven. Gedeputeerde Staten van Overijssel verwachten deze risicokaart eind 2003 gereed hebben.

De ontwikkeling van de Overijsselse risicokaart maakt deel uit van een landelijk project om in alle provincies een risicokaart te maken. Doel is om de risicokaarten een zelfde karakter en uiterlijk te geven, zodat te allen tijde uniforme informatie beschikbaar is over veiligheidsrisico's in Nederland. De provincie Overijssel werkt samen met gemeenten en regio's aan het ontwikkelen van de Overijsselse versie van de digitale en interactieve risicokaart.

De Nijreessingel zal niet voorzien in een route voor gevaarlijke stoffen. Derhalve zal in het kader van dit project geen extern veiligheidsonderzoek worden uitgevoerd.

3.9

BODEM EN WATER

In 2002 is in opdracht van de gemeente Almelo een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (Rapport verkennend bodemonderzoek tracé toekomstige Nijreessingel te Almelo, Lankelma Geotechniek Almelo b.v., april 2002) ter plaatse van het toekomstige tracé van de Nijreessingel waarbij onderscheid is gemaakt in de drie deelgebieden. Samengevat is uit dit onderzoek gebleken dat er op basis van de Wet bodembescherming geen aanleiding is voor het laten uitvoeren van nader onderzoek ten aanzien van de grond.

In deelgebied 1 is de bovengrond van de volkstuinen licht verontreinigd met chloorpesticiden. In de bovengrond van de nabij de volkstuinen gelegen parkeerplaats is asbest aangetroffen. Ook in het funderingsmateriaal van de Bornerbroeksestraat is asbest aangetoond.

Wat betreft deelgebied 2 is de bovengrond van de spoorbaan licht verontreinigd met chloorpesticiden. De bovengrond van de oevers van de Weezebeek is licht verontreinigd met chloorpesticiden, kwik, koper, EOX en minerale olie. Ook de ondergrond kent een lichte kwikverontreiniging.

De waterbodem en de bovengrond in het derde deelgebied zijn licht verontreinigd met PAK, lood en plaatselijk met EOX. Het grondwater is plaatselijk matig verontreinigd met cadmium en zink.

Na aanleg van de Nijreessingel zal het oppervlakte aan verharding toenemen. Hierdoor krijgt regenwater minder kans om te infiltreren. Dit probleem wordt ondervangen middels de realisatie van een aantal retentievijvers. De meest westelijk gelegen retentievijver is voorzien in de zuidwestelijke okse van de kruising H. Roland Hoislaan/Weezebeeksingel. De tweede retentievijver bevindt zich in het driehoekige gebied dat wordt afgebakend door de Nijreessingel, de Deldensestraat en de Weezebeek. Ook is tussen de Nijreessingel en de ten noorden daarvan gelegen bedrijfsbebouwing, voorzover ingesloten door de Planthofsweg en de Bornsestraat, een retentievijver voorzien. De retentievijvers vangen het overtollig hemelwater op en bieden vervolgens de gelegenheid om het voor langere tijd vast te houden.

De grote kruispunten die het tracé kent zullen worden aangesloten op het rioleringsstelsel. Hier wordt een verbeterd gescheiden stelsel toegepast waarbij het eerste regenwater (first flush) naar het riool

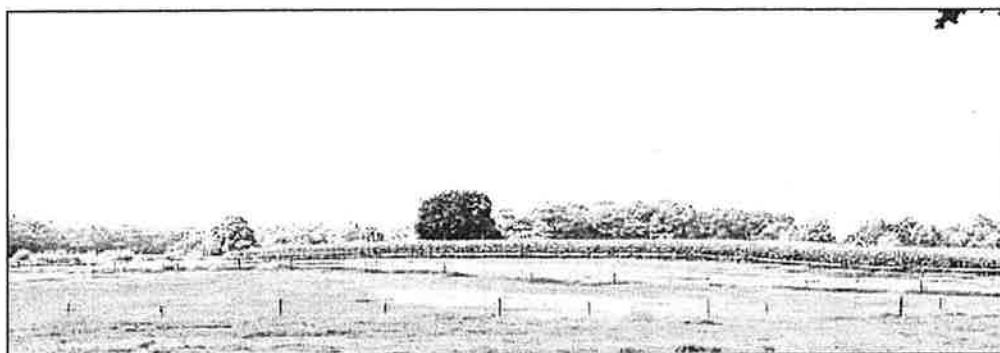
afstroomt en de rest van het overtollige water naar de retentievoorzieningen wordt afgevoerd. Hier wordt het geïnfiltreerd of vertraagd afgevoerd naar open water.

3.10

CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE

Rondom het tracé van de toekomstige Nijreessingel liggen twee oude erven. Zij worden beide reeds vermeld in het vuurstedenregister van 1675. Erve Drieneman ligt tussen de spoorbaan en de Deldensestraat. In 1752 was het eigendom van Huize Almelo. Het huidige huis is een herbouw uit 1903. In WO II is het gedeeltelijk verwoest. Voor het huis ligt een Bentheimerzandstenen put uit 1789. Erve Nijrees ligt in de stompe hoek tussen de spoorbaan en de Deldensestraat. Het huidige huis is een herbouw uit 1886 en eigendom van Huize Almelo. Het Nijreesbos en een groot deel van het buitengebied behoren eveneens tot het landgoed van Huize Almelo. Een derde oude erve, erve de Voele tussen de Nijreesweg en de spoorbaan, is door de gemeente verwijderd.

ERVE DRIENEMAN



In 2002 is door Vestigia een onderzoek uitgevoerd naar consequenties die de aanleg van de Nijreessingel heeft voor de eventueel aanwezige archeologische waarden in het plangebied. In het kader hiervan is een bureauonderzoek en een karterend booronderzoek uitgevoerd. Op basis van het bureauonderzoek is geconcludeerd dat de kans dat er archeologische resten aanwezig zijn in het toekomstige tracé van de Nijreessingel niet erg groot is. Het tracé van de Nijreessingel loopt door een relatief laaggelegen, nat gebied. Een groot deel van dit gebied betreft een keileemplateau. Dergelijke landschappelijke eenheden hebben over het algemeen een lage archeologische verwachting. Archeologische resten zouden evenwel aangetroffen kunnen worden langs de Weezebeek, de Deldensestraat (mede door de nabijheid van erve Drieneman) en de plaats waar in de loop van de Middeleeuwen een esdek is ontstaan. Echter, noch vondstmeldingen, noch karterend booronderzoek wijzen erop dat zich archeologische resten in de ondergrond op deze locaties bevinden. De aard van de eventueel aanwezige archeologische resten maakt het in het algemeen niet gemakkelijk om deze als zodanig te herkennen. Daarom is het zeer zeker wenselijk om gedurende de uitvoering van de werkzaamheden rekening te houden met de eventuele aanwezigheid van archeologische resten, en dan met name tijdens het graven van het cunet door de es. Het is denkbaar dat de graafwerkzaamheden die ten behoeve van de Nijreessingel uitgevoerd moeten worden, plaatsvinden onder archeologische begeleiding.

3.11

DUURZAME STEDENBOUW EN DUURZAAM BOUWEN

Nader onderzocht zal worden of photovoltage geluidsschermen, dat wil zeggen uitgerust met lichtcellen, geplaatst kunnen worden. Daarnaast moet nog beoordeeld worden of gebruik gemaakt kan worden van photovoltage oriëntatieverlichting en/of asfaltcollectoren.

Beleidscontext

4.1

INLEIDING

Het besluit tot realisatie van een project zoals de aanleg van de Nijreessingel staat nooit op zichzelf. De afweging van belangen en de discussie over de noodzaak van een dergelijk project vangt aan jaren voordat de schop daadwerkelijk de grond in gaat. Dit bestemmingsplan Nijreessingel kan dan ook niet los gezien en beoordeeld worden van de beleidscontext waarin het is opgesteld. Daarmee wordt bedoeld dat dit bestemmingsplan voortborduurt op jarenlange beleidsvorming en –verwoording in diverse documenten.

Achtereenvolgens komen aan bod de beleidsstukken op rijks-, provinciaal/regionaal en gemeentelijk niveau, omdat iedere achtereenvolgende bestuurslaag verantwoordelijk is voor de concrete uitwerking van de beleidskaders die zij door hogere overheden krijgt aangereikt.

Allereerst wordt echter kort ingegaan op het planologisch beleid zoals dat in het plangebied is vervat in een aantal bestemmingsplannen, waarvan onderhavig plan de opvolger is.

4.2

VIGERENDE BESTEMMINGSPLANNEN

De aanleg van de Nijreessingel in de voorgestane vorm past, met uitzondering van het gedeelte ter plaatse van bestemmingsplan 'Windmolenbroek', niet binnen de vigerende planologische regeling zoals deze is verwoord in de bestemmingsplannen die, met data van vaststelling en goedkeuring, zijn opgenomen in onderstaand overzicht. Onderhavig bestemmingsplan behelst aldus een partiële herziening van deze bestemmingsplannen.

Naam bestemmingsplan	Vaststelling gemeenteraad	Goedkeuring G.S.
Windmolenbroek	17-03-1977	28-03-1978
Plan in Hoofdzaak	19-11-1953	04-12-1954
Bestemmingsplan buitengebied	11-10-1984	25-03-1986
Uitbreidingsplan 'Oost'	17-05-1956	30-10-1956

In het gedeelte van de H. Roland Holstlaan tot aan de Bornerbroeksestraat schrijft bestemmingsplan Windmolenbroek een bestemming 'Verkeersdoeleinden' voor. Op grond van deze bestemming kunnen op als zodanig bestemde gronden hoofdverkeerswegen, ontsluitingswegen en andere wegen worden aangelegd. In dit plan is dan ook al rekening gehouden met de komst van de Nijreessingel. Ingevolge het bestemmingsplan Buitengebied is het gedeelte van de Bornerbroeksestraat tot en met de Weezebeek bestemd als woon- en recreatiemilieu, waarbij middels enkele wijzigingsbevoegdheden ruimte voor de agrarische sector is ingeruimd. Het bos in dit gebied, de spoorlijn en de Weezebeek zijn allen overeenkomstig het feitelijk gebruik bestemd.

Met betrekking tot het resterende gedeelte, te weten van de Weezebeek tot aan de Bornsestraat, vigeert het Plan in Hoofdzaak. Op grond van dit plan is het grootste deel van deelgebied 3 bestemd voor 'het stichten van een woonwijk, met de daarbij behorende voorzieningen'. De bestaande bebouwing in dit gedeelte is veelal opgericht na vrijstelling van de vigerende planologische regeling. Het Uitbreidingsplan 'Oost' tot slot vormde in 1956 een gedeeltelijke herziening van het Plan in Hoofdzaak. Het gebied waar de Nijreessingel aansluit op de Bornsestraat werd hiermee bestemd voor industrie.

Deze samenvatting van het planologisch regime ter plaatse van de toekomstige Nijreessingel maakt duidelijk dat het plangebied zich bevindt in het overgangsgebied tussen het stedelijk en landelijk gebied van Almelo.

4.3

RIJKSBELEID

4.3.1

VIERDE NOTA OVER DE RUIMTELIJKE ORDENING EXTRA

De Vierde Nota over de ruimtelijke ordening Extra (VINEX), deel 4: Planologische Kernbeslissing Ruimtelijk Beleid (1994) stelt dat de toekomstige ontwikkelingen met betrekking tot woon-, werk- en voorzieningenfuncties zoveel mogelijk binnen het bestaande stedelijk gebied dienen plaats te vinden. Op deze wijze vindt versterking van het stedelijk draagvlak en vermijding/vermindering van niet noodzakelijke mobiliteit plaats. Daarnaast wordt de aantasting van ecologische en landschappelijke waarden van het landelijk gebied zoveel mogelijk beperkt. De VINEX constateert, dat de noodzaak tot voortdurende uitbreiding van het stedelijk gebied op langere termijn zal afnemen. Het bestaand stedelijk gebied wordt daardoor steeds belangrijker.

In de VINEX omschrijft het kabinet het basisdoel van het ruimtelijk beleid als:

'het bevorderen van zodanige ruimtelijke en ecologische condities is, zodat:

- de wezenlijke strevingen van individuen en groepen in de samenleving zoveel mogelijk tot hun recht komen;
- de diversiteit, samenhang en duurzaamheid van het fysieke milieu zo goed mogelijk worden gewaarborgd".

Het beleid is erop gericht, te voorzien in de ruimtelijke behoefte aan huisvesting, werkgelegenheid en voorzieningen die voortvloeit uit de samenstelling van de bevolking in de regio. Daarbij wordt uitgegaan van de eigen kwaliteiten en ontwikkelingskansen van de onderscheiden regio's, alsmede van bundeling van woningbouw, niet-agrarische werkgelegenheid en voorzieningen.

Het bundelingsbeleid houdt in, dat in gebieden met een grote bevolkingsomvang de groei van de behoefte aan huisvesting, werkgelegenheid en voorzieningen wordt opgevangen door middel van woningbouw en vestiging van bedrijven en voorzieningen in stadsgewesten.

4.3.2

VIJFDE NOTA OVER DE RUIMTELIJKE ORDENING

Op 15 december 2000 heeft het Kabinet de nota 'Ruimte maken, Ruimte delen' vastgesteld; de Vijfde nota over de Ruimtelijke Ordening. Dit is deel 1 van de zogenoemde 'Planologische Kernbeslissing (PKB) Nationaal Ruimtelijk Beleid'.

Behalve het landelijke ruimtelijke beleid, omvat de nota tevens het voorgenomen beleid per landsdeel. Overijssel vormt samen met Gelderland landsdeel Oost.

Inmiddels is deel 3 van de PKB door de ministerraad vastgesteld (23 november 2001) en aan de Tweede Kamer verzonden (28 november 2001). Dit deel 3 bevat het kabinetsstandpunt over het nationaal ruimtelijke beleid en is tot stand gekomen na inspraak, bestuurlijk overleg en advies. De resultaten van inspraak, bestuurlijk overleg en advies zijn te vinden in deel 2 van de PKB. Gelet op de ontwikkelingen op rijksniveau is het vervolgetraject van de Vijfde nota thans onduidelijk.

4.3.3

NATIONAAL VERKEERS EN VERVOER PLAN (2000)

In het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) schetst het kabinet het Nederlandse verkeers- en vervoersbeleid voor de periode 2002-2020. Het huidige beleid ligt op hoofdlijnen vast in het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVVII), dat geldig is tot 17 januari 2004. Volgens de Planwet Verkeer en Vervoer moet een nieuw plan het SVVII opvolgen; dit is het NVVP. De doelstelling van het NVVP zal zijn om in Nederland aan iedereen een doelmatig, veilig en duurzaam functionerend verkeers- en vervoerssysteem te bieden, waarbij de kwaliteit voor de individuele gebruiker in een goede verhouding staat tot de kwaliteit voor de samenleving als geheel. Er wordt vooral gestreefd naar vermindering van de nadelige effecten van de mobiliteitsgroei. De hoofddoelstelling is vertaald in doelen voor bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.

Gestreefd wordt naar behoud en verbetering van de bereikbaarheid. Voor verkeersveiligheid op de weg is de doelstelling voor 2010 een reductie van het aantal verkeersdoden met 30% en ziekenhuisgewonden met 25% ten opzichte van het niveau van 2000. De leefbaarheidsdoelstellingen voor het verkeer en vervoer zijn minder uitstoot van vervuilende stoffen, minder geluidshinder en minder versnippering van het landschap.

4.3.4

'SAMEN WERKEN AAN BEREIKBAARHEID'

In de nota 'Samen werken aan bereikbaarheid' (SWAB) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat van september 1996 wordt aangegeven dat het verkeers- en vervoersbeleid, zoals dat is vastgelegd in het Structuurschema Verkeer en Vervoer II (SVV II), vertraging heeft opgelopen. De automobilititeit stijgt aanzienlijk sneller dan de beoogde maximale groei. Om de vastgestelde beleidsdoelen nog binnen de gestelde beleidstermijn te kunnen realiseren zal het SVV II beleid versneld moeten worden uitgevoerd om de dreigende onbereikbaarheid van economische centra een halt toe te roepen. Daartoe zal meer dan voorheen worden samengewerkt met andere overheden en met het bedrijfsleven. Deze versnelling van het beleid is in de nota SWAB vertaald in een samenhangend pakket van maatregelen voor achterlandverbindingen en grote stadsgewesten. De maatregelen zijn gericht op zowel de vraag (behoefte aan automobilititeit) als het aanbod (infrastructuur, openbaar vervoer).

De ambitie met betrekking tot bereikbaarheid richt zich op het behoud en de verbetering ervan. De voornaamste kenmerken van een goede bereikbaarheid zijn de haalbare snelheid van de verplaatsing (het streven is een gemiddelde trajectnelheid van 60 km/uur), de betrouwbaarheid (congestiekans) en

toegankelijkheid. Met de maatregelen uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) en het 'Bereikbaarheids-offensief Randstad' streeft men naar een aanvaardbaar niveau van de bereikbaarheid. Dit geldt voor Nederland als geheel maar ook voor de verschillende regio's afzonderlijk. Dit vraagt echter op alle niveaus (nationaal, regionaal en lokaal) om een adequate infrastructuur, prijsbeleid en ruimtelijke ordening.

De zorg voor de infrastructuur richt zich op beheer en onderhoud (instandhouding bestaande infrastructuur), benutten, reserveren en bouwen ten behoeve van extra capaciteit.

De ambitie voor het spoorwegennet moet voldoende zijn om de vervoersbedrijven in staat te stellen de frequentie en de kwaliteit van diensten te verhogen. Hiermee kan de groeiende omvang van het vervoer worden opgevangen. Voor het groeiende goederenvervoer moet voldoende capaciteit beschikbaar komen.

4.3.5

MEERJARENPROGRAMMA INFRASTRUCTUUR EN TRANSPORT (MIT)

Het SVV II- en het SWAB-beleid is geconcretiseerd in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). Het MIT geeft naast de belangrijkste ontwikkelingen en beleidsaccenten op het gebied van verkeer en vervoer inzicht in infrastructuurprogramma's van het rijk voor de komende vijf jaar (verkenningen, planstudies en realisatie).

Het project Nijreessingel is op 3 december 1998 opgenomen in de zogenaamde Verkenningentabel 1999-2003 en sinds 12 oktober 2000 toegelaten tot de zogenaamde Planstudiefase, behorende bij de Begroting 2002-2006. Daarmee erkent de Rijksoverheid de structurele aard van het verkeersprobleem in Almelo-Zuid en de noodzaak tot verdere studie. Hierbij is echter geen sprake van automatische doorstroming van de ene naar de andere fase; bij elk beslismoment vindt een afweging plaats of de MIT-procedure voor het betreffende project moet worden doorgezet. Deze stap in de richting van daadwerkelijke realisering is gezet omdat de mobiliteitsgroei als gevolg van ruimtelijk-economische ontwikkelingen onvoldoende door de gemeentelijke hoofdinfrastructuur in Almelo-Zuid gefaciliteerd kan worden. De extra druk die hierdoor op reeds bestaande knelpunten ontstaat, geeft een verslechtering van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Het realiseren van de ontbrekende schakel van de interwijkweg rond Almelo maakt een goede doorstroming van het doorgaande verkeer rond Almelo mogelijk.

In het kader van de verdere decentralisatie van taken, bevoegdheden en middelen op het terrein van verkeer en vervoer (NVVP) zal de MIT-financiering voor lokale en regionale projecten veranderen. Naar verwachting zal de wijziging van het Besluit Infrastructuurfonds per 1 mei 2003 worden geëffectueerd. Dit betekent dat lokale en regionale projecten tot circa 225 miljoen euro (voorheen 500 miljoen gulden), zoals de Nijreessingel, uit de MIT-lijst zijn verdwenen en door de Regio zelf moeten worden gefinancierd. In juni 2002 is daarom op basis van een voorontwerp van een tracékeuze door het dagelijks bestuur van de Regio Twente, mede namens de gemeente, een subsidieverzoek bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat ingediend. Intensief overleg heeft begin maart 2003 geresulteerd in een subsidietoezegging. Hiermee zijn er vanuit het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geen belemmeringen meer om de Nijreessingel te realiseren.

4.3.6

STARTPROGRAMMA DUURZAAM VEILIG

Met het uitvoeren van het 'Startprogramma Duurzaam Veilig' is in 1997 een begin gemaakt met de implementatie van duurzaam veilig. Het opstellen van categoriseringsplannen door wegbeheerders is een van de concrete maatregelen in de eerste fase van dit startprogramma. Hierdoor wordt een functioneel gebruik van de weg mogelijk. De tweede fase van het startprogramma loopt vanaf het jaar

2004 en omvat de integrale uitvoering van duurzaam veilig, herinrichting van wegen conform de categoriseringsplannen en het ontwikkelen van een nieuwe financieringssysteem. In deze fase wordt nadrukkelijker dan voorheen gestreefd naar het wegnemen van de oorzaken van de verkeersonveiligheid. Er wordt een integrale benadering voorgestaan waarbij functie, vorm en gebruik van de weg niet alleen op elkaar maar ook op de menselijke maat zijn afgestemd.

4.4 REGIONAAL/ PROVINCIAAL BELEID

Op regionaal en provinciaal niveau bestaat op verschillende terreinen beleid in beleidsplannen en besluiten die direct of indirect van belang kunnen zijn bij het oplossen van de verkeersproblematiek in en rond Almelo-Zuid. Dit beleid is grotendeels een vertaling van het nationaal beleid. Navolgend zijn de meest relevante beleidsplannen kort toegelicht.

4.4.1 BEREIKBAARHEIDSPROFIEL LANDSDEEL OOST

Bereikbaarheidsprofiel Landsdeel Oost. Op 1 februari 2001 hebben de provincies Overijssel en Gelderland en de kaderwetgebieden Twente en KAN het bereikbaarheidsprofiel Landsdeel Oost 'van beter naar concreter' aan de minister van Verkeer en Waterstaat aangeboden. Het bereikbaarheidsprofiel kan worden gezien als de regionale vertaling van het NVVP op het gebied van infrastructuur. Voor Twente is in het bereikbaarheidsprofiel een pakket van maatregelen opgenomen dat van essentieel belang is voor de verdere ontwikkeling en bereikbaarheid van Twente als geheel en de Netwerkstad Twente in het bijzonder. Een goed functionerend hoofd- en regionaal wegennet is een belangrijke pijler voor de interne bereikbaarheid. Het project uitbouw hoofdinfrastructuur Almelo-Zuid (maatregel Ga) is voorzien in de periode 2005 - 2010.

4.4.2 PROVINCIAAL VERKEERS EN VERVOER PLAN (PVVP)

Het PVVP vormt de provinciale vertaling van het NVVP. In Overijssel is hierbij sprake van een bijzondere situatie door de aanwezigheid van het kaderwetgebied Twente. Het PVVP bevat daardoor een aantal elementen die niet van toepassing zijn voor Twente, echter grote delen van het PVVP zijn voor heel Overijssel van belang. Bijvoorbeeld waar het gaat om de wegcategorisering buiten de bebouwde kom. Dit is een project dat door de provincie voor heel Overijssel is geïnitieerd. Daarnaast vormen bevordering van milieuvriendelijk goederenvervoer en de aanpak van probleemsituaties waar provinciale wegen door de bebouwde kom gaan een belangrijk onderdeel van het PVVP. De Nijreessingel vormt een verlengstuk van het provinciale wegennet. Zij vormt de verbindende schakel tussen enerzijds de verbindingen Denekamp - Almelo (N349), Tubbergen - Almelo (N746) en Hengelo - Borne - Almelo (N743) en anderzijds de A35/A1. Realisering van de Nijreessingel zal het regionale hoofdwegennet aan de zuidoostzijde van Almelo completeren.

4.4.3 REGIONAAL VERKEER- EN VERVOERSPLAN TWENTE 2000-2004 (RVVP)

Verkeers- en vervoersproblemen houden niet op bij een gemeentegrens, maar gelden voor een groter gebied. Daarom pakt de Regio Twente in samenspraak met de Twentse gemeenten, provincie, rijksoverheid, maatschappelijke organisaties en de Twentse bevolking, de huidige en toekomstige problemen aan, in de vorm van het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan Twente 2000-2004 (RVVP). In het RVVP worden voor de genoemde periode verkeers- en vervoersmaatregelen voorgesteld. In de stedenband Wierden, Almelo, Borne, Hengelo, Enschede (met daaromheen kernen als Rijssen, Oldenzaal, Haaksbergen, Nijverdal/Hellendoorn) woont tweederde deel van alle Twentse inwoners

(dus ongeveer 450.000 mensen). Logisch dat hier andere verkeers- en vervoersproblemen spelen dan in het meer landelijke gebied, die dus ook om een andere aanpak vragen.

In het RVVP is de aanleg van de Nijreessingel aangemerkt als strategisch project.

4.4.4

STREEKPLAN OVERIJSSSEL 2000+

Ordenende principes

Het Streekplan Overijssel 2000+, zoals vastgesteld bij besluit van Provinciale Staten van 13 december 2000, nummer 44, verwoordt in combinatie met het Waterhuishoudingsplan Overijssel 2000+ en het Milieubeleidsplan Overijssel 2000+ het omgevingsbeleid van de provincie. Richtinggevend voor deze plannen is de hoofdkoers uit de Strategische visie 'Overijssel, kwaliteit in vernieuwing'. Deze visie is bevestigd in het bestuursakkoord 1999-2003 'Sterk en leefbaar Overijssel'.

Op het gebied van ruimte, water en milieu hanteert de provincie een vijftal ordenende principes, te weten:

- bundelen van nauw aan elkaar verwante functies en scheiden van met elkaar botsende functies;
- bij ontwikkeling van functies aansluiten bij bestaande structuren van rood (bebouwing en infrastructuur) en groen en bij 'natuurlijke kwaliteiten' van de omgeving (water, bodem, landschap, natuur) en bij de waarde van cultureel erfgoed (archeologie, historisch landschap, monumenten);
- versterken van de ecologische hoofdstructuur;
- sluiten van kringlopen;
- bij locatiekeuze en inrichting rekening houden met de mogelijkheden van het watersysteem en de beïnvloeding daarvan.

Stadsgewest Twente

Het stadsgewest Twente, bestaande uit de gemeenten Almelo, Borne, Enschede en Hengelo, vormt de grootste stedelijke concentratie in Nederland buiten de Randstad. Dat geldt voor zowel de omvang van de bevolking als voor de werkgelegenheid. Een dergelijke positie gaat veelal gepaard met verkeersproblemen. Zo ook in Almelo. Zowel op het hoofdwegennet als op invalswegen zoals de H. Roland Holstlaan doen zich bereikbaarheidsknelpunten voor.

Na een periode van teruggang als gevolg van het ineensinken van de textielindustrie in een groot deel van Twente en daarna een sterke teruggang van de metaalindustrie in Hengelo is het Twentse bedrijfsleven nu springlevend, zowel in de stedenband als daarbuiten.

Het stadsgewest Twente kan worden getypeerd als netwerkstad, waarin de steden en kernen elkaar aanvullen en gezamenlijk een hoog niveau aan bedrijvigheid en dienstverlening, voorzieningen (op het gebied van cultuur, onderwijs, zorg en detailhandel) en woonmilieus bieden. Deze ontwikkeling zal gepaard moeten gaan met een respectvolle omgang met de rijke landschappelijke en natuurlijke waarden. In Twente is sprake van een spannende relatie tussen enerzijds het ontwikkelen en anderzijds het koesteren.

Door de hoge verstedelijkingsdruk moeten in dit stedelijk gebied enkele drempels worden overschreden: de sturing van woon- en werklocaties, de schaal van de maatschappelijke verbanden en van het regionale verkeers- en vervoersstelsel, het niveau van de culturele, maatschappelijke en winkelvoorzieningen, de tegenstelling stad-platteland en de bestuurlijke grenzen. Voortbouwend op

het stadsgewest biedt het nieuwe concept van netwerkstad aanknopingspunten voor een kwaliteitssprong.

De netwerkstad maakt het mogelijk beslissingen over onder andere woon- en werklocaties, over voorzieningen en verkeers- en vervoersinfrastructuur te nemen op basis van wat het beste is voor het geheel in het zicht van de lange termijn.

Almelo

Almelo is de centrumstad voor noordwest-Twente. Sinds de jaren tachtig is het centrumgebied sterk vernieuwd, waardoor de centrumfunctie beter tot zijn recht kan komen. In het kader van de stadsvisie en ontwikkelingsprogramma's wordt gestreefd naar een vergroting van de kwaliteit, zowel die van de openbare ruimte als de kwaliteit van voorzieningen. Almelo beschikt over een redelijke diversiteit aan woonmilieus van in het algemeen hoge kwaliteit. De structuur van de stad met diep in het stedelijk gebied doordringende groene longen draagt bij aan het goede woonklimaat. Wel is er evenals in andere grote steden behoefte aan versterking van de diversiteit en een betere balans tussen de hogere en lagere segmenten in de woningmarkt, waaraan onder andere via herstructurering wordt gewerkt.

Bereikbaarheid en mobiliteit

De mobiliteit neemt toe door onder meer de groei van de economie, de stijgende welvaart en het toenemende aantal tweeverdieners.

Goede en voldoende verplaatsingsmogelijkheden zijn belangrijk voor een gunstige economische ontwikkeling en voorzien in een sociale behoefte. Maar bepaalde verplaatsingsvormen hebben negatieve gevolgen voor mens en milieu. Met name het autoverkeer (waaronder het vrachtverkeer) heeft een sterk negatieve invloed op de leefomgeving en daarmee op de gezondheid en het welzijn van de bevolking. Het verkeer is doodsoorzaak nummer 1 onder jongeren.

Er ligt een groot spanningsveld tussen de groeiende behoefte aan mobiliteit en de negatieve effecten van bepaalde vormen daarvan. In de samenleving is onvoldoende draagvlak om dit dilemma aan te pakken, getuige de grote weerstand tegen maatregelen die het autoverkeer moeten ontmoedigen.

Bewoners van het platteland zijn veelal aangewezen op de auto door de teruglopende openbaarvervoersvoorziening en door verplaatsing van de voorzieningen naar elders.

Vergeleken met andere delen van Nederland, vooral de Randstad, is Overijssel uitstekend bereikbaar. Maar omdat in de periode tot 2020 nog een aanzienlijke groei van het verkeer over de weg verwacht wordt, zowel van het personen- als het vrachtverkeer, zal dit veranderen.

Waterwinning

Het plangebied van de Nijreessingel ligt getuige de belemmeringenkaart bij het streekplan in een intrekgebied voor waterwinning. Een waterwinning trekt grondwater aan uit een gebied dat groter is dan het grondwaterbeschermingsgebied. Deze intrekgebieden zijn bepaald op grond van meetgegevens en modelberekeningen. Net als bij de grondwaterbeschermingsgebieden wordt realisering van functies, die harmoniëren met de functie waterwinning, bevorderd. Grootschalige ruimtelijke ingrepen (zoals woningbouwlocaties, bedrijventerreinen, grotere wegen, ontgrondingen en dergelijke), die het risico van grondwaterverontreiniging met zich meebrengen, worden in de intrekgebieden zoveel mogelijk geweerd. Alleen bij zwaarwegende maatschappelijke belangen en wanneer elders redelijke alternatieven ontbreken kan realisering van deze ingrepen worden toegestaan, mits compenserende maatregelen worden opgenomen zodat per saldo in het intrekgebied minder risico's resteren voor de kwaliteit van het grondwater dan bij het bestaande gebruik.

Straalpad

Daarnaast is op voornoemde kaart te zien dat de Nijreessingel een straalpad kruist. Om telefoonverkeer met ultra korte golflengte mogelijk te maken bestaan er straalpaden tussen de

verschillende telefooncentrales. Binnen zo'n straalpad mogen geen hoge gebouwen of andere obstakels worden opgericht. Met deze randvoorwaarde dient rekening te worden gehouden bij de te ontwerpen planologische regelingen voor de Nijreessingel.

Gezien de ligging van het plangebied aan de rand van het nadrukkelijk globaal begrensde intrekgebied voor waterwinning enerzijds en de aard van het project welke niet voorziet in hoogbouw zal de aanleg van de Nijreessingel niet conflicteren met de hierboven beschreven doelstellingen.

Beleidsbeschrijving zones

Naast het ruimtelijk beleid dat is toegespitst op het stedelijk gebied van de provincie Overijssel hanteert het streekplan een beleidsmatige zonering voor de groene ruimte. In totaal worden vier zones onderscheiden. Los van de specifieke beleidsbeschrijving per zone geldt als algemeen uitgangspunt dat bij nieuwe ontwikkelingen rekening moet worden gehouden met de aanwezige basiskwaliteiten van een gebied. Deze kwaliteiten hebben betrekking op de condities van bodem, water en lucht, op de waarden van natuur- en landschap en van cultureel erfgoed en op de aardkundige waarden. Concreet betekent dit onder andere dat de bestaande wet- en regelgeving in acht genomen moet worden, dat het (verbrede) compensatiebeginsel van toepassing is en dat in beginsel de veerkracht van het watersysteem niet verder mag worden aangetast.

Het plangebied van de Nijreessingel ligt in zone I Landbouw. Gebieden binnen de grenzen van deze zone worden gekenschetst als 'voor landbouw goed ingerichte gebieden, deels met karakteristieke openheid'. De hoofdcoers is gericht op ontwikkeling van de landbouw. Dit wordt vervolgens uitgewerkt in een aantal sectorale uitgangspunten.

Hoofdcoers

- de externe productieomstandigheden worden afgestemd op de agrarische behoefte;
- er zijn mogelijkheden voor uitbreiding en (her)vestiging van landbouwbedrijven, maar in gebieden met karakteristieke openheid alleen aan de rand;
- er zijn uitbreidingsmogelijkheden voor bestaand glastuinbouw.

Water en milieu

- waterhuishoudkundige situatie wordt afgestemd op de landbouw;
- voor de verspreide natuurwaarden geldt geen bijzondere inspanning; de algemene kwaliteit is het uitgangspunt;
- het peilbeheer van veenweidegebieden wordt afgestemd op graslandgebruik met handhaving van bestaand (akkerbouw) gebruik.

Landschap

- Behoud van karakteristieke openheid;
- Kleine beplantingselementen zoals houtsingels zijn verplaatsbaar mits er geen belangrijke waarden van landschap, natuur of cultureel erfgoed verloren gaan;
- Natuurlijk reliëf in hoofdzaak behouden.

Cultureel erfgoed

- Waarden van cultureel erfgoed dienen te worden behouden; hierbij hoort het rekening houden met de archeologische (verwachtings)waarde.

Recreatie

- Recreatief medegebruik wordt bevorderd; er zijn incidenteel mogelijkheden voor nieuwvestiging van een toeristisch/recreatief bedrijf.

Natuur

- De verspreide gebieden met waarden van natuur en landschap dienen in stand gehouden te worden.

Belemmeringslijn

Omdat, in de optiek van de provincie, de primaire verantwoordelijkheid voor locatiekeuze bij stedelijke uitbreiding bij de betreffende gemeenten ligt, zijn in het kader van het streekplan slechts in een aantal gevallen beperkingen opgelegd aan de vrijheid hierin. Bovenlokale belangen kunnen dermate zwaarwegend zijn dat van een bepaalde uitbreidingsrichting moet worden afgezien. Deze richtingen zijn door de provincie aangegeven middels een belemmeringslijn.

Zo is op de integratiekaart bij het streekplan rond het Nijreesbos, juist ten zuiden van de Nijreessingel, een 'belemmeringslijn uitbreidingsrichting stads- en dorpsgebied' getrokken. Nadrukkelijk wordt in het streekplan gesteld dat overschrijding van de belemmeringslijn door stedelijke ontwikkelingen in principe niet zal mogen plaatsvinden. Indien dringende noodzaak daartoe bestaat, kan bij uitzondering, op basis van een zorgvuldige belangenafweging, waaruit blijkt dat redelijke alternatieven ontbreken, via afwijking van het streekplan, overschrijding worden toegestaan.

4.4.5**RICHTLIJN COMPENSATIEBEGINSEL PROVINCIE OVERIJSSSEL**

De richtlijnen voor compensatie zijn voor de provincie Overijssel vastgelegd in de notitie 'Richtlijnen voor de toepassing van het compensatiebeginsel voor natuur, bos en landschap', vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 23 maart 1999. De provincie beoordeelt de compensatieplannen die voor ruimtelijke ingrepen opgesteld zijn. Het 'Nee, tenzij' principe wordt hierin ook van toepassing verklaard op bos, naast natuur en landschap binnen de streekplanzones III en IV. Voor bos geldt dat er een indeling gemaakt is in zeer moeilijk of niet vervangbaar bos, moeilijk vervangbaar bos en vervangbaar bos. Hierbij gaat het niet alleen om het bos zelf, maar ook om de bosbodem. Een vervangbaar bos op een oude bosbodem kan in de categorie moeilijk vervangbaar bos vallen. In het studiegebied liggen geen 'zeer moeilijk of niet vervangbare bossen'. Het Nijreesbos is een 'vervangbaar bos', het bestaat grotendeels uit naaldbout. De bosbodem kan als moeilijk vervangbaar aangemerkt worden, omdat de bosbodem waarschijnlijk vrij oud is. Het bosje langs de Nijreesweg is een vervangbaar bos.

4.5**GEMEENTELIJK BELEID**

In deze paragraaf wordt beknopt ingegaan op voor de Nijreessingel relevant vigerend gemeentelijk beleid. Dit beleid is grotendeels een vertaling van het provinciaal en regionaal beleid.

4.5.1**STRUCTUURPLAN ALMELO**

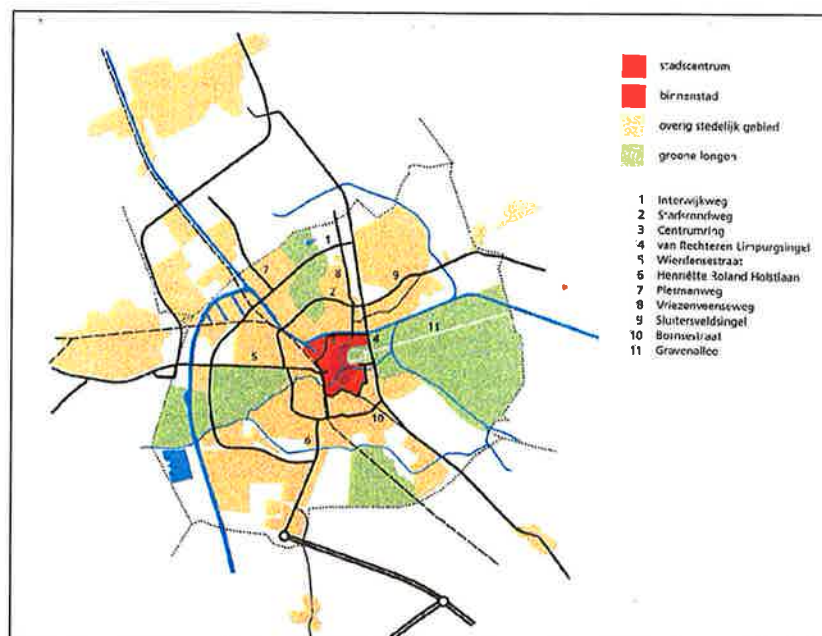
In het Structuurplan Almelo, dat op 6 maart 2003 door de gemeenteraad is vastgesteld, wordt de ontwikkeling in de gemeente Almelo ten aanzien van woon- en werklocaties alsmede infrastructurele projecten tot 2015 concreet ingevuld.

In de vorm van een beschrijving van de verkeersstructuur maakt het structuurplan de functie van de Nijreessingel duidelijk. Ook is de Nijreessingel op de plankaart van het Structuurplan aangeduid als “te ontwerpen lokale hoofdweg”.

De ruimtelijke structuur van Almelo is sterk bepaald door de ontwikkelingsgeschiedenis. Kenmerkend voor de stad is dat het, in tegenstelling tot veel landere steden, niet op concentrische wijze is uitgegroeid, maar dat Almelo groeide langs een stelsel van landwegen dat de verschillende dorpen, buurtschappen en ‘erven’ met elkaar verbond. Pas na 1850 kwamen daar andere structuurbepalende elementen bij zoals de spoorlijn, het Overijssels kanaal en het kanaal Almelo-Nordhorn, die van grote invloed waren op het beeld van het oude Almelo. Na de tweede wereldoorlog waren het vooral ring- en invalswegen die de structuur van de stad zouden gaan bepalen. Aan deze wegen werden toen ook de nieuwe woon- en werkgebieden gesitueerd.

De ringen

De ringen vormen samen met de Van Rechteren Limpurgsingel en de invalswegen een stelsel van belangrijke lineaire dragers. Zij komen als halve concentrische cirkels uit op de Van Rechteren Limpurgsingel. Elk van de ringen heeft een andere functie.



De interwijkweg (1)

Deze zal in de aan te leggen Nijreessingel haar voltooiing vinden. Typierend zijn hier de brede profielen en de beleving van de gelede structuur omdat zij zowel de bebouwde gebieden als de groene longen doorkruist.

De oude stadsrondweg (2)

Deze heeft een smaller profiel en loopt voornamelijk door woonwijken uit de jaren '50 en '60, met uitzondering van een stuk industriegebied in het noordwesten en de noordelijke groene long. In het westen en het noorden wordt ze geflankeerd door fraaie boomsingels.

De centrumring (3)

Deze doet dienst als verdeel- en parkeerring. Zij vrijwaart het centrum van (teveel) autoverkeer. Het tracé en profiel van de centrumring is weinig continu; het sterk wisselende straatbeeld bemoeilijkt de herkenbaarheid.

De Van Rechteren Limpurgsingel (4)

Deze in het stadsbeeld nogal dominante verkeersader is oorspronkelijk aangelegd ter ontlasting van de binnenstad. Zij loopt als een kaarsrechte lijn langs het stedelijk gebied en vormt ter hoogte van de binnenstad tevens de grenslijn tussen stedelijk en landelijk gebied. Het gedeelte vanaf de Berkelstraat richting Zenderen is minder duidelijk. De weg wordt hier geflankeerd door typische stadsrandzones. Op korte termijn zal de woonwijk Kollenveld tot ontwikkeling gebracht worden ten oosten van de Hospitaalweg. De begeleidende boomsingels van de Van Rechteren Limpurgsingel zijn te fragmentarisch of nog onvoldoende uitgegroeid.

De invalswegen

Invalswegen zijn de hoofdwegen die van de stadsranden naar de verschillende ringen leiden. Het meest dominant in het stadsbeeld zijn:

De Wierdensestraat (5)

Deze straat heeft een bepaalde allure die nog wordt versterkt door pas aangeplante boomsingels. De straat is de grens tussen stedelijk (Aalderinkshoek) en landelijk gebied (Bellinckhof).

De Henriëtte Roland Holstlaan (6)

Deze vormt de verbinding van Almelo met de A1 en de A35. Ter hoogte van de Weezebeeksingel vindt de Nijreessingel aansluiting bij de Henriëtte Roland Holstlaan.

De Plesmanweg (7)

De weg die nu eindigt op de stadsrondweg is de hoofdader van het industriegebied Turfkade en de verbinding tussen Almelo en Aadorp en het achterliggende gebied.

De Vriezenveenseweg (8)

Dit is een duidelijk stadsstraat. Met overwegend kwalitatief goede woonbebouwing.

De Sluiterveldsingel (9)

De singel heeft in het dubbelbaans gedeelte (ter plaatse waarvan één rijstrook bestemd is voor busverkeer) de nodige allure met aan de zuidkant hoog opgaande bebouwing en aan de noordzijde het Schelfhorstpark. Het oostelijk deel van de singel wordt geflankeerd door een geluidswal en onregelmatige bebouwing.

De Bornsestraat (10)

Deze blijft in het stadsbeeld als oude stadsweg van belang, ook al is haar functie van invalsweg grotendeels door de Van Rechteren Limpurgsingel overgenomen.

De aanleg van de Nijreessingel is in het Structuurplan Almelo aldus reeds voorzien als een belangrijke verkeerskundige voorziening.

Economische haalbaarheid

Het bestemmingsplan voorziet in de aanleg van de Nijreessingel. Het project komt in aanmerking voor MIT-financiering, hetgeen een positieve invloed heeft op de financieel-economische haalbaarheid van het project.

Inmiddels heeft de gemeenteraad een krediet van € 42.585,27 beschikbaar gesteld voor de aanleg van de Nijreessingel. Naast eigen middelen van de gemeente Almelo worden er subsidiegelden beschikbaar gesteld door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Provincie Overijssel, Regio Twente, het Ministerie van Economische Zaken en de Europese Commissie.

Dit in ogenschouw genomen kan de aanleg van de Nijreessingel als economisch haalbaar worden aangemerkt. De subsidievoorwaarden bepalen dat binnen 1 jaar na subsidietoekenning moet zijn gestart met de werkzaamheden. Onderhavig bestemmingsplan vormt hiertoe een belangrijke stap.

Maatschappelijke haalbaarheid

6.1 **INSPRAAKAVONDEN**

Met betrekking tot de uiteindelijke vorm waarin de Nijreessingel aangelegd zal worden heeft de gemeente Almelo in september 2001 een drietal inspraakavonden georganiseerd. Hierbij heeft zij de stand van zaken toegelicht en uitleg gegeven over de effecten van de op dat moment denkbare varianten. Op grond van de MER en de reacties van belanghebbenden zoals die tijdens de inspraakavonden zijn geuit is het ontwerp van het tracé zoals dat in dit bestemmingsplan is beschreven tot stand gekomen.

6.2 **INSPRAAK EX WRO**

Gelet op artikel 6a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het onderhavige voornemen onderwerp van inspraak en vooroverleg. Het plan dient gedurende vier weken ter visie te liggen, gedurende welke termijn eenieder reacties naar voren kan brengen. De eventuele inspraakreacties worden na afloop van de inspraakperiode door de gemeente Almelo als separate bijlage bij dit rapport gevoegd.

P.M.

6.3 **ZIENSWIJZEN**

Op de voorbereiding van het bestemmingsplan is de in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht juncto artikel 23 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening geregelde procedure van toepassing, met dien verstande dat de aanvraag gedurende vier weken ter inzage ligt, waarbinnen eenieder schriftelijk zijn zienswijze kenbaar kan maken.

P.M.

Juridische planopzet

7.1 **ALGEMEEN**

Een bestemmingsplan bestaat uit voorschriften, een plankaart en een toelichting.

De voorschriften en de plankaart vormen samen het juridische bindende deel, voor zowel burgers als overheid. De toelichting heeft geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing en beschrijving van het plan en bij de uitleg van de voorschriften.

7.2 **PLANKAART**

De plankaart geeft de geografische ligging weer van de verschillende bestemmingen en aanduidingen. Voorts zijn in de bestemmingsplanvoorschriften verschillende voorwaarden opgenomen voor de inrichting van het gebied, zoals de maximale bouwhoogten en de bebouwingspercentages.

Tevens wordt in de voorschriften verwezen naar de profielenkaart welke inzicht verschaft in de vorm waarin het tracé gestalte zal krijgen. Het gaat daarbij om zaken als de breedte van de verharding en de ligging ten opzichte van het maaiveld.

7.3 **VOORSCHRIFTEN**

7.3.1 **ALGEMEEN**

De voorschriften van dit bestemmingsplan zijn verdeeld in vier hoofdstukken.

In hoofdstuk 1 de “Inleidende voorschriften”, zijn de begripsomschrijvingen opgenomen, wordt de wijze van meten aangegeven en is de dubbeltelbepaling opgenomen.

De “Bestemmingsvoorschriften” zijn opgenomen in hoofdstuk 2. Het derde hoofdstuk, “Aanvullende voorschriften”, bestaat uit een algemene gebruiksbepaling, overgangsbepalingen, algemene vrijstellingsbevoegdheden en een wijzigingsbevoegdheid. In de slotbepalingen (hoofdstuk 4) zijn een strafbepaling en de beschrijving van de titel van het bestemmingsplan opgenomen.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de aanleg van de Nijreessingel mogelijk. Hiermee wordt de ringweg rond Almelo gecompleteerd. Het uitgangspunt voor de juridische regeling is, dat deze functie van de Nijreessingel goed tot zijn recht kan komen, zonder dat dit negatieve gevolgen heeft voor de toekomstige ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid van het plangebied en de aangrenzende gebieden.

Door het vastleggen van datgene dat in ruimtelijke zin belangrijk is, hoeven er minder stringente eisen te worden gesteld aan de overige aspecten van de invulling van het plangebied. Hierdoor is er toch sprake van een flexibele bestemmingsregeling.

7.3.2

BESTEMMINGEN*Algemeen*

De bestemmingsvoorschriften omvatten regels voor het gebruik van de gronden in het plangebied. Daarnaast bevatten de voorschriften regels voor het bouwen op de gronden in het plangebied.

In het voorliggende bestemmingsplan zijn in de eerste plaats directe (eind)bestemmingen opgenomen. Het is hierdoor mogelijk om te bouwen of verbouwen nadat er door Burgemeester en Wethouders een bouwvergunning is verleend.

Aan de gronden in het plangebied zijn de volgende bestemmingen toegekend:

- Verkeersdoeleinden I en II (artikel 4);
- Spoorwegdoeleinden (artikel 5);
- Maatschappelijke doeleinden (artikel 6);
- Agrarische doeleinden (artikel 7).

Binnen de bestemming Verkeersdoeleinden zorgt een wijzigingsbevoegdheid daarnaast voor de nodige flexibiliteit die gewenst is in verband met de eventuele verdubbeling van het enkelbaans gedeelte van de Nijreessingel, terwijl het huidige gebruik van de betreffende gronden gehandhaafd kan blijven tot het moment dat de noodzaak hiertoe zich aandient.

Naast deze bestemmingen is middels artikel 8 rekening gehouden met een belemmeringszone in de vorm van een straalpad in het plangebied. Een straalpad is een rechtlijnige zone tussen verschillende telefooncentrales om telefoonverkeer met ultra korte golflengte mogelijk te maken. Om te voorkomen dat de functie van deze zone verstoord wordt, is middels artikel 6 een maximum gesteld aan de bouwhoogte binnen het straalpad.

Doeleinden

De gronden met de bestemming Verkeersdoeleinden I en II zijn bestemd voor wegen en bijbehorende groenvoorzieningen, watergangen en –partijen. In het geval van de bestemming Verkeersdoeleinden I zijn ook retentievijvers begrepen onder waterpartijen teneinde de beherende instantie de mogelijkheid te geven overtollig hemelwater op te vangen en vast te houden. Waar het gebruik als retentievijver is toegestaan, is dit op de plankaart middels een aanduiding aangegeven.

Binnen de bestemming Verkeersdoeleinden is, zoals in het voorgaande al duidelijk is geworden, een nadere categorisering aangebracht in de hoedanigheid van twee te onderscheiden bestemmingen Verkeersdoeleinden I en Verkeersdoeleinden II. De bestemming Verkeersdoeleinden II is afgekondigd voor een landbouwweg ten behoeve van bestemmingsverkeer, twee parallelwegen en een fietspad langs de spoorlijn Almelo-Hengelo. Ook de fietstunnel parallel aan de Bornsestraat en een gedeelte van de Nijreesweg en de Bornersbroeksestraat zijn bestemd voor Verkeersdoeleinden II, voorzover de Nijreessingel deze kruisen. Ter plaatse van deze ongelijkvloerse kruisingen, en waar aldus sprake is van een overlap in de bestemmingsvlakken, is middels een differentiatievlak Verkeersdoeleinden II aangegeven dat beide bestemmingen van kracht zijn teneinde ongelijkvloerse. Op het overige gedeelte van het plangebied, zijnde het tracé van de Nijreessingel dat gebruikt gaat worden door doorgaand verkeer, is de bestemming Verkeersdoeleinden I van kracht. Ook uit de voorschriften blijkt duidelijk het functionele verschil tussen beide bestemmingen.

Omdat de Nijreessingel de spoorlijn Almelo-Hengelo zal kruisen is tevens een bestemming Spoorwegdoeleinden als een differentiatievlak binnen Verkeersdoeleinden opgenomen in de

voorschriften. De bepalingen met betrekking tot Spoorwegdoeleinden zijn vervat in artikel 5. In artikel 4 van de voorschriften wordt dan ook daarnaar verwezen.

Naast voornoemde infrastructurele bestemmingen voorziet het plan in een tweetal andere specifieke bestemmingen. Artikel 6, Maatschappelijke doeleinden, heeft betrekking op het perceel, direct ten noorden van de Nijreessingel aan de Deldensestraat, waarop het centrum voor natuureducatie IVN gevestigd is. Dit gebruik wordt positief bestemd. Eventuele detailhandel en kantoorruimte behoort, voorzover ondergeschikt aan en ondersteunend ten opzichte van de educatieve functie van het centrum, ook tot de mogelijkheden.

Voor de gronden aan de Steffensweg, in de noordwestelijke hoek van de kruising spoorlijn/Nijreessingel, ter plaatse waarvan de bestaande boerderij is gesloopt voorziet het plan in een bestemming Agrarische doeleinden. De voorschriften behorend bij deze bestemming zijn vervat in artikel 7. Ten behoeve van doeleinden inzake een landbouw- of veehoudersbedrijf kan bedrijfsbebouwing opgericht. Woningen en bedrijfswoningen worden nadrukkelijk van het toegestane gebruik uitgesloten.

Bouwvoorschriften

In het algemeen worden er aan de invulling van het terrein zo weinig mogelijk eisen gesteld, omdat het gewenst is dat de gronden zo flexibel mogelijk kunnen worden ingericht. Voor een tracé als dat van de Nijreessingel is het echter van groot belang dat, uit oogpunt van rechtszekerheid, inzicht wordt verschaft in en ruimte wordt geboden aan de gewenste bouw van kunstwerken die nodig zijn voor een goed functioneren van de weg. Daarbij springt uiteraard de verdiepte kruising met de spoorlijn Almelo-Hengelo in het oog. Middels de bouwvoorschriften is geregeld dat dit soort kruisingen, tunnelbakconstructies en voorzieningen als een fietstunnel gerealiseerd kunnen worden.

Omdat uit het akoestisch onderzoek is gebleken (dit is elders in deze toelichting al genoemd) dat langs de Nijreessingel geluidwerende voorzieningen nodig zijn om niet de wettelijk voorgeschreven grenswaarden te overschrijden, kunnen daarnaast geluidsschermen worden opgericht. Deze voorzieningen zijn gebonden aan een maximale hoogte van 4 meter. Overige aan de bestemming gerelateerde voorzieningen, als bewegwijzering, lichtmasten, cameramasten en overige verkeersregeling, zijn niet hoger dan 12 meter.

Op gronden bestemd voor Maatschappelijke doeleinden zijn gebouwen maximaal 10 meter hoog. Het bebouwingpercentage bedraagt 20%. Dit cijfer is gebaseerd op de oppervlakte aan bestaande bebouwing, waarbij ruimte geboden wordt aan beperkte uitbreiding.

Binnen het bestemmingsvlak Agrarische doeleinden mag de toegestane bedrijfsbebouwing niet hoger zijn dan 3 meter, waarbij het totale oppervlakte aan bebouwing per bouwperceel niet meer mag bedragen dan 80 m².

Vrijstellingen

Middels een vrijstelling is het mogelijk om de oprichting van gebouwtjes van openbaar nut en telecommunicatiemasten toe te staan. Artikel 9 voorziet evenwel in een aantal maten die als maxima gehanteerd dienen te worden bij de benutting van de vrijstellingsbevoegdheid.

Wijzigingsbevoegdheid

Artikel 10 voorziet in een wijzigingsbevoegdheid ex artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Deze maakt het echter niet mogelijk dat concrete bestemmingen gewijzigd kunnen worden ten gunste van een daarvan afwijkende bestemming. Volstaan is met een bevoegdheid tot wijziging

van de bestemming en diens grenzen wanneer dit noodzakelijk is in verband met een goede ruimtelijke ordening en wanneer strikte hantering van de voorschriften leidt tot een beperking van het meest effectieve gebruik van de gronden.

**VOORSCHRIFTEN BESTEMMINGSPLAN
NIJRESSINGEL**

GEMEENTE ALMELO

23 april 2003
110301/795

Inhoud

1	<u>Inleidende voorschriften</u>	3
1.1	<u>Artikel 1. Begripsomschrijvingen</u>	3
1.2	<u>Artikel 2. Wijze van meten</u>	6
1.3	<u>Artikel 3. Dubbeltelbepaling</u>	7
2	<u>Bestemmings-voorschriften</u>	8
2.1	<u>Artikel 4. Verkeersdoeleinden</u>	8
2.2	<u>Artikel 5. Spoorwegdoeleinden</u>	11
2.3	<u>Artikel 6. Maatschappelijke doeleinden</u>	12
2.4	<u>Artikel 7. Agrarische doeleinden</u>	13
2.5	<u>Artikel 8. Belemmeringenzone</u>	14
3	<u>Aanvullende bepalingen</u>	15
3.1	<u>Artikel 9. Algemene gebruiksbeplating</u>	15
3.2	<u>Artikel 10. Overgangsbepalingen</u>	16
3.3	<u>Artikel 11. Algemene vrijstellingsbevoegdheid</u>	17
3.4	<u>Artikel 12. Wijzigingsbevoegdheid ex artikel 11 WRO</u>	18
3.5	<u>Artikel 13 Procedurevoorschriften</u>	19
4	<u>Slothebalingen</u>	20
4.1	<u>Artikel 14. Strafbepaling</u>	20
4.2	<u>Artikel 15. Titel</u>	21

Inleidende voorschriften

1.1 Artikel 1. Begripsomschrijvingen

In deze voorschriften wordt verstaan onder (op alfabetische volgorde):

Bebouwing

één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouw zijnde.

Bestaand bouwwerk

een bouwwerk dat op het moment van het ter inzage leggen van het ontwerp van dit plan bestaat of in uitvoering is dan wel na dat tijdstip is of mag worden gebouwd krachtens een bouwvergunning waarvoor de aanvraag voor dat tijdstip is ingediend.

Bestemmingsgrens

een op de kaart aangegeven lijn, die de grens vormt van een bestemmingsvlak.

Bestemmingsvlak

een op de kaart aangegeven vlak met een zelfde bestemming.

Bouwen

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

Bouwwerk

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, welke hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

Detailhandel

het bedrijfsmatig te koop aanbieden (waaronder de uitstalling ten verkoop), verkopen en/of leveren van goederen aan personen die die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.

Differentiatiegrens

Een op de kaart aangegeven lijn, die de grens aanduidt van een differentiatievlak.

Differentiatievlak

Een op de kaart geheel of gedeeltelijk door differentiatiegrenzen omsloten deel van een bestemmingsvlak, waarmee gronden zijn aangeduid waarop binnen éénzelfde bestemming sprake is

van een differentiatie voor wat de bij die bestemming behorende bebouwings- en/of gebruiksmogelijkheden betreft.

Fietspad

Pad dat uitsluitend bestemd is voor fietsen en bromfietsen

Gebouw

elk bouwwerk dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

Geluidswerende voorzieningen

Voorzieningen langs infrastructurele werken ter wering en kanalisering van geluid.

Kantoor

een gebouw of een gedeelte daarvan, dat uitsluitend of in hoofdzaak dient voor het beroepsmatig verlenen van diensten op administratief, juridisch of naar aard gelijk te stellen gebied.

Nutsvoorzieningen

infrastructurele voorzieningen, zoals ten behoeve van de gas-, water-, elektriciteitsvoorziening en voorzieningen ten behoeve van telecommunicatie, (openbaar) vervoer en waterstaat.

Peil

Het peil overeenkomstig de bouwverordening, dan wel indien geen peil overeenkomstig de bouwverordening is vast te stellen, de hoogte van het afgewerkte bouwterrein.

Plan

Het bestemmingsplan Nijreessingel van de gemeente Almelo.

Plankaart

De als zodanig gewaarmerkte plankaart van het bestemmingsplan Nijreessingel, nummer 110301-000727-017.

Profielkaart

De als zodanig gewaarmerkte plankaart van het bestemmingsplan Nijreessingel, nummer 110301-000727-018.

Retentievijver

Waterlichaam dat dient als buffer bij de opvang en het vasthouden van overtollig hemelwater.

Seksinrichting

Een voor het publiek toegankelijk gebouw of gedeelte van een gebouw, waarin handelingen, vertoningen en/of voorstellingen van erotische en/of pornografische aard plaatsvinden. Hieronder wordt mede begrepen een sekswinkel, zijnde een gebouw of een gedeelte van een gebouw, dat is bestemd en/of wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig te koop en/of te huur aanbieden, waaronder mede begrepen uitstalling, verhuren en/of leveren van seksartikelen. Ook een prostitutiebedrijf is hieronder mede begrepen.

Straalpad

Denkbeeldige rechtlijnige verbindingszone tussen verschillende telefooncentrales om telefoonverkeer met ultra korte golflengte mogelijk te maken.

Straatprostitutie

Het zich op de openbare weg, in openbare ruimten of in een voertuig, dat zich op de openbare weg bevindt, beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander persoon tegen vergoeding.

Weg

alle voor het openbaar rij- of ander verkeer openstaande wegen of paden; daaronder begrepen de daarin gelegen bruggen en duikers, de tot de wegen of paden behorende berm en zijvakken, alsmede de aan de wegen liggende en als zodanig aangeduide parkeerterreinen.

1.2

Artikel 2. Wijze van meten

1. Bij toepassing van deze voorschriften wordt als volgt gemeten:
 1. de **(bouw)hoogte** van een bouwwerk: vanaf het peil tot aan het hoogste punt van het bouwwerk, ondergeschikte bouwdelen als schoorstenen, antennes en ventilatiekokers niet meegerekend;
 2. de **goothoogte** van een bouwwerk: vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot c.q. de druiplijn, het boeibord of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel, ondergeschikte bouwdelen als goten van dakkapellen niet meegerekend;
 3. de **(grond-)oppervlakte** van een bouwwerk: buitenwerks c.q. tot aan het hart van scheidingsmuren, bovengrondse bouwdelen vanaf 1,00 meter boven peil meegerekend;
 4. de **bebouwde oppervlakte** van een bouwperceel/bouwvlak/bouwzone: de cumulatieve grondoppervlakte van alle op het betrokken terrein gelegen gebouwen, bouwwerken en overkappingen;
 5. de **inhoud** van een bouwwerk: boven peil tussen de bovenzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen;
 6. de **breedte** van een bouwwerk: van en tot de buitenkant van de zijgevel, dan wel tot het hart van een gemeenschappelijke scheidingsmuur, met dien verstande, dat wanneer de zijgevels niet evenwijdig lopen of verspringen, het gemiddelde wordt genomen van de kleinste en de grootste breedte;
 7. de **afstand** van een bouwwerk tot de zijdelingse perceelgrens: vanaf het dichtst bij de perceelgrens gelegen punt van een gebouw, bovengrondse bouwdelen vanaf 1,00 meter boven peil meegerekend en haaks op de perceelgrens.
2. De in lid 1 gegeven bepalingen zijn niet van toepassing op: goot- en kroonlijsten, dorpels, plinten, regenpijpen, pilasters, stoep treden, kozijnen en dergelijke ondergeschikte bouwdelen.
3. Op het bouwen van ondergrondse bouwwerken zijn dezelfde bepalingen van toepassing zoals die in de voorschriften zijn opgenomen voor bovengrondse bouwwerken.

1.3 Artikel 3. Dubbeltelbepaling

Grond welke, ter bepaling van het bebouwingspercentage, eenmaal in aanmerking is of moest worden genomen bij het verlenen van een bouwvergunning waaraan uitvoering is of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van een andere aanvraag om bouwvergunning buiten beschouwing.

Bestemmings- voorschriften

2.1 Artikel 4. Verkeersdoeleinden

Doeleinden

Verkeersdoeleinden I

1. De gronden die op de kaart zijn aangewezen als “Verkeersdoeleinden I” zijn bestemd voor:
 - a. wegen, inclusief voet- en fietspaden en tunnelconstructies met hoofdzakelijk een functie voor het doorgaande verkeer,
 - b. kunstwerken, geluidswerende voorzieningen, geleiderails en wegmeubilair,
 - c. bruggen en duikers;
 - d. groenvoorzieningen;
 - e. watergangen en waterpartijen;
 - f. retentievijvers en bermen, voorzover ter plaatse van de aanduiding op de plankaart;
 - g. voorzieningen van openbaar nut.

Verkeersdoeleinden II

2. De gronden die op de kaart zijn aangewezen als “Verkeersdoeleinden II” zijn bestemd voor:
 - a. wegen, inclusief voet- en fietspaden en tunnelconstructies met hoofdzakelijk een functie voor het langzaam (agrarisch) verkeer en bestemmingsverkeer,
 - b. kunstwerken, geluidswerende voorzieningen, geleiderails en wegmeubilair,
 - c. bruggen en duikers;
 - d. groenvoorzieningen;
 - e. watergangen, en waterpartijen;
 - f. voorzieningen van openbaar nut.

met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding op de plankaart de gronden bestemd zijn voor fietspaden.

Belemmeringzone

3. Voor zover de gronden volgens de aanduidingen op de kaart liggen binnen de belemmeringzone “straalpad” zijn tevens de desbetreffende bepalingen zoals opgenomen in artikel 8 van deze voorschriften van toepassing.

Differentiatievlak spoorwegdoeleinden

4. Voor zover de gronden volgens de aanduiding op de plankaart liggen binnen het "Differentiatievlak spoorwegdoeleinden", zijn tevens de bepalingen zoals opgenomen in artikel 5 van deze voorschriften van toepassing.

Differentiatievlak Verkeersdoeleinden II

5. Voor zover de gronden bestemd voor Verkeersdoeleinden I volgens de aanduiding op de plankaart liggen binnen het "Differentiatievlak Verkeersdoeleinden II", zijn tevens de bepalingen verband houdende met de bestemming Verkeersdoeleinden II van toepassing.

Bouwvoorschriften

6. Op de gronden met de bestemmingen Verkeersdoeleinden I en Verkeersdoeleinden II zijn ten behoeve van de bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouw zijnde, en gebouwen ten behoeve van de openbare nutsvoorzieningen toegelaten.
7. Voor het bouwen op gronden bestemd voor Verkeersdoeleinden I gelden de volgende bepalingen:
 - a. de hoogte van de bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag ten hoogste 3 meter bedragen, met uitzondering van:
 - I. geluidswerende voorzieningen waarvoor een maximale hoogte van 4 meter geldt;
 - II. bewegwijzering, lichtmasten, cameramasten en verkeerslichteninstallatie, waarvoor een maximale hoogte van 12 meter geldt;
 - III. tunnelconstructies waarvoor een maximale hoogte van 5 meter geldt.
 - b. het oppervlak van een gebouw van openbaar nut mag ten hoogste 6 m² bedragen met een hoogte van maximaal 2,7 meter.
8. Voor het bouwen op gronden bestemd voor Verkeersdoeleinden II gelden de volgende bepalingen:
 - a. de hoogte van de bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag ten hoogste 3 meter bedragen, met uitzondering van:
 - I. bewegwijzering, lichtmasten, cameramasten en overige verkeersregeling, waarvoor een maximale hoogte van 12 meter geldt;
 - II. tunnelconstructies waarvoor een maximale hoogte van 5 meter geldt.
 - b. het oppervlak van een gebouw van openbaar nut mag ten hoogste 6 m² bedragen met een hoogte van maximaal 2,7 meter.

Inrichtingsvoorschrift

9. Bij de inrichting van de wegen dient zoveel mogelijk te worden voldaan aan de op de kaart opgenomen profielen.

Wijzigingsbevoegdheid

10. Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd de bestemming Verkeersdoeleinden II te wijzigen in de bestemming Verkeersdoeleinden I, teneinde het aantal rijstroken van de Nijreessingel te vergroten. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:
- a. de bestemming mag uitsluitend worden gewijzigd indien er in milieuhygiënisch opzicht geen onaanvaardbare situatie ontstaat;
 - b. de bestemming mag uitsluitend worden gewijzigd indien de wijziging niet leidt tot een onevenredige aantasting van de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;
 - c. bij de wijziging dient het bepaalde in Hoofdstuk VI afdeling 4 van de Wet geluidhinder in acht te worden genomen.

2.2**Artikel 5. Spoorwegdoeleinden****Doeleinden**

1. De gronden die op de kaart zijn aangewezen als "Spoorwegdoeleinden" zijn bestemd voor verkeer en vervoer per spoor.

Bouwvoorschriften

2. Op de gronden met de bestemming Spoorwegdoeleinden zijn ten behoeve van de bestemming Spoorwegdoeleinden uitsluitend bouwwerken, geen gebouw zijnde toegelaten en kleine gebouwen ten behoeve van de openbare nutsvoorzieningen.
3. Voor het bouwen gelden de volgende bepalingen:
 - a. In afwijking van het bepaalde in artikel 2 van deze voorschriften, wordt binnen gronden met de bestemming "Spoorwegdoeleinden" de bouwhoogte niet gemeten vanaf het peil, maar vanaf de bovenkant van de spoorstaaf;
 - b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde mag, met uitzondering van masten, portaalconstructies en bovenleidingen niet meer bedragen dan 3,00 meter;
 - c. de bouwhoogte van masten, portaalconstructies en bovenleidingen mag niet meer bedragen dan 10,00 meter;
 - d. het oppervlak van een gebouw van openbaar nut mag ten hoogste 25 m² bedragen met een hoogte van 2,7 meter.

Artikel 6. Maatschappelijke doeleinden**Doeleindenomschrijving**

1. De gronden op de plankaart aangewezen voor “Maatschappelijke doeleinden” zijn bestemd voor voorzieningen met betrekking tot educatieve en sociaal-culturele doeleinden alsmede aan deze doeleinden ondergeschikte detailhandel en kantoren alsmede voorzieningen als ontsluitingswegen, parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen, voet- en fietspaden.
2. De gronden met de bestemming “Maatschappelijke doeleinden” zijn niet bestemd voor (dienst-)woningen.

Bouwvoorschriften

3. Voor het bouwen gelden de volgende bepalingen:
 - a. de hoogte van gebouwen bedraagt maximaal 10 meter;
 - b. het maximale bebouwingspercentage bedraagt 20%;
 - c. de hoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde bedraagt maximaal 3 meter, met uitzondering van lichtmasten en cameramasten, waarvan de hoogte maximaal 12 meter mag bedragen;

2.4 Artikel 7. Agrarische doeleinden

Doeleindenomschrijving

De gronden op de plankaart aangewezen voor “Agrarische doeleinden”, zijn bestemd voor het landbouw- en/of veehoudersbedrijf niet zijnde mesterijen en dierveredelingsbedrijven.

Bouwvoorschriften

Op de voor “Agrarische doeleinden” bestemde gronden mogen gebouwen, geen woningen zijnde, en andere bouwwerken worden opgericht zoals kapschuren, veldschuren en schuilplaatsen voor jongvee, met dien verstande dat:

- de hoogte van deze gebouwen en andere bouwwerken maximaal 3 meter mag bedragen;
- deze gebouwen en andere bouwwerken in totaal geen grotere grondoppervlakte mogen beslaan dan 80 m².

Artikel 8. Belemmeringszone**Straalpad**

1. Op de op de kaart als 'belemmeringszone straalpad' aangegeven gronden mag de hoogte van gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde, niet meer bedragen dan de hoogtematen die bij de betreffende aanduiding staan aangegeven. Deze hoogtematen zijn ook van toepassing op ondergeschikte bouwdelen.

Vrijstelling

2. Burgemeester en Wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 1 ten behoeve van het oprichten van gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde met een grotere hoogte dan de op de kaart opgenomen hoogtemaat, voor zover uit overleg met de afdeling Straalverbinding van KPN Telecom blijkt dat hiertegen geen bezwaar is.

Aanvullende bepalingen

3.1

Artikel 9. Algemene gebruiksbeplanning

1. Het is verboden de in dit plan begrepen gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel strijdig met de aan de grond gegeven bestemming.
2. Onder strijdig gebruik in verband met de bestemmingen wordt in ieder geval verstaan:
 - a. het gebruik van de onbebouwde gronden als:
 - opslag voor vuurwerk;
 - opslag van voor gebruik ongeschikte werktuigen en machines of onderdelen daarvan,
 - opslag voor oude en nieuwe (bouw)materialen, puin, grind of brandstoffen;
 - stort- en/of opslagplaats voor grond of afval.
 - b. het gebruiken of laten gebruiken van gronden of bouwwerken voor een seksinrichting of straatprostitutie.
3. Onder strijdig gebruik wordt niet verstaan:
 - a. vormen van gebruik als bedoeld in lid 2 onder a., die verenigbaar zijn met het doel waarvoor de grond ingevolge de bestemming, de doeleindenomschrijving en/of de overige voorschriften mag worden gebruikt;
 - b. het opslaan van bouwmaterialen, puin en specie in verband met normaal onderhoud, dan wel ter verwezenlijking van de bestemming.
4. Burgemeester en Wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in het eerste lid, indien strikte toepassing zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

3.2

Artikel 10. Overgangsbepalingen**Overgangsbepaling ten aanzien van het gebruik**

1. Het gebruik van gronden en bouwwerken dat bestaat op het tijdstip dat het plan rechtskracht krijgt, en dat in enigerlei opzicht afwijkt van het plan, mag worden voortgezet of gewijzigd, zolang en voor zover de strijdigheid van dat gebruik ten opzichte van het gebruik overeenkomstig de bestemmingen in dit plan, naar aard en omvang niet wordt vergroot.

Overgangsbepalingen ten aanzien van gebouwen

2. Bouwwerken, welke ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan bestaan, dan wel nadien worden gebouwd of kunnen worden gebouwd krachtens een reeds verleende of nog te verlenen bouwvergunning, en welke afwijken van het plan mogen, mits de bestaande afwijking ten opzichte van het plan naar aard en omvang niet wordt vergroot:
 - gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - in geval van verwoesting door een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag voor een bouwvergunning dan wel de melding indien het een licht bouwvergunningplichtig bouwwerk betreft, binnen twee jaar na het plaatsvinden van de calamiteit wordt ingediend.

Uitzonderingen op het overgangsrecht

3. Lid 1 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.
4. Lid 2 is niet van toepassing op bouwwerken, die weliswaar bestaan op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan, doch zijn gebouwd in strijd met het toen geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

3.3

Artikel 11. Algemene vrijstellingsbevoegdheid

1. Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van de bepalingen in het plan voor:
 - a. wijzigingen in de plaats, richting en/of afmetingen van profielen ten behoeve van de praktische uitvoering van het plan, zulks tot een maximale afwijking van 10 meter ten opzichte van hetgeen op de kaart is aangegeven;
 - b. het oprichten van niet voor bewoning bestemde gebouwtjes van openbaar nut, zoals telefooncellen,abri's, gasreducerstations en schakelhuisjes, voor zover de oppervlakte van deze gebouwtjes niet meer dan 10 m² en de bouwhoogte niet meer dan 3 meter bedraagt en de plaatsing ervan zodanig zal geschieden dat zij geen belemmering vormen voor het verkeer;
 - c. het afwijken van de in het plan voorgeschreven maatvoering en percentages, mits deze afwijkingen beperkt blijven tot 10% van de in het plan genoemde maten en percentages.
2. De in lid 1 bedoelde vrijstellingen kunnen niet worden verleend, indien:
 - a. het aangrenzend terrein of gebouw in een toestand wordt gebracht, die de verwerkelijking dan wel de handhaving van de bestemming overeenkomstig dit plan onmogelijk maakt, terwijl dit door het stellen van voorwaarden aan de vrijstelling niet kan worden voorkomen;
 - b. dit ernstige bezwaren oplevert uit het oogpunt van de (brand)veiligheid c.q. de brand- en rampenbestrijding.
3. Bij het verlenen van een vrijstelling als bedoeld in lid 1, wordt de procedure gevolgd zoals die is vervat in artikel 13.

3.4**Artikel 12. Wijzigingsbevoegdheid ex artikel 11 WRO**

1. Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd om de plaats en de richting van de bestemmingsgrenzen te wijzigen indien dit nodig is in verband met:
 - a. het realiseren van een betere indeling van openbare en uit te geven ruimten; of
 - b. het realiseren van een goede stedenbouwkundige kwaliteit; of
 - c. het corrigeren van afwijkingen en onnauwkeurigheden van de kaart ten opzichte van de feitelijke situatie; of
 - d. een juiste situering van de gebouwen binnen de bestemming;onder de voorwaarden dat:
 - het belang van een goede ruimtelijke ordening niet onevenredig wordt geschaad;
 - de afwijking ten opzichte van hetgeen op de kaart is aangegeven niet meer bedraagt dan 10 meter.

2. Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd om de plaats en/of de begrenzing van retentievijvers te wijzigen, indien dit nodig is in verband met:
 - a. het realiseren van een betere indeling van retentievoorzieningen en/of groenvoorzieningen; of
 - b. het realiseren van een goede stedenbouwkundige kwaliteit;onder de voorwaarden dat:
 - het belang van een goede ruimtelijke ordening niet onevenredig wordt geschaad;
 - de afwijking ten opzichte van hetgeen op de kaart is aangegeven niet meer bedraagt dan 10 meter.

3. Bij het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid als bedoeld in de leden 1 en 2 wordt de procedure gevolgd zoals die is vervat in artikel 13.

3.5**Artikel 13 Procedurevoorschriften**

1. Indien Burgemeester en Wethouders voornemens zijn om vrijstelling te verlenen als bedoeld in artikel 8, lid 2 en artikel 11 of voornemens zijn om het plan te wijzigen als bedoeld in artikel 12, leden 1 en 2 en artikel 4 lid 10, dan gelden de procedureregels zoals vervat in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht.
2. Indien Burgemeester en Wethouders besluiten tot wijziging van het bestemmingsplan zoals bedoeld in artikel 12, leden 1 en 2 en artikel 4 lid 10 dan is geen goedkeuring vereist van het wijzigingsplan indien en voorzover:
 - a. Gedeputeerde Staten in hun besluit tot goedkeuring van het voorliggende bestemmingsplan hebben omschreven dat voor de wijziging geen goedkeuring is vereist; en
 - b. dat er tegen het wijzigingsplan geen zienswijzen naar voren zijn gebracht.

Slotbepalingen

4.1 **Artikel 14. Strafbepaling**

Overtreding van het bepaalde in:

- artikel 9, lid 1;
- artikel 10, lid 1.;

is een strafbaar feit als bedoeld in artikel 59 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

4.2

Artikel 15. Titel

Deze voorschriften kunnen worden aangehaald als:

“Voorschriften bestemmingsplan Nijreessingel”

Almelo,

De secretaris,

de burgemeester,