# Projectafwijkingsbesluit (PAB)

# VTE 2024

# Inhoudsopgave

## Ruimtelijke Onderbouwing


**Hoofdstuk 1 Inleiding**
1.1 Aanleiding tot het maken van de ruimtelijke onderbouwing 3
1.2 Ligging en locatie van het project 4
1.3 Wettelijk kader 5
1.4 Juridische situatie 5
1.5 Besluit milieueffectrapportage 6

**Hoofdstuk 2 Beschrijving van het project**
2.1 Bestaande situatie projectlocatie ruimtelijke structuur 7
2.2 Bestaande situatie projectlocatie functionele structuur 9
2.3 Beoogde situatie projectgebied 11
2.4 Randvoorwaarden 12

**Hoofdstuk 3 Toetsing aan het ruimtelijk beleid van het Rijk, provincie en gemeente**
3.1 Beleid en regels van het Rijk 16
3.2 Beleid en regels van de provincie Overijssel 19
3.3 Gemeentelijk ruimtelijk relevant beleid 22

**Hoofdstuk 4 Toetsing aan de relevante omgevingsaspecten**
4.1 Welstand en beeldkwaliteit 24
4.2 Cultuurhistorie en archeologie 24
4.3 Externe veiligheid 27
4.4 Luchtkwaliteit 28
4.5 Verkeer en parkeren 29
4.6 Bodem 32
4.7 Geluidhinder 33
4.8 Natuur 36
4.9 Waterhuishouding 38

**Hoofdstuk 5 Maatschappelijke uitvoerbaarheid**
5.1 Actualiteit onderzoeken 40
5.2 Burgerparticipatie 40
5.3 Procedure 40

**Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid** 41

**Hoofdstuk 7 Conclusies** 42

**Bijlagen** 43

# Ruimtelijke Onderbouwing

# Hoofdstuk 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding tot het maken van de ruimtelijke onderbouwing

**De aanvraag**
J. van Eck en De Strip B.V. hebben een omgevingsvergunning aangevraagd om af te wijken van het bestemmingsplan (hierna: projectafwijkingsbesluit), als bedoeld in art. 2.1 lid 1 onder c Wabo (het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan) voor het perceel Vliegveldweg 345 (kadastrale nummers Lonneker, sectie C, 9298, 9299, 8974, 8975. Sectie Y 47, 93, 299) te Enschede. De aanvraag (hier ook vergunningaanvraag genoemd) heeft betrekking op het gebruik van de locatie voor het organiseren en faciliteren van evenementen (aanvraagnummer 8282945, d.d. 19 december 2023). De aanvraag heeft betrekking op het 'projectgebied' weergegeven in **bijlage 1**.

Aan deze ontwikkeling kan medewerking worden verleend indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat (art. 2.12 lid 1 onder a sub 3 Wabo en art. 5.20 Bor). De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft tot doel te motiveren dat bij de voorgenomen ontwikkeling sprake is van een goede ruimtelijke ordening, zodat het gevraagde projectafwijkingsbesluit kan worden verleend. Deze onderbouwing is onderdeel van het projectafwijkingsbesluit.

**Voorgeschiedenis**
In 2003 heeft het kabinet besloten om de militaire luchtmachtbasis Twenthe te sluiten. Met het daadwerkelijk beëindigen van de functie van militaire luchtmachtbasis Twenthe op 1 januari 2008 zijn naar schatting 2.500 (directe en indirecte) banen verloren gegaan in Twente en is een gebied van ruim 500 hectare in het hart van het stedelijke gebied van Twente beschikbaar gekomen voor nieuwe functies. Het gebied is sinds 2008 in ontwikkeling van een besloten militair terrein naar een grotendeels open en toegankelijk gebied met nieuwe functies.

In 2014 is circa 50 hectare van de voormalige vliegbasis Twenthe in eigendom overgedragen aan J. van Eck. Het gaat om de deelgebieden De Strip, Oostkamp, de Bunkerstrip en het platform ten noorden van de oude luchthaventerminal. Het gebied maakt onderdeel uit van de 'Integrale gebiedsontwikkeling Luchthaven Twenthe'. In deze integrale gebiedsontwikkeling is voor dit gebied een evenementenlocatie beoogd. Het terrein wordt door De Strip B.V. geëxploiteerd onder de naam Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie (VTE).

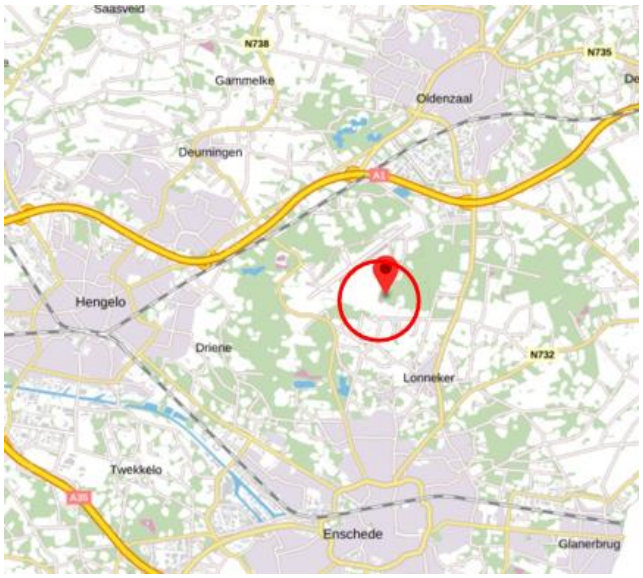
De exploitatie van de evenementenlocatie is gestart op grond van een tweetal omgevingsvergunningen om af te wijken van het bestemmingsplan Buitengebied 1996. Voor de exploitatie van de locatie Hangar 11 is op 7 december 2014 een vergunning verleend (hierna: 'PAB Hangar 11'). PAB Hangar 11 is onherroepelijk. Voor locatie De Strip is op 11 juli 2016 een vergunning verleend (hierna: 'PAB De Strip'). Als onderdeel van de gebiedsontwikkeling van de voormalige vliegbasis Twenthe is in maart 2018 vervolgens het bestemmingsplan 'Voormalige Vliegbasis Twenthe – Midden' vastgesteld. Medio 2019 is het bestemmingsplan echter door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: Raad van State) vernietigd. Het bestemmingsplan was voor de toets aan het Natura 2000-gebiedsbeschermingsrecht gebaseerd op de landelijke Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). Op 29 mei 2019 heeft de Raad van State de uitspraak gedaan dat het PAS niet als basis mag worden gebruikt voor toestemming voor activiteiten die extra stikstofuitstoot veroorzaken. Alle vergunningen en plannen in Nederland die hierop waren gebaseerd, en waartegen beroepszaken liepen, zijn vervolgens vernietigd. Dat geldt ook voor het bestemmingsplan 'Voormalige Vliegbasis Twenthe – Midden'. Ook PAB De Strip is in het kielzog van de PAS-uitspraak vernietigd door de Raad van State.

In 2021 is het bestemmingsplan 'Voormalige Vliegbasis Twenthe - Midden 2021' vastgesteld, rekening houdend met de PAS-uitspraak en met de beleidsregels intern en extern salderen van de provincie Overijssel. In december 2023 heeft de Raad van State dit bestemmingsplan en bijbehorende vergunningen vernietigd omdat de onderbouwing van de stikstofdepositie niet in stand kon blijven. Dit hield hoofdzakelijk verband met het feit dat inmiddels door de Raad van State was geoordeeld dat de bouwvrijstelling geen stand kon houden en dat externe saldering alleen is toegestaan indien de ruimte niet reeds nodig is voor de noodzakelijke instandhoudingsmaatregelen (daarvoor kon op dat moment door de provincie geen onderbouwing worden gegeven). Ook had de Raad van State vragen bij het ontbreken van een registratie en het gebruik van een transferium. Als gevolg van de uitspraak is op dit moment – in afwachting van ontwikkelingen in het landelijk en provinciaal stikstofbeleid – een evenementenlocatie in de omvang die was voorzien in de vernietigde bestemmingsplannen, niet mogelijk.

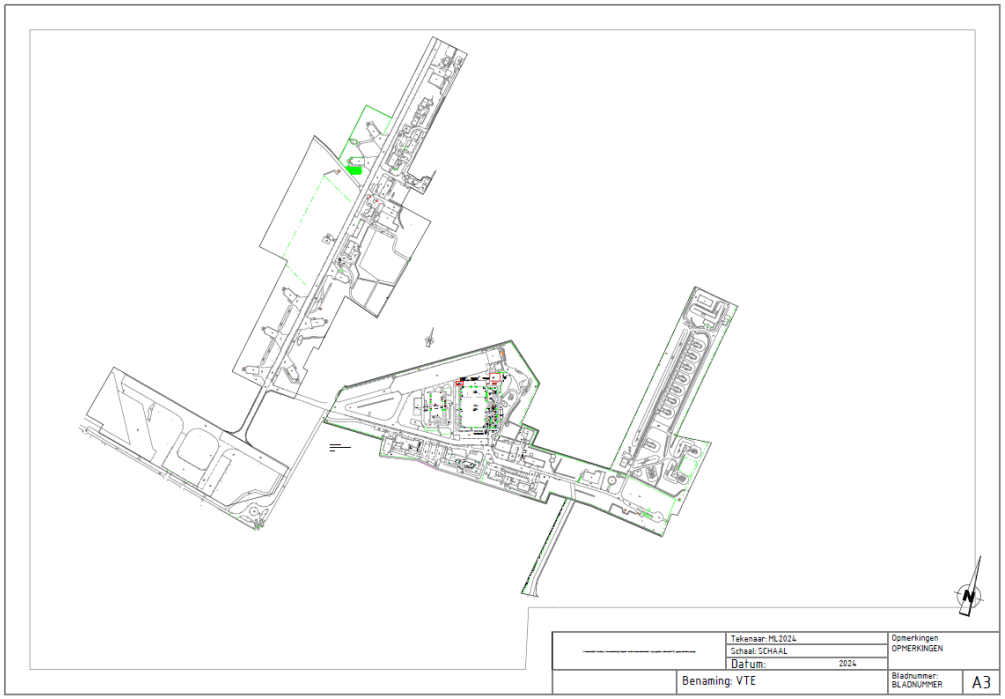
Naar aanleiding van de bovenstaande uitspraken is nader onderzoek gedaan naar de exploitatie van de evenementenlocatie die op dit moment mogelijk is binnen het huidige stikstofkader. Dit heeft geresulteerd in onderhavige aanvraag die ziet op een kleinschaliger exploitatie dan was voorzien in de bestemmingsplannen uit 2018 en 2021. De aanvraag ziet uitsluitend op het gebruik van het terrein als evenementenlocatie. De aanvraag heeft geen betrekking op: het slopen van gebouwen, het realiseren van nieuwbouw, het aanleggen van verhardingen, opslag (met uitzondering van de opslag van bier), leisure en het gebruik van vuurwerk. De op het terrein beoogde activiteiten worden nader toegelicht in par. 2.3.

## 1.2 Ligging en locatie van het project

Het projectgebied maakt onderdeel uit van de voormalige militaire vliegbasis Twenthe dat in de driehoek Enschede - Hengelo – Oldenzaal ligt. De aanvraag heeft betrekking op de deelgebieden Deventerpoort, De Strip en Oostkamp zoals die zijn aangegeven en globaal begrensd in figuur 1.1 en 1.2. Het terrein ligt tussen agrarische gronden en natuurgebieden en wordt ontsloten via (met korte tussenliggende lokale wegen) de provinciale wegen N733 en N737. Meer informatie over het plangebied is te vinden in hoofdstuk 2 van deze ruimtelijke onderbouwing.




*Figuur 1.1 Globale ligging projectgebied*




*Figuur 1.2 Nadere situering projectgebied met deelgebieden*

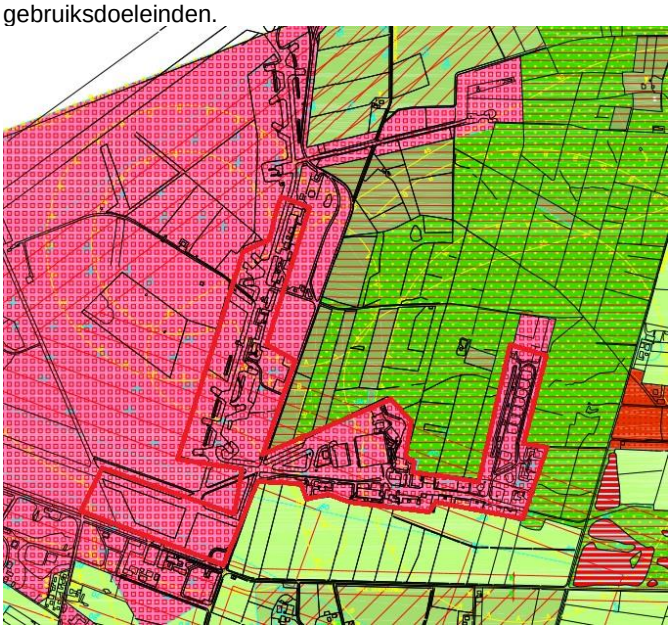
## 1.3 Wettelijk kader

Het toetsingskader voor het projectafwijkingsbesluit is opgenomen in art. 2.12 lid 1 onder a sub 3 Wabo in combinatie met de art 5.20 en art. 6.14 van het Bor. Op grond van art. 2.12 lid 1 onder a sub 3 Wabo kunnen burgemeester en wethouders een projectafwijkingsbesluit verlenen, mits die activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en het besluit is voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing.

Op grond van art. 5.20 Bor moet de ruimtelijke onderbouwing voldoen aan enkele eisen uit het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het gaat daarbij om artikelen die betrekking hebben op de inhoud van een bestemmingsplan en de daarbij behorende toelichting. De inhoud van deze artikelen geldt daarmee ook voor een projectafwijkingsbesluit.

## 1.4 Juridische situatie

**Geldende bestemmingsplannen**

| Naam | Beschrijving | Besluitdatum |
|---|---|---|
| Buitengebied 1996 | Voor het gebied waarop de aanvraag betrekking heeft geldt momenteel het bestemmingsplan "Buitengebied 1996", waarin de betreffende gronden de bestemming "Vliegveld" hebben. Dit bestemmingsplan is op 8 september 1997 door de gemeenteraad van Enschede vastgesteld en op 7 april 1998 door Gedeputeerde Staten van Overijssel goedgekeurd. De als 'Vliegveld' aangewezen gronden zijn bestemd voor een vliegveld en voor militaire doeleinden. De aangevraagde activiteiten zijn in strijd met deze gebruiksdoeleinden.<br><br>*Uitsnede bestemmingsplan met globale ligging projectgebied* | 7 april 1998 |

**Overige bestemmingsplannen**
Naast het bestemmingsplan “Buitengebied 1996" gelden er voor dit gebied een aantal zogenoemde paraplu-bestemmingsplannen. Dit is een bestemmingsplan met een specifieke thema dat als een 'paraplu' over andere, reeds bestaande bestemmingsplannen heen hangt. Op het plangebied zijn de volgende paraplu-bestemmingsplannen van kracht:

| Naam | Beschrijving | Besluitdatum |
|---|---|---|
| Bedrijven met milieuzones (vuurwerk, risicovol, geluid) | Het paraplubestemmingsplan "Bedrijven met milieuzones (vuurwerk, risicovol, geluid)" sluit vestiging van risicovolle inrichtingen uit. Het projectgebied heeft de gebiedsaanduidingen 'overige zone - risicovolle inrichtingen uitgesloten' en 'overige zone - vuurwerk uitgesloten'. | 18 november 2014 |
| Voormalige vliegbasis Twenthe - Zones | Voorziet in zonering van een radar, alsmede een geluidszonering gekoppeld aan het vliegveld | 12 maart 2018 |

| | | |
|---|---|---|
| Parkeren Enschede | Het paraplu-bestemmingsplan "Parkeren Enschede", zorgt ervoor dat de beleidsregel 'Parkeernormennota Enschede 2017' van toepassing is op (bijna) de hele gemeente, waaronder het projectgebied. | 11 maart 2019 |

## 1.5 Besluit milieueffectrapportage

Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer is het verplicht een milieueffectrapportage of m.e.r.-beoordelingsnotitie op te stellen indien sprake is van een activiteit, zoals genoemd in bijlage C of D van het Besluit milieueffectrapportage (hierna: Besluit m.e.r.). Het Besluit m.e.r. kent een m.e.r.-beoordelingsplicht voor activiteiten die zijn beschreven in de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage, onderdeel D.

Op het terrein van VTE worden geen activiteiten beoogd zoals vermeld in onderdeel C van de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.). Mogelijk vallen de aangevraagde activiteiten wel onder onderdeel D van de bijlage van het Besluit m.e.r., te weten:

- **Categorie D 10:** De aanleg, wijziging of uitbreiding van:
  - skihellingen, skiliften, kabelspoorwegen en bijbehorende voorzieningen
  - jachthavens
  - vakantiedorpen en hotelcomplexen buiten stedelijke zones met bijbehorende voorzieningen
  - permanente kampeer- en caravanterreinen, of
  - themaparken

Het is twijfelachtig of categorie D10 van toepassing is op de beoogde activiteiten van VTE, omdat de locatie – anders dan voorheen – niet kan worden gebruikt voor leisure en op de locatie uitsluitend eenmalige evenementen plaatsvinden. Zou ervan worden uitgegaan dat VTE kwalificeert als een themapark als bedoeld in het Besluit m.e.r., dan is van belang dat de vergunningaanvraag betrekking heeft op minder dan 250.000 bezoekers per jaar. Daarmee wordt de drempelwaarde uit bijlage 2 van het Besluit m.e.r. niet overschreden voor categorie D10. Voor het projectafwijkingsbesluit zou dan een m.e.r.-beoordelingsplicht gelden.

In het kader van de vergunningaanvraag is getoetst of de beoogde activiteiten geen andere of grotere milieueffecten teweegbrengen ten opzichte van de effecten die zijn beoordeeld in het MER uit 2016 (hierna MER 2016). Deze toetsing is neergelegd in rapport R005-1277178RLX-V05-kzo-NL van TAUW d.d. 29 maart 2024 (**bijlage 2**). TAUW concludeert dat het niet nodig is om een nieuw MER op te stellen. Het MER 2016 en de Mer-notitie worden ten grondslag gelegd aan de aanvraag om het projectafwijkingsbesluit. Een separate m.e.r-beoordeling is derhalve niet nodig. Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat het Besluit m.e.r. niet in de weg staat aan het verlenen van het projectafwijkingsbesluit.

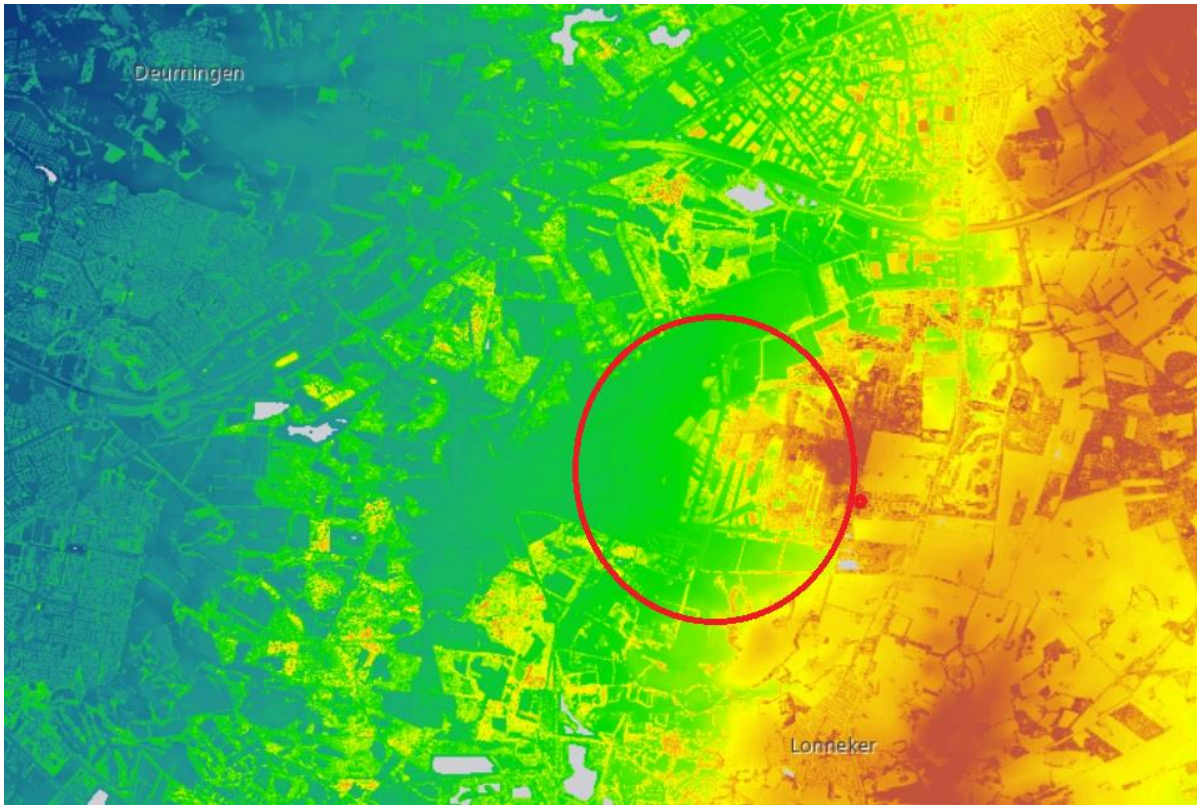
# Hoofdstuk 2 Beschrijving van het project

## 2.1 Bestaande situatie projectlocatie ruimtelijke structuur

Het projectgebied en de directe omgeving zijn te typeren als een patchwork van essen, bossen, beken en open velden. Heel kenmerkend voor het landschap tussen Hengelo, Oldenzaal en Enschede is het contrast tussen cultuur en natuur, mede op basis van de karakteristieken van de ondergrond (geomorfologie en waterstructuur). Landschappelijke/ruimtelijke structuur en historisch geografische waarden zijn nauw aan elkaar verbonden.

**Geomorfologie**
Het projectgebied en de bossen in de omgeving liggen op de westelijke flank van een noord-zuid georiënteerde stuwwal. Het stuwwallencomplex bevat, met name ten noorden en oosten van Oldenzaal, verschillende bijzondere elementen, zoals Tertiaire afzettingen en periglaciale dalen, waardoor het geologisch en geomorfologisch van grote waarde is. Ook in het projectgebied ligt een deel van stuwwal die variabel is van hoogte. De grote variatie in hoogte en het sterke hoogteverschil ten opzichte van de directe omgeving, maken het reliëf tot een belangrijk kenmerk van het gebied.

Het gebied ten westen van de stuwwal bestaat uit een verspoelde gordeldekzandvlakte met enkele ruggen en wordt doorsneden door diverse dalvormige laagten (beekdalen). De meeste beekdalen komen voor in het zuidelijk deel van het gebied. Door de aanwezige keileem en de relatief vlakke ligging, was de gordeldekzandvlakte van nature een vrij slecht ontwaterd drassig gebied. Dit verklaart ook de late ontginning van het gebied en het huidige gebruik van een groot deel van het gebied als bos. Daar waar de omgeving een vrij sterk microreliëf heeft, ontbreekt dit op de voormalige luchtmachtbasis, waar het terrein is afgevlakt.



*Figuur 2.1 Hoogtekaart*

**Ruimtelijke karakteristiek**
Het projectgebied en de omgeving zijn bosrijk en hebben een kleinschalig en groen karakter. Wel zijn er verschillende ruimtelijke eenheden op hoofdlijnen te onderscheiden:

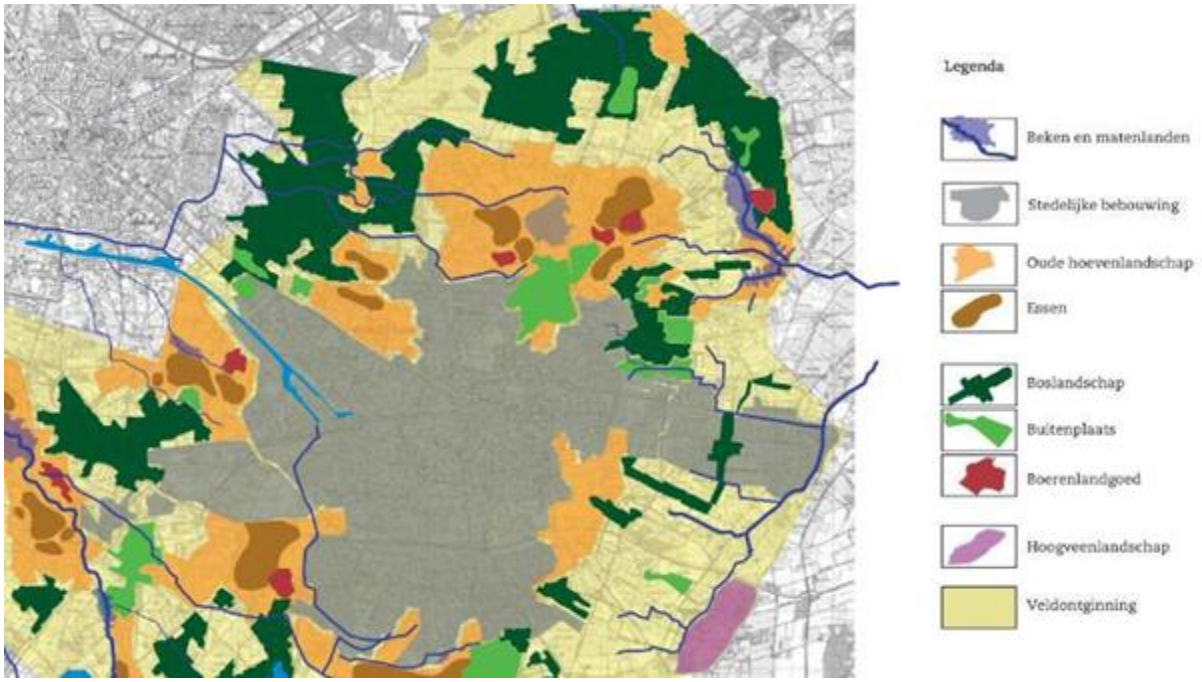
- De band van stedelijke bebouwing van Enschede richting Borne.
- Een aantal min of meer noord-zuid georiënteerde bosgordels (landschapstype boslandschap).
- Meer besloten kleinschalige landschapsdelen met veel houtsingels, lanen etc., vaak voormalige kampontginningen (landschapstype oude hoevenlandschap en essenlandschap).
- Meer open landschapsdelen op de voormalige open woeste gronden / heidegebieden (landschapstype veld- en broekontginningen).



*Figuur 2.2 Visualisering ruimtelijke karakteristiek projectgebied en omgeving rond het projectgebied*

Er zijn geen scherpe grenzen tussen de verschillende ruimtelijke eenheden, waardoor ze veelal in elkaar overlopen. Het projectgebied en het omliggende terrein van de voormalige vliegbasis is grotendeels ontwikkeld op de tot 1940 nog steeds onontgonnen heide. Deze gronden waren door hun slechte ontwatering niet in trek voor landbouw en zijn daarom steeds open gebleven. Het gebied vormt daardoor nog steeds één van de grotere open ruimten in Twente. Het is juist vanwege deze natuurlijke openheid, dat dit gebied (mede) geschikt was voor de ontwikkeling van de vliegbasis.

Het afwisselende groene, vaak kleinschalige karakter van het landschap wordt vaak gezien als belangrijke waarde van het gebied. Deze kwaliteit is ook in het projectgebied nadrukkelijk nog aanwezig, niet alleen ruimtelijk (afwisseling grotere en kleinere ruimtelijke eenheden), maar ook ten aanzien van de landschappelijke elementen: bosschages, poelen, beken, houtsingels etc., die deze ruimtelijke structuur vormgeven. Bebouwing is niet dominant in het gebied aanwezig en altijd zeer groen ingepast.

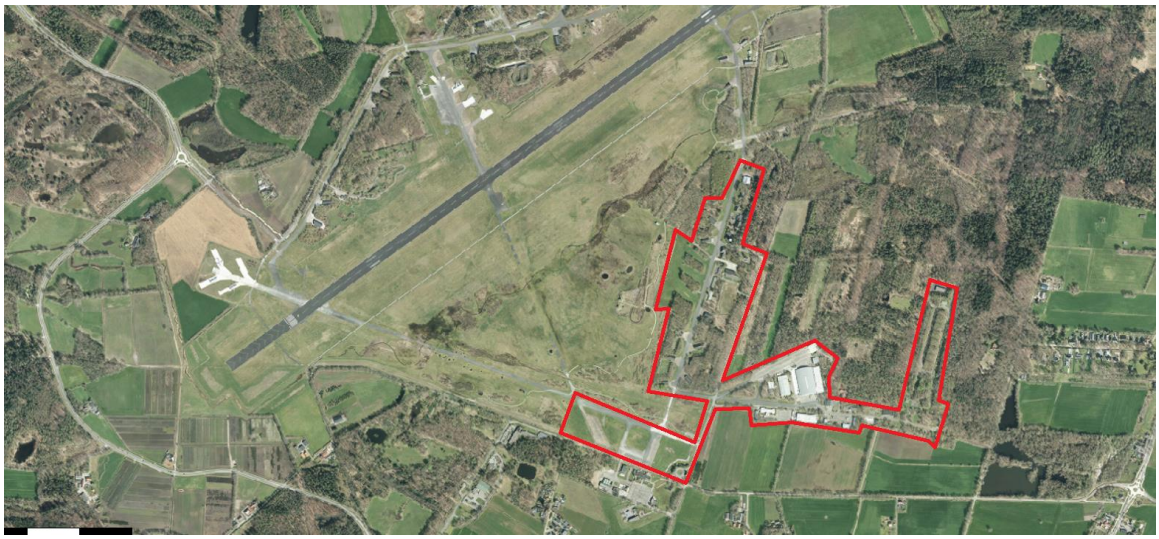



*Figuur 2.3 Landschapstypen projectgebied en omgeving rond het projectgebied*

De beplanting in het projectgebied en omgeving bestaat veelal uit relatief jong bos. Op sommige plaatsen is door de zeer natte condities sprake van moerasbos of van bomen die op rillen zijn geplant. Daarnaast lijken op een aantal plaatsen hakhoutbeplantingen aanwezig.

## 2.2 Bestaande situatie projectlocatie functionele structuur

**Omgeving van het projectgebied**
De voormalige vliegbasis Twenthe ligt verscholen tussen de bossen. Het militaire karakter bracht dat met zich mee. Het terrein, dat een paar honderd hectare groot is, heeft een ongedwongen functionele ruimtelijke samenhang op basis van een centrale open ruimte met daaromheen in de bosrijke randen gegroepeerde, weinig opvallende, vaak geclusterde bebouwing. In het centrum van de luchthaven liggen de start- en landingsbanen. Deze zijn door middel van een netwerk van verharde (taxi)banen verbonden met de omgeving. Dit netwerk van lijnen en verbindingen vormt het hart van de luchthavenstructuur en vormt daarom naast de centrale open ruimte een belangrijke ruimtelijke kwaliteit. De beleving van de centrale open ruimte kan echter grotendeels slechts vanuit de randen ervaren worden, doordat het terrein zelf vanwege veiligheids- en ecologische redenen beperkt toegankelijk is. Ruimtelijk heeft de voormalige vliegbasis dan ook niet een duidelijke rand. Het hele terrein loopt over / is zeer sterk ingebed in de omgeving.



*Figuur 2.4 Situering projectgebied in de omgeving*

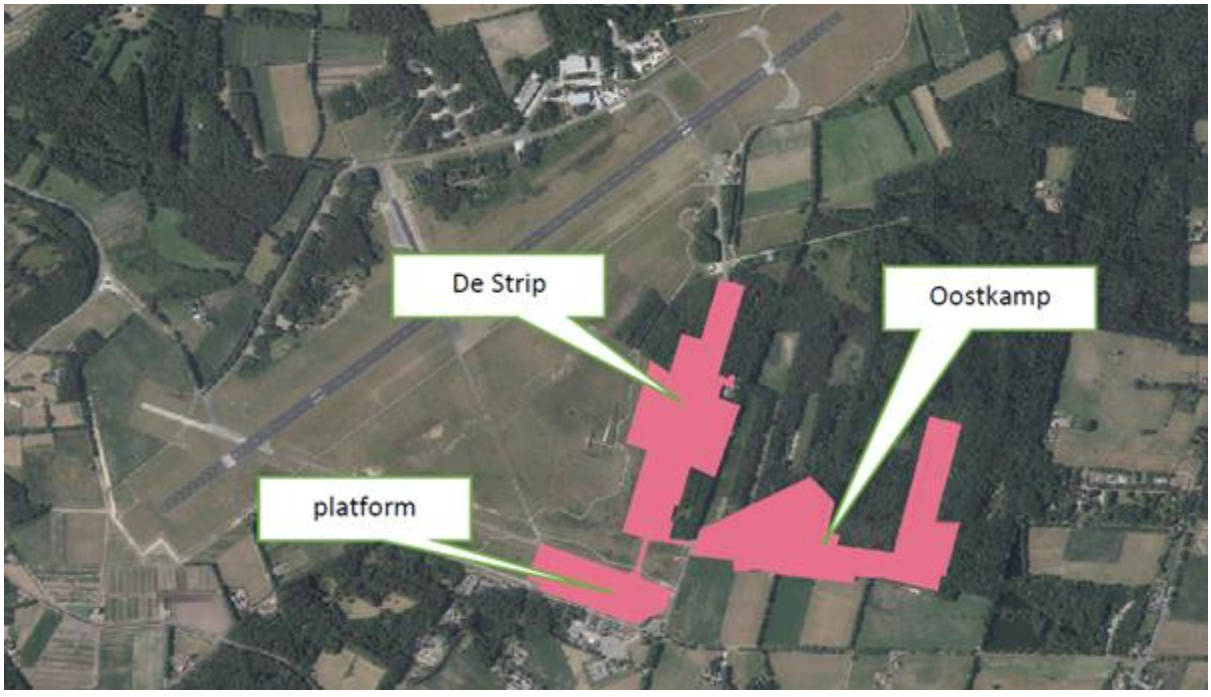
Zo loopt de open ruimte van de start- en landingsbaan over in de omliggende open ruimtes. Evenzo zijn de bosgebieden en kleinschalige open ruimtes gekoppeld aan de omgeving. De functionele inrichting van het terrein en de kwaliteit van de architectuur is divers en heeft zijn eigen, niet prestigieuze "doe maar gewoon" charme, waarbij de tijd even stil gestaan lijkt te hebben. De bebouwing op het terrein betreft zowel kleinere objecten (shelters, keetachtige gebouwen etc., meestal ca. 1 bouwlaag) als grotere (hangars, loodsen etc.).

**Het projectgebied**
Het projectgebied bestaat uit de gronden die behoren tot 'Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie' (VTE). Deze locatie omvat het verharde terrein Deventerpoort, de Strip en Oostkamp. Na de toelichting op deze onderdelen is een luchtfoto van de deelgebieden opgenomen.

*Platform / verharding voor parkeren Deventerpoort*
Aan de zuidzijde op het VTE-terrein bevindt zich een groot verhard parkeeroppervlak. Vanuit de omgeving is dit gebied beperkt zichtbaar, maar ruimtelijk is het sterk verbonden met het open middengebied. Het verharde terrein met taxibanen en platform heeft een oppervlakte van circa 8 ha en biedt ruime mogelijkheden voor parkeren.

*De Strip*
De Strip omvat de voormalige taxibaan met bijbehorende gebouwen, waaronder enkele bijzondere panden, zoals een ensemble uit de bezettingstijd met verkeerstoren, oude brandweerkazerne en een commandobunker. Net als de lijn van de munitiestraat, sluit de lijn van De Strip aan op de historische ontginningsstructuur. Alleen aan de noordzijde loopt De Strip over in de centrale open ruimte en ligt een aantal shelters ook zichtbaar in de open ruimte.

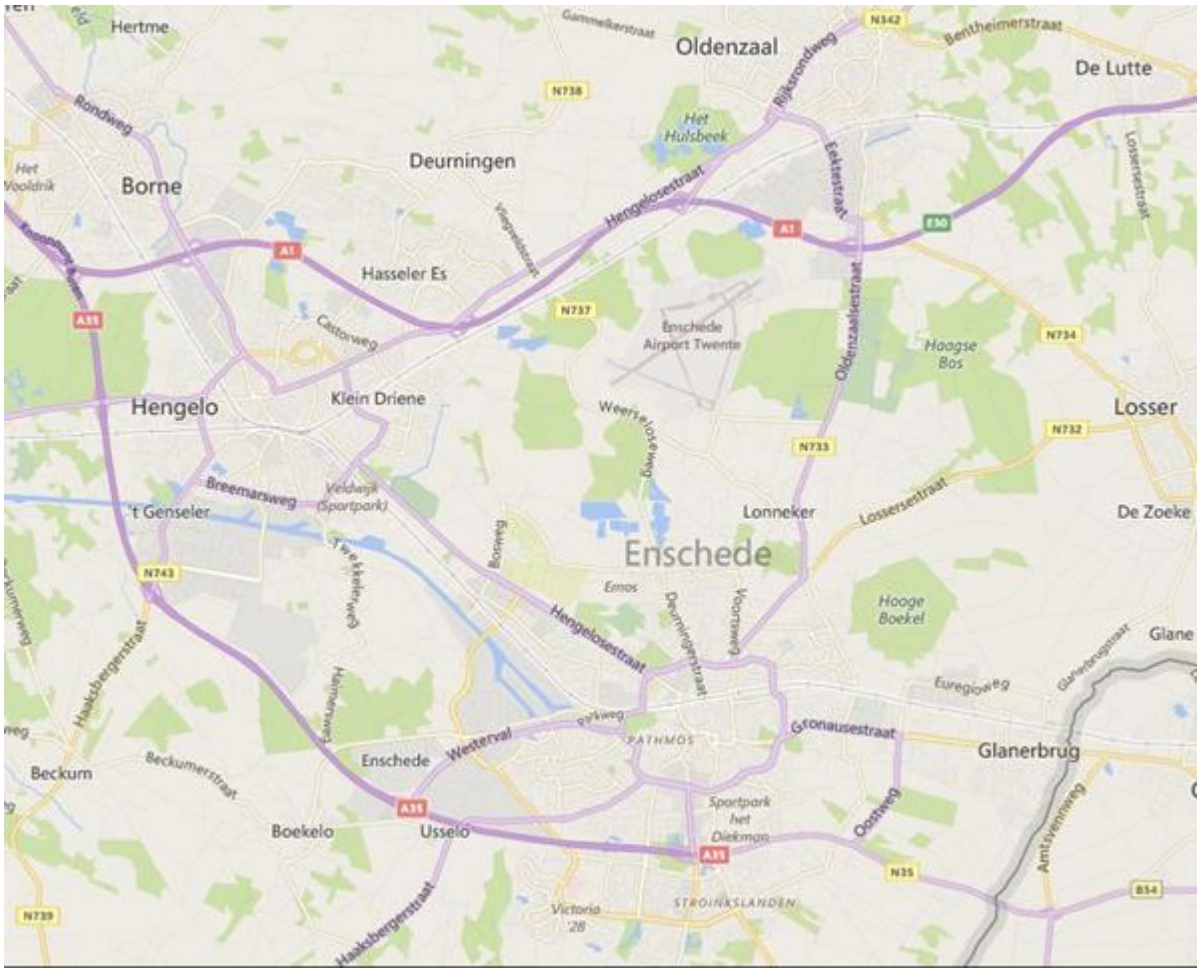
*Oostkamp*
Het gebiedsdeel Oostkamp is een bijna 24 hectare groot terrein, waarop zich enkele grote, merendeels vernieuwde, hangars en bouwwerken bevinden. Voor een deel zijn het unieke objecten, zoals Hangar 11 en de munitiebunkers. Het gebied wordt ontsloten via de Vliegveldweg/Oude Deventerweg. Richting het noorden loopt de Grefteberghoekweg. Het noordelijk deel van de Grefteberghoekweg is afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Fietsers en wandelaars kunnen wel van deze route gebruik maken. Oostkamp is aan de noordzijde ingebed in bosgebied en aan de zuidzijde enkel afgeschermd van het omliggende landschap door middel van, vooral, houtsingels, waardoor er nog enigszins een ruimtelijke zichtrelatie tussen omgeving en Oostkamp bestaat. Een bijzondere lijn is de oude munitiestraat (Bunkerstrip) die als afgesloten lijn geheel in het bosgebied is ingebed.




*Figuur 2.5 De evenementenlocatie VTE*

**Verkeer**
Het projectgebied is per auto en fiets goed bereikbaar. Ten noorden van het gebied ligt de spoorlijn van Hengelo naar Duitsland en direct noordelijk daarvan ligt de autosnelweg A1 Amsterdam-Duitsland. Deze stroomweg vormt een schakel in de internationale verbinding met Osnabrück, Hannover, Magdenburg, Berlijn en verder richting Oost-Europa. Oostelijk van het gebied sluit de provinciale weg N733 (Oldenzaalsestraat) bij Oldenzaal direct aan

op de A1. Aan de westzijde ligt de provinciale weg N737 (Weerseloseweg), die de spoorlijn Hengelo-Oldenzaal en de A1 ongelijkvloers kruist en vervolgens aansluit op de provinciale weg Hengelo-Oldenzaal (N342). De genoemde provinciale wegen zijn aangewezen als gebiedsontsluitingswegen met een maximum snelheid van 80 km/u. Het projectgebied is vervolgens via het onderliggend wegennet (erftoegangswegen met maximum snelheid 60 km/u) met de omringende gebiedsontsluitingswegen verbonden.




*Figuur 2.6 Regionale bereikbaarheid*

**Openbaar vervoer**
Via de N733 Oldenzaalsestraat zorgen buslijndiensten 60 en 62 voor openbaar vervoer tussen Enschede en Oldenzaal. Haltes liggen echter niet in de directe nabijheid van het projectgebied. Ook treinstations liggen op grotere afstand, te weten in Enschede, Oldenzaal en Hengelo.

**Fietsverkeer**
Langs de gebiedsontsluitingswegen N733 (Oldenzaalsestraat) en N737 (Weerseloseweg) zijn aparte fietsvoorzieningen aanwezig in de vorm van vrijliggende fietspaden. Via diverse erftoegangswegen in het onderliggend wegennet is het projectgebied per fiets goed bereikbaar.

**Parkeren**
In het projectgebied is op maaiveld, al dan niet als zodanig gemarkeerde, parkeerruimte beschikbaar bij bedrijfsgebouwen, kantoren en de voormalige luchthavenvoorzieningen.

## 2.3 Beoogde situatie projectgebied

Zoals in par. 1.1 is aangeven, ziet de aanvraag uitsluitend op het gebruik van het terrein als evenementenlocatie, en heeft deze geen betrekking op: het slopen van gebouwen, het realiseren van nieuwbouw, het aanleggen van verhardingen, opslag (met uitzondering van de opslag van bier), leisure, en het gebruik van vuurwerk.

De aangevraagde activiteit is het organiseren en faciliteren van evenementen op de VTE-locatie. Het gaat daarbij om verschillende typen een- of meerdaagse evenementen, met steeds andere organisatoren. Bij evenementen gaat het om activiteiten, al dan niet in tijdelijke tenten of paviljoens, gericht op het bereiken van een algemeen of

besloten publiek voor informerende, educatieve, culturele, religieuze, recreatieve en/of sportieve of daarmee gelijk te stellen doeleinden, al dan niet met overnachten, zoals:

a. openbare evenementen, onder te verdelen in:
   1. publieksevenementen, zoals een consumentenbeurs, markt/braderie, parade/optocht, presentatie/demonstratie, tentoonstelling, concert, wedstrijd of festival.
   2. zakelijke evenementen, zoals vakbeurzen, congressen met een openbaar karakter.

b. niet-openbare bedrijfsevenementen (op uitnodiging of impliciet voorbehouden aan bepaalde sector/netwerk), zoals congressen, symposia, netwerkborrels, productpresentaties en testactiviteiten.

c. private feesten en partijen, zoals bruiloften, jubilea, verjaardagsfeesten e.d.

d. zakelijke besloten kleinere bijeenkomsten op locatie, zoals vergaderingen, kleine symposia, hei-sessies, cursusdagen e.d.

Onder de aangevraagde activiteit zijn onder meer begrepen:

- maximaal drie dagen per jaar een grootschalig verkoopevenement, waarbij het verkoopevenement niet langer dan twee dagen duurt, exclusief op- en afbouw. Onder grootschalig verkoopevenement wordt verstaan een evenement, waarbij de verkoop centraal staat en de verkoopactiviteiten niet zonder meer ondergeschikt zijn aan de hoofdactiviteit, zoals een boekenfestijn, automarkt of modebeurs, met een bovenlokaal en, op basis van de schaal of de bijzondere aard van het aanbod, bijzonder karakter.
- een dag per jaar een evenement waarbij op de evenementenlocatie activiteiten met voertuigen met verbrandingsmotoren plaatsvinden. Dit gebruik van motorvoertuigen voor recreatieve doeleinden is beperkt tot een dag per jaar en minder dan 8 uur per dag.
- twee dagen per jaar een grootschalig muziekevenement. Grootschalige evenementen vinden plaats tussen 10.00 uur en 23.00 uur, dan wel tussen 10.00 uur en 01.00 uur wanneer de volgende dag een zaterdag, zondag of een algemeen erkende feestdag is.
- kamperen in het kader van een evenement. Dit kamperen vindt plaats op verhardingen en/of grasvelden. Overnachten kan ook plaatsvinden in gebouwen.

Op de bunkerstrip vinden uitsluitend geluidsarme activiteiten plaats zoals wandelingen, workshops, kleine borrels, e.d. Op de bunkerstrip vinden geen evenementen met muziek of andere versterkte geluidsbronnen plaats. Voorts vindt in de bunkers op de bunkerstrip opslag van bier plaats. Deze activiteit maakt reeds langjarig onderdeel uit van de activiteiten op het terrein.

Gelet op de aangevraagde activiteiten is geen omgevingsvergunning milieu vereist. Ook geldt er geen verplichting tot het vaststellen van een geluidszone.

De aangevraagde activiteiten worden uitgevoerd onder de in par. 2.4 beschreven randvoorwaarden.

## 2.4 Randvoorwaarden

### *A. Algemene randvoorwaarden activiteiten*

1. Maximaal drie kalenderdagen per jaar mag een grootschalig verkoopevenement plaatsvinden, waarbij het verkoopevenement niet langer dan twee dagen duurt, exclusief op- en afbouw. Onder grootschalig verkoopevenement wordt verstaan een evenement, waarbij de verkoop centraal staat en de verkoopactiviteiten niet zonder meer ondergeschikt zijn aan de hoofdactiviteit, zoals een boekenfestijn, automarkt of modebeurs, met een bovenlokaal en, op basis van de schaal of de bijzondere aard van het aanbod, bijzonder karakter.
2. Eén dag per jaar mag een evenement worden georganiseerd waarbij op de evenementenlocatie activiteiten met voertuigen met verbrandingsmotoren plaatsvinden. Dit gebruik van motorvoertuigen voor recreatieve doeleinden is beperkt tot een dag per jaar en minder dan 8 uur per dag. Onder gebruik voor recreatieve doeleinden wordt niet verstaan het parkeren van voertuigen op het VTE-terrein.
3. Twee dagen per jaar mag een grootschalig muziekevenement (incidentele bedrijfssituatie) worden georganiseerd. Voor deze grootschalige muziekevenementen gelden de volgende voorwaarden.

   a. Grootschalige muziekevenementen mogen plaatsvinden tussen 10.00 uur en 23.00 uur, dan wel tussen 10.00 uur en 01.00 uur wanneer de volgende dag een zaterdag, zondag of een algemeen erkende feestdag is.
   b. Grootschalige muziekevenementen (incidentele bedrijfssituatie) mogen niet plaatsvinden in de periode van 15 maart tot 1 juli. Indien in de periode van 1 juli tot 15 juli twee grootschalige

evenementen plaatsvinden is er een tussenliggende periode van minimaal 7 dagen tussen het einde van de eerste dag en het begin van de tweede dag.

4. In het kader van een evenement mag uitsluitend worden gekampeerd op verhardingen en/of grasvelden. Overnachten in het kader van een evenement is ook toegestaan in gebouwen.
5. De bunkerstrip mag uitsluitend worden gebruikt voor geluidsarme activiteiten zoals wandelingen, workshops, kleine borrels, e.d. Op de bunkerstrip vinden geen evenementen met muziek of andere versterkte geluidsbronnen plaats. Verder mag in de bunkers op de bunkerstrip opslag van bier plaatsvinden.
6. Het gebruik overeenkomstig het projectafwijkingsbesluit is alleen toegestaan indien ten tijde van het van kracht worden van het besluit een verkeersbesluit is genomen krachtens welk het verkeer van en naar het VTE-terrein via de Oude Deventerweg wordt afgewikkeld.

### *B. Verkeer evenementen*

1. Op het VTE-terrein mogen jaarlijks de navolgende aantallen voertuigen parkeren:
   a. Bezoekers: maximaal 45.632 lichte motorvoertuigen en maximaal 1.067 bussen
   b. Personeel en op- en afbouw in het kader van evenementen: maximaal 552 lichte motorvoertuigen, maximaal 150 middelzware vrachtwagens en maximaal 100 zware vrachtwagens.
   c. Personeel VTE: 3.650 lichte motorvoertuigen
   d. Opslag: 32 middelzware vrachtwagens

   Onder parkeren wordt mede begrepen het stoppen van lichte motorvoertuigen of bussen om bezoekers op het terrein af te zetten of op te halen.

2. Indien bij een evenement meer dan 5000 bezoekers worden verwacht, dient door vergunninghouder een vervoersplan te worden opgesteld.

   a. Het vervoersplan waarborgt een aanvaardbare verkeersafwikkeling van en naar het evenement. Daartoe worden in het vervoerplan in ieder geval beschreven het aantal verkeersbewegingen, rijroutes, opstelplaatsen verkeersregelaars en (andere) maatregelen.
   b. Het vervoersplan wordt uiterlijk 14 dagen voorafgaand aan het evenement verstrekt aan het college van burgemeester en wethouders.
   c. Het vervoersplan wordt door vergunninghouder in acht genomen.

### *C. Geluid*

2. Ten aanzien van de directe hinder in de representatieve bedrijfssituatie worden de volgende grenswaarden in acht genomen.

   a. De geluidsbelasting door directe hinder vanwege de evenementen en de bedrijfsactiviteiten op het VTE-terrein op de gevels van woningen en/of andere geluidgevoelige gebouwen mag in de representatieve bedrijfssituatie ten hoogste 45 dB(A)-etmaalwaarde in de dagperiode, 40dB(A)-etmaalwaarde in de avondperiode en 35 dB(A)-etmaalwaarde in de nachtperiode bedragen.
   b. De maximale geluidbelasting op de gevels van woningen en/of andere geluidgevoelige gebouwen mag ten hoogste 65 dB(A) in de dagperiode, 60 dB(A) in de avondperiode en 55 dB(A) in de nachtperiode bedragen.
   c. In afwijking van de waarde van 55 dB(A) in de nachtperiode genoemd onder sub b. bedraagt de maximale geluidbelasting in de nachtperiode op de gevels van de woningen aan de Fokkerweg 23 en Fokkerweg 52 ten hoogste 56 dB(A) en voor de woning aan de Bergweg 395 ten hoogste 58 dB(A).

3. Ten aanzien van de directe hinder in de incidentele bedrijfssituatie worden in afwijking van lid 1 de volgende grenswaarden in acht genomen.

   a. Bij grootschalige muziekevenementen (incidentele bedrijfssituatie) als bedoeld onder A lid 3 mag de geluidsbelasting op de gevel van gevoelige gebouwen ten hoogste 70 dB(A)* en 85 dB(C)** bedragen. Onder dB(A) en dB(C) wordt verstaan:

* A-gewogen equivalente geluidniveau Leq veroorzaakt door het evenement op de gevel van gevoelige gebouwen. Onder het equivalente geluidniveau wordt in dit geval verstaan het energetisch gemiddelde geluidniveau (Leq) bepaald over één minuut. De waarde in dB(A) is exclusief 10 dB toeslag vanwege muziekgeluid, exclusief bedrijfsduurcorrectie voor muziek en exclusief meteocorrectieterm Cm en is daarmee te beschouwen als een Li zoals bedoeld in de Handleiding meten en rekenen industrielawaai.

** C-gewogen equivalente geluidniveau Leq veroorzaakt door het evenement op de gevel van gevoelige gebouwen. Onder het equivalente geluidniveau wordt in dit geval verstaan het energetisch gemiddelde geluidniveau (Leq) bepaald over één minuut. De waarde in dB(C) is exclusief 10 dB toeslag vanwege muziekgeluid, exclusief bedrijfsduurcorrectie voor muziek en exclusief meteocorrectieterm Cm en is daarmee te beschouwen als een Li zoals bedoeld in de Handleiding meten en rekenen industrielawaai.

b. Bij grootschalige muziekevenementen (incidentele bedrijfssituatie) als bedoeld onder A lid 3 mag de geluidsbelasting op de omgeving zoals opgenomen in **bijlage 3** niet meer bedragen dan:

| **Octaafband in kHz** | **Maximale waarde in dB*** |
|---|---|
| vanaf 0,7 | 75 |
| vanaf 1,4 | 75 |
| vanaf 4 | 60 |
| vanaf 8 | 60 |

* Equivalente geluidniveau Leq veroorzaakt door het evenement. Onder het equivalente geluidniveau wordt in dit geval verstaan het energetisch gemiddelde geluidniveau (Leq) bepaald over één minuut. De waarde in dB is exclusief 10 dB toeslag vanwege muziekgeluid, exclusief bedrijfsduurcorrectie voor muziek en exclusief meteocorrectieterm $C_m$, en is daarmede te beschouwen als een $L_i$ zoals bedoeld in de Handleiding meten en rekenen industrielawaai van 1999.

4. De geluidsbelasting door indirecte hinder vanwege het verkeer van en naar het VTE-terrein op de gevels van woningen en/of andere geluidgevoelige gebouwen mag maximaal 65 dB(A) etmaalwaarde bedragen. Aan deze grenswaarde wordt in ieder geval voldaan bij de volgende aantallen voertuigbewegingen van en naar het VTE-terrein:

- Dagperiode (07.00 – 19.00 uur): maximaal 11.100 voertuigbewegingen per dag
- Avondperiode (19.00 – 23.00 uur): maximaal 1.110 voertuigbewegingen per dag
- Nachtperiode (23.00 – 07.00 uur): maximaal 740 voertuigbewegingen per dag

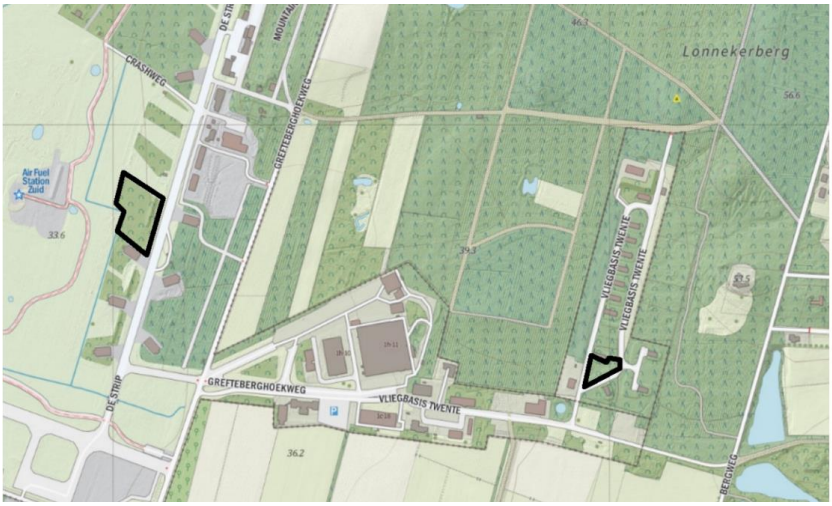
## *D. Ecologie*

1. Op de evenementenlocatie dienen verlichtingsmaatregelen te worden getroffen, die voldoen aan de volgende voorwaarden:

   a. Vleermuisvriendelijke terreinverlichting. Bij voorkeur wordt voor straatverlichting en buitenverlichting, licht in het roodkleurige of amberkleurige spectrum gebruikt, omdat dit het minste negatieve effect op vleermuizen heeft.
   b. Het direct aanlichten van (invliegopeningen van) vleermuisverblijfplaatsen en omringende bosranden wordt voorkomen door lampen niet direct op deze verblijfplaatsen te richten. Datzelfde geldt voor het voorkomen van aanlichten van vogelnesten.
   c. Verlichting zoals podiumverlichting mag buiten de evenementenlocatie op de Lonnekerberg en het NNN geen verlichtingssterkte groter dan 0,5 lux veroorzaken
   d. De uitstraling van licht vanuit kantoren, werkplaatsen en straatverlichting naar de omgeving moet worden beperkt. Dit kan door de lampen van speciale armaturen te voorzien en kantoorramen daar waar ecologisch relevant 's avonds en 's nachts te blinderen.

2. Voor de boszones met een dassenburcht (figuur 2.7) gelden de volgende maatregelen:

   a. In deze boszones is het kappen/rooien van bomen en struweel niet toegestaan.
   b. De boszones met de burchten worden voorafgaand aan grootschalige buitenevenementen ontoegankelijk gemaakt voor bezoekers. Dit is eenvoudig te bewerkstelligen door het gebruik van hekken en/of dichte takkenrillen in de bosranden met voldoende opening aan de onderkant. Dit gebeurt onder begeleiding van een deskundige waarbij zorggedragen wordt dat de foerageergebieden bereikbaar blijven voor de das.




*Figuur 2.7 Zwart omlijnd: boszones waar maatregelen gelden voor de das*

3. Voor het zuidelijk deel van de Bunkerstrip figuur 2.8 gelden de volgende maatregelen:

   a. Gebruik van de bunkers is toegestaan.
   b. Evenementen zijn uitsluitend toegestaan van zonsopgang tot zonsondergang.
   c. Gebruik van bestaande verharding is uitsluitend toegestaan van zonsopgang tot zonsondergang.
   d. Er is buiten de bunkers geen verlichting toegestaan.
   e. Het kappen van bomen en het verwijderen van onderbegroeiing is niet toegestaan.



*Figuur 2.8 Rood omlijnd: zone met restricties t.b.v. de das*

## *E. Registratieverplichtingen*

Vergunninghouder dient het college van burgemeester en wethouders aan het einde van iedere kalendermaand een overzicht te verschaffen van:

a. de evenementen die hebben plaatsgevonden,
b. de aantallen lichte motorvoertuigen, bussen en vrachtwagens (middelzwaar en zwaar) – als bedoeld in B.1 onder a en b - die in het kader van deze evenementen op de VTE-locatie hebben geparkeerd. Bij deze registratie moeten de aantallen voertuigen die gedurende de opbouw, afbouw en tijdens een evenement op de evenementenlocatie parkeren en de aantallen voertuigen die personen op het terrein afzetten of ophalen, of goederen afleveren of ophalen, afzonderlijk worden geregistreerd.

# Hoofdstuk 3 Toetsing aan het ruimtelijk beleid van het Rijk, provincie en gemeente

## 3.1 Beleid en regels van het Rijk

### 3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld als structuurvisie. De NOVI biedt een langetermijnperspectief op de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland tot 2050. Met de NOVI wordt richting gegeven aan de grote opgaven die het aanzien van Nederland de komende dertig jaar ingrijpend zullen veranderen. Denk aan het bouwen van nieuwe woningen, ruimte voor opwekking van duurzame energie, aanpassing aan een veranderend klimaat, ontwikkeling van een circulaire economie en omschakeling naar kringlooplandbouw. Alles met zorg voor een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving.

De NOVI schetst een duurzaam toekomstperspectief voor de leefomgeving in Nederland in 2050. Dit toekomstperspectief voor Nederland is:

- Een klimaatbestendige delta, waarbij Nederland beschermd is tegen de negatieve gevolgen van klimaatverandering, waterveiligheid (ook voor de laaggelegen gebieden in het westen) gegarandeerd is en voldoende zoetwater beschikbaar is van goede kwaliteit;
- Duurzaam, concurrerend en circulair: een toekomstbestendige en volledig circulaire economie zonder vervuilende manieren van produceren en consumeren, met een uitstekend vestigingsklimaat en een hoge quality of life, met een zo goed mogelijke inpassing van duurzame energie in onze leefomgeving en slimme combinaties van functies zonder de risico's en milieunadelen te vergroten. Een economie die veel maatschappelijke winst oplevert in termen van banen, innovatie en nieuwe bedrijvigheid en exportmogelijkheden;
- Kwaliteit van leven in stad en dorp: met een aantrekkelijke woon- en leefomgeving en een goede verbondenheid van stad en land. De ontwikkelingen zijn gericht op kwaliteit, met gecontroleerde en doordachte groei waar dat nodig is, waardoor diversiteit in wonen, een stedelijk netwerk, prettige woonmilieus, met rust en ruimte maar ook vitale en leefbare regio's ontstaan.
- Nabijheid en betrouwbare verbindingen: een uitstekende bereikbaarheid wordt met een goede en betrouwbare infrastructuur gegarandeerd, waarbij wordt ingespeeld op locatiekeuzes voor wonen en werken (nabijheid). De infrastructuur is onderdeel van een mobiliteitssysteem dat een meer divers patroon van mobiliteit veilig, robuust en duurzaam afhandelt. Luchthavens blijven belangrijk voor een sterk internationaal netwerk voor de lange afstanden. De uitdaging is om het vliegverkeer net als het goederenvervoer op een zo veilige, efficiënte en duurzame manier vorm te geven.
- Veilig en gezond, herkenbaar en natuurlijk: een veilig en gezond leven voor iedereen staat voorop. De leefomgeving nodigt uit om te bewegen, elkaar te ontmoeten en te ontspannen. Daarbij horen een goede milieukwaliteit, robuuste natuur, klimaatbestendigheid en voor iedereen goede toegang tot wonen, werken en voorzieningen.

Het realiseren van een fysieke leefomgeving die dit toekomstperspectief mogelijk maakt, is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle overheden. In de NOVI benoemt het Rijk 21 nationale belangen voor het omgevingsbeleid, inclusief de opgaven en de rol van het Rijk in het realiseren van deze opgaven. Deze opgaven komen samen in vier prioriteiten. Deze prioriteiten vormen complexe, omvangrijke en dringende opgaven die voortkomen uit of samenhangen met grote transities. Deze prioriteiten zijn:

1. Naar een ruimte voor klimaat adaptatie en energietransitie;
2. Naar een duurzaam economisch groeipotentieel;
3. Naar sterke en gezonde steden en regio's;
4. Naar een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied;

Deze vier opgaven kunnen alleen in samenhang verder worden gebracht wanneer aandacht is voor thema's die hier dwars doorheen lopen, zoals omgevingskwaliteit, gezondheid, cultuurhistorie, klimaatadaptatie, water, bodem, (nationale) veiligheid en milieukwaliteit.

### 3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening

De juridische borging van de realisatie van de nationale belangen ligt in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

**Barro**
Het Barro is in werking sinds 2011 en bevat onderwerpen die van rijksbelang zijn, zoals defensie, de ecologische hoofdstructuur, ruimte voor de rivier, kustverdediging de elektriciteitsvoorziening en toekomstige uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet. Per onderwerp bevat het Barro regels waaraan bestemmingsplannen en projectafwijkingsbesluiten moeten voldoen.

**Bro - Ladder duurzame verstedelijking**
Artikel 3.1.6, 2e lid van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) schrijft voor dat van een stedelijke ontwikkeling die met een projectafwijkingsbesluit wordt mogelijk gemaakt moet worden aangetoond dat er sprake is van een actuele regionale behoefte. Gelet op de totstandkomingsgeschiedenis van het wetsartikel 3.1.6, 2e lid Bro moet bij iedere 'stedelijke ontwikkeling' inzichtelijk worden gemaakt of er, in relatie tot het bestaande aanbod, concreet behoefte bestaat aan de desbetreffende ontwikkeling. Die behoefte moet dan worden afgewogen tegen het bestaande aanbod, waarbij moet worden gemotiveerd dat rekening is gehouden met het voorkomen van leegstand. Dit wordt de 'Ladder Duurzame Verstedelijking' genoemd.

Ingevolge de Ladder duurzame verstedelijking moeten nieuwe stedelijke ontwikkelingen gemotiveerd worden met behulp van drie opeenvolgende stappen:
I. beschrijven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
II. indien blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, beschrijven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien, door benutting van beschikbare gronden doorherstructurering, transformatie of anderszins, en;
III. indien blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig wordt ontwikkeld.

'stedelijke ontwikkeling'
Onder 'stedelijke ontwikkeling' wordt in het Bro (art. 1.1.1, 1e lid onder i) verstaan: een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Of sprake is van stedelijke ontwikkelingen als bedoeld in het Bro dient per geval te worden getoetst en gemotiveerd. In de jurisprudentie van de Raad van State, zie uitspraken 201310814/1/R1 en 201311211/1/R3, is de lijn te ontdekken dat wanneer er sprake is van bestaande bebouwing en geen toename van het ruimtebeslag, er in dat geval geen sprake is van een 'stedelijke ontwikkeling' als bedoeld in het Bro. Volledigheidshalve wordt echter in deze ruimtelijke onderbouwing kort ingegaan op de behoefte aan een evenementenlocatie.

'Stedelijke ontwikkeling' en het project''
Bureau Stedelijke Planning heeft in het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan uit 2021 de in dat plan beoogde functies getoetst aan de Ladder voor duurzame verstedelijking (**bijlage 4** Bureau Stedelijke Planning, Ladderonderbouwing evenementen en leisure VTE-terrein Enschede, 20 april 2021). De conclusies uit het rapport zijn onverkort van belang voor het aangevraagde gebruik op de locatie:

- De beoogde functies voorzien in een (toenemende) behoefte, kwantitatief en/of kwalitatief.
- De ontwikkeling past binnen de beleidskaders en -ambities van gemeente, regio en provincie.
- De ontwikkeling past niet binnen bestaand stedelijk gebied door de maat en schaal van de functies (zowel binnen als buiten) en de omvang en het specifieke karakter van het VTE-terrein (voormalig vliegveld, landschappelijk en stoer karakter).
- Met een dynamische mix aan landschappelijke, recreatieve en iconische cultuurhistorische beleving gaat het VTE-terrein voorzien in de recreatie- en vrijetijdsbehoeften van de inwoners van Twente, de grensregio, Nederland en bezoekers van ver weg.
- Van onaanvaardbare leegstand, aantasting van het woon- en leefklimaat en ondernemersklimaat als gevolg van de invulling van het VTE-terrein zal geen sprake zijn. Sterker, de beoogde ontwikkeling draagt positief bij aan het woon- en leefklimaat van bewoners in de gemeente en regio en versterkt de economie en het ondernemersklimaat.

### 3.1.3 Crisis- en herstelwet

Het doel van de Crisis- en herstelwet (Chw) is om met procedurele versnellingen voor bepaalde besluiten en via experimenteerbepalingen doelgericht te werken aan werkgelegenheid en duurzaamheid. De wet bestaat, naast een aantal actualisaties van bestaande wetgeving, voornamelijk uit maatregelen voor afgebakende lijsten met projecten en bevoegdheden. De projecten waarvoor dit geldt zijn opgenomen in bijlage I en II van de Chw. De gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o. is aangewezen als project onder de Chw.

### 3.1.4 Toetsing project aan regels en beleid van het Rijk

**NOVI en Bro**
De NOVI laat zich niet specifiek uit over evenementenlocaties. Bij de onderhavige aanvraag zijn geen nationale belangen in het geding en er is geen sprake van enige belemmering met betrekking tot de prioriteiten zoals verwoord in de NOVI. Tevens voldoet de voorgenomen ontwikkeling aan de ladder van duurzame verstedelijking, doordat zij bijdraagt aan verbetering van de concurrentiekracht van de regio Twente, zonder daarbij de belangen van een leefbare en veilige leefomgeving te veronachtzamen.

Conclusie is dat de NOVI en de ladder van duurzame verstedelijking vanuit de Bro geen belemmering vormen voor het in deze ruimtelijke onderbouwing beschreven project.

**Barro**
Het Barro is voor het projectgebied van belang vanwege de aanwezigheid van een zend- en ontvangststation van Defensie in de directe omgeving. Op gronden van Defensie buiten het projectgebied bevindt zich een MASS-radarsysteem (Military Approach Surveillance System) dat, samen met vijf andere installaties (o.a. op vliegbasis te Soesterberg, Leeuwarden, Volkel, Woensdrecht en Den Helder), een landelijk dekkend radarnetwerk vormt. Het radarsysteem staat halverwege De Strip, op grond die nog in beheer, eigendom en gebruik is bij Defensie.



*Figuur 3.1 Radarsysteem Defensie (oranje vlak buiten projectgebied)*

Ingevolge art. 2.6.8 Barro worden geen bestemmingen opgenomen die een belemmering kunnen vormen voor de functionele bruikbaarheid van die zend- en ontvangstinstallatie. Voorts gelden bouwbeperkingen in het gebied rondom zend- en ontvangstinstallatie. In samenhang met art. 1.1 onder 3 en 5 Barro wordt onder ‘bestemmingen’ tevens verstaan een ruimtelijke onderbouwing als bedoeld in art. 2.12 lid 1 onder a sub 3 Wabo.

De aanvraag vormt geen belemmering voor de functionele bruikbaarheid van die zend- en ontvangstinstallatie. Er wordt geen nieuwbouw of verandering van bestaande gebouwen aangevraagd, zodat de bouwrestricties niet van belang zijn.

**Crisis- en herstelwet**
Het doel van de Crisis- en herstelwet (Chw) is om met procedurele versnellingen voor bepaalde besluiten en via experimenteerbepalingen doelgericht te werken aan werkgelegenheid en duurzaamheid. De wet bestaat, naast een aantal actualisaties van bestaande wetgeving, voornamelijk uit maatregelen voor afgebakende lijsten met projecten en bevoegdheden. Deze projecten zijn opgenomen in bijlage I en II van de Crisis- en herstelwet. In bijlage II is de transformatie van een voormalige vliegbasis aangemerkt als een integrale gebiedsontwikkeling.

> *“Integrale gebiedsontwikkeling; transformatie van de voormalige vliegbasis Twente en herontwikkeling voormalige militaire kampen en bijbehorende gronden (ontwikkeling burgerluchthaven, natuurontwikkeling, leisure, bedrijvigheid, evenementen en woningbouw)”*

De gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o. is in de Chw op drie verschillende plekken als project opgenomen. Afdeling 2 van hoofdstuk 1 ziet op het stroomlijnen van procedures voor besluiten met betrekking tot ruimtelijke en infrastructurele projecten. De versnelde afhandeling van procedures is ook op het projectafwijkingsbesluit van toepassing. Voor besluiten die vallen onder de gebiedsontwikkeling betekent dit o.a. dat uiterlijk binnen zes maanden na het einde van een beroepstermijn de bevoegde rechtelijke instantie uitspraak dient te doen.

## 3.2 Beleid en regels van de provincie Overijssel

**Omgevingsvisie Overijssel**
Het ruimtelijk relevant beleid en de daarbij behorende regels van de provincie Overijssel zijn vastgelegd in de Omgevingsvisie Overijssel en Omgevingsverordening Overijssel. De Omgevingsvisie Overijssel 2017 (sinds 2017 jaarlijks geactualiseerd) is een integrale visie waarin de beleidsambities en doelstellingen staan die van provinciaal belang zijn voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van Overijssel tot 2030. De visie biedt kaders in de vorm van ontwikkelingsperspectieven voor de groene omgeving en de stedelijke omgeving. Daarbinnen krijgen gemeenten, waterschappen, maatschappelijke organisaties en andere initiatiefnemers mogelijkheden om ruimtelijke ontwikkelingen te realiseren.

De hoofdambitie van de visie is, net als in de omgevingsvisie uit 2009, een toekomstvaste groei van welvaart en welzijn met een verantwoord beslag op de beschikbare natuurlijke hulpbronnen en voorraden. De opgaven en kansen waar de provincie Overijssel voor staat heeft men vertaald in centrale beleidsambities voor negen beleidsthema's. Deze benadert zij vanuit de drie overkoepelende 'rode draden': duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale kwaliteit.

**Omgevingsverordening Overijssel**
De hoofdlijnen van de Omgevingsvisie zijn juridisch geborgd in de Omgevingsverordening. Het gaat daarbij om de onderwerpen uit de Omgevingsvisie die de provincie zo belangrijk vindt dat deze dwingend worden opgelegd. In de Omgevingsverordening staan algemene regels op het gebied van de ruimtelijke ordening, mobiliteit, milieu, water en bodem. De verordening als juridisch instrument om de doorwerking van provinciaal beleid af te dwingen, is beperkt tot die onderdelen van het beleid waarvoor de inzet van algemene regels noodzakelijk is om provinciale belangen veilig te stellen of om uitvoering te geven aan wettelijke verplichtingen. De Omgevingsverordening geeft regels aan gemeenten die bij het maken van bestemmingsplannen en projectafwijkingsbesluiten in acht genomen moeten worden.

**Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel**
De opgaven, kansen, beleidsambities en ruimtelijke kwaliteitsambities voor de provincie zijn in de Omgevingsvisie Overijssel geschetst in ontwikkelingsperspectieven voor de groene omgeving en stedelijke omgeving. Om de ambities van de provincie waar te maken, bevat de Omgevingsvisie een uitvoeringsmodel. Dit model is gebaseerd op drie niveaus, te weten:

- generieke beleidskeuzes;
- ontwikkelingsperspectieven;
- gebiedskenmerken.

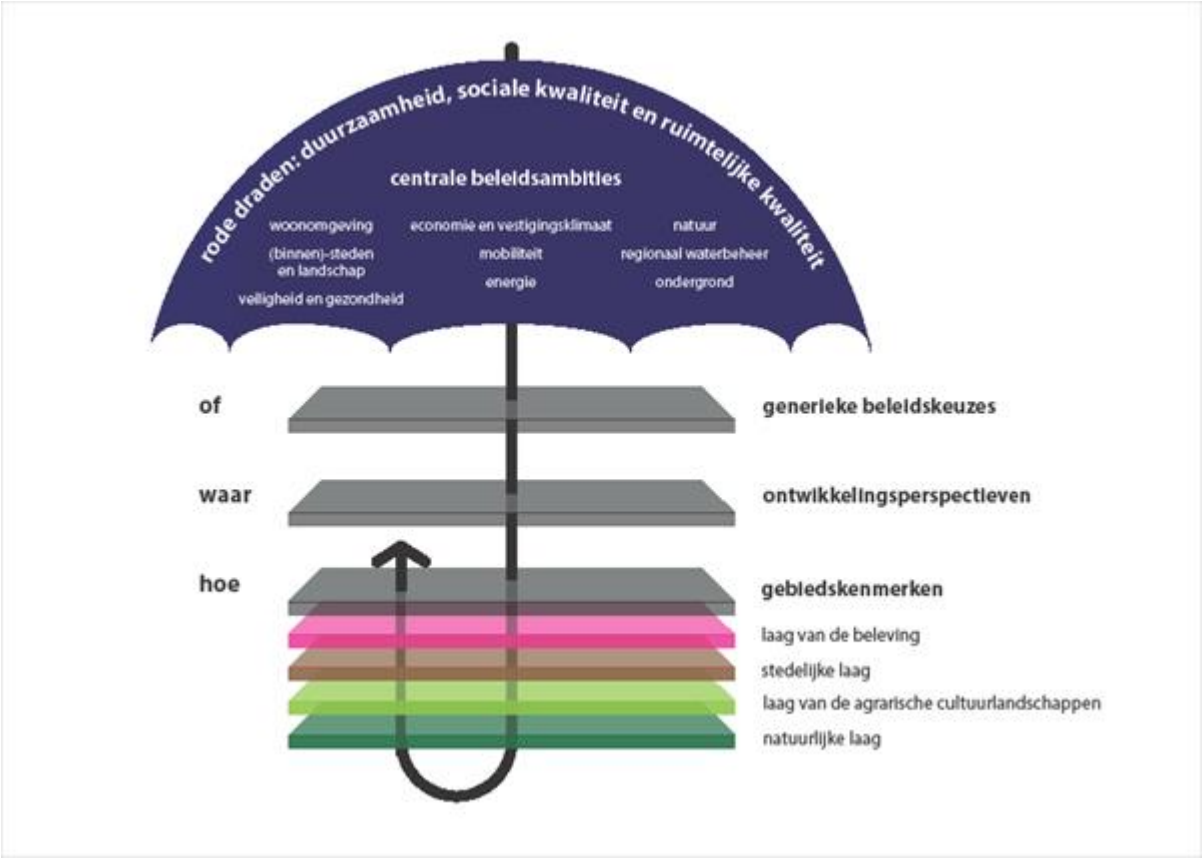
Deze begrippen worden hieronder nader toegelicht.

<u>Generieke beleidskeuzes</u>
Generieke beleidskeuzes zijn keuzes die bepalend zijn voor de vraag of ontwikkelingen mogelijk zijn. In deze fase wordt beoordeeld of er sprake is van een behoefte aan een bepaalde voorziening. Ook wordt in deze fase het zgn. principe van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik gehanteerd. Dit komt er kort gezegd op neer dat eerst bestaand bebouwd gebied wordt benut, voordat er uitbreiding in de groene omgeving kan plaatsvinden. Andere generieke beleidskeuzes betreffen de reserveringen voor waterveiligheid, randvoorwaarden voor externe veiligheid, grondwaterbeschermingsgebieden, bescherming van de ondergrond (aardkundige en archeologische waarden), landbouwontwikkelingsgebieden voor intensieve veehouderij, begrenzing van Nationale Landschappen, Natura 2000-gebieden, Natuurnetwerk Nederland en verbindingszones enzovoorts. De generieke beleidskeuzes zijn veelal normstellend en verankerd in de Omgevingsverordening Overijssel.

<u>Ontwikkelingsperspectieven</u>
Als uit de beoordeling in het kader van de generieke beleidskeuzes blijkt dat de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling aanvaardbaar is, vindt een toets plaats aan de ontwikkelingsperspectieven. In de Omgevingsvisie is een spectrum van zes ontwikkelingsperspectieven beschreven voor de groene en stedelijke omgeving. Met dit spectrum geeft de provincie ruimte voor het realiseren van de in de visie beschreven beleids- en kwaliteitsambities. De ontwikkelingsperspectieven geven richting aan wat waar ontwikkeld zou kunnen worden. Daar waar generieke beleidskeuzes een geografische begrenzing hebben, zijn ze doorvertaald in de ontwikkelingsperspectieven.

Gebiedskenmerken

Op basis van gebiedskenmerken in vier lagen (natuurlijke laag, laag van het agrarisch cultuurlandschap, stedelijke laag en lust- en leisurelaag) gelden specifieke kwaliteitsvoorwaarden en –opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het is de vraag 'hoe' een ontwikkeling invulling krijgt. Aan de hand van de drie genoemde niveaus kan worden bezien of een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk is en er behoefte aan is, waar het past in de ontwikkelingsvisie en hoe het uitgevoerd kan worden.




*Figuur 3.2 Uitvoeringsmodel provincie Overijssel*

**Toetsing project aan regels en beleid van de provincie**

Het project is zorgvuldig afgestemd met de provinciale regelgeving. Ter plaatse van de projectlocatie zijn de gronden aangewezen voor "Rode draden en beleidsambities". Ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en sociale kwaliteit zijn rode draden in de verordening. De sturing daarop is vertaald in generieke regels. Dit betekent dat alle andere onderdelen in de verordening altijd in combinatie met de bepalingen ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid moeten worden toegepast. De beleidsambitie is in de omgevingsverordening opgenomen in de volgende artikelen:

- artikel 2.1.2: Principe van concentratie. Nieuwe ontwikkelingen, zoals woningbouw, voldoen in eerste instantie aan de lokale behoefte en de behoefte van bijzondere doelgroepen;
- artikel 2.1.3: Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik. Voor nieuwe ontwikkelingen met extra ruimtebeslag in de groene omgeving moet aannemelijk worden gemaakt dat in bestaand bebouwd gebied geen ruimte meer (te maken) is;
- artikel 2.1.4: Toekomstbestendigheid. Als provinciale belangen in het geding zijn, moet aannemelijk gemaakt worden dat permanente nieuwe ontwikkelingen toekomstbestendig zijn;
- artikel 2.1.5: Ruimtelijke kwaliteit. Nieuwe ontwikkelingen moeten bijdragen aan het versterken van de ruimtelijke kwaliteit conform de geldende gebiedskenmerken.

Het provinciaal ruimtelijk beleid voor het op de projectlocatie houden van evenementen is opgenomen in de Gebiedsvisie Technology Base Twente (27 september 2016). In de gebiedsvisie is getoetst aan de sturingsbepalingen uit de verordening als concentratie, zorgvuldig ruimtegebruik, toekomstbestendigheid en ruimtelijke kwaliteit.

Toekomstbestendigheid

Het project is niet strijdig met provinciaal beleid en behoeft op het aspect toekomstbestendigheid niet nader gemotiveerd worden.

Ruimtelijke kwaliteit

Ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit geldt dat in de omgevingsverordening Overijssel gebiedskenmerken zijn opgenomen. Voor het projectgebied gelden de volgende kenmerken:

- dekzandvlakte en ruggen (natuurlijke laag);
- jong heide- en broekontginningslandschap (agrarische laag)
- bedrijventerreinen (stedelijke laag);
- informele trage netwerken (stedelijke laag).

In de Catalogus Gebiedskenmerken Overijssel is een nadere beschrijving van de gebiedskenmerken met bijbehorende ambities opgenomen.

- *Dekzandvlakte en ruggen*

De dekzandgronden beslaan een groot gedeelte van de oppervlakte van de provincie. Na de ijstijden bleef er in grote delen een reliëfrijk – door de wind gevormd – zandlandschap achter, dat gekenmerkt wordt door relatief grote verschillen tussen hoog/droog en laag/nat gebied. Soms vlak bij elkaar, soms verder van elkaar verwijderd.
Met de aangevraagde activiteit wordt het reliëf ter plaatse niet aangetast. Daarnaast vindt geen verandering plaats aan het watersysteem, de waterkwaliteit en de ruimte voor water en natuurlijke dynamiek.

- Jong heide- en broekontginningslandschap

Het jonge heideontginningslandschap kenmerkt zich door dragende, vaak lineaire structuren van lanen, bosstroken en –vlakken en ingebedde landbouwgronden. Vooral de landgoederen zijn hier nu beeldbepalend. Ontwikkelingen kunnen deze ontginningstructuren en landgoedstructuren versterken, waar mogelijk de restanten van de kampjes herstellen en de aanliggende beekdalen vernatten. Daarnaast kunnen resterende heidevelden open, versterkt en vernat worden. Als ontwikkelingen plaatsvinden in de agrarische ontginningslandschappen, dan dragen deze bij aan behoud en versterking van de dragende lineaire structuren van lanen, bosstroken en waterlopen en ontginningslinten met erven en de kenmerkende ruimtematen. De ontwikkeling vindt niet plaats op agrarische gronden. De ambities verzetten zich niet tegen de aangevraagde activiteit. Het initiatief heeft dan ook geen gevolg voor de haalbaarheid van de ambities.

- *Bedrijventerreinen*

Bedrijventerreinen zijn functioneel aangelegde locaties aan de rand van steden en kernen. De opzet en verkaveling van bedrijventerreinen houden vooral rekening met de milieuruimte, autobereikbaarheid en (manoeuvreer) ruimte voor vrachtwagens. Het zijn meestal monofunctionele werklocaties die gescheiden liggen van omliggende woonwijken en het buitengebied. Er zijn veel verschillen in uitstraling en ambitieniveau per terrein. De bebouwing is vaak eenvoudig en eenvormig.

Ontwikkelingen op of rond werklocaties gaan zuinig en zorgvuldig om met de ruimte, maken optimaal gebruik van de locatiekwaliteiten. Bovendien dragen de ontwikkelingen bij aan het herstel van het bodem- en watersysteem, een toekomstbestendige inrichting (klimaatadaptatie, energietransitie, biodiversiteit, gezondheid, circulaire economie, groene mobiliteit en veiligheid), het verbeteren de ruimtelijke kwaliteit en de verbinding met de omgeving. Bestaande cultuurhistorische en architectonische kwaliteiten benutten.

De provincie kent hierin geen normstelling, maar is sturingsgericht.

- *Informeel trage netwerk*

Het informele trage netwerk is het ‘langzame’ netwerk (wandelpaden, fietspaden, ruiterpaden, vaarroutes) van de provincie, dat delen van het agrarisch cultuurlandschap en het natuurlijke laag toegankelijk en ervaarbaar maakt. De Grefteberghoekweg doorsnijdt de projectlocatie vanaf de Oude Deventerweg/Vliegveldweg richting het noorden. Het noordelijk deel van de Grefteberghoekweg is afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Fietsers en wandelaars kunnen wel van deze route gebruik maken.

Advies Commissie Wientjes

Op verzoek van de Provinciale Staten van Overijssel en gesteund door de gemeenteraad van Enschede is een onafhankelijke adviescommissie in het leven geroepen die de kansen voor een duurzaam economisch sterker Twente en de rol van de voormalige luchthaven Twente daarbij heeft onderzocht. Deze commissie onder leiding van Bernhard Wientjes (hierna: Commissie Wientjes) heeft in oktober 2014 advies uitgebracht over de ontwikkeling van het luchthavengebied. Voor het middengebied luidt het advies van de Commissie Wientjes om het aandeel natuurgebied verder te ontwikkelen en de werkparken (het huidige VTE-terrein) aan te wijzen voor evenementen, leisure en (innovatieve) bedrijvigheid. De raad van de gemeente Enschede en de staten van de provincie Overijssel hebben met het advies van de Commissie Wientjes ingestemd en daarbij opdracht gegeven aan de colleges van provincie Overijssel en gemeente Enschede om een plan van aanpak op te stellen voor de verdere uitwerking van het advies. Tevens zijn de aanbevelingen overgenomen om een Topteam en een Kwaliteitsteam in te stellen.

Om ontwikkelingen in de lijn van het advies van het advies van de Commissie Wientjes mogelijk te maken is de provinciale gebiedsvisie herzien, en een Gebiedsgerichte uitwerking structuurvisie luchthaven 2009 opgesteld, waarin een verdere uitwerking van het VTE-terrein als evenementenlocatie is opgenomen.

Regieteam
In aanvulling op het voorgaande is voor ruimtelijke ontwikkelingen een kwaliteitsteam opgericht. Het Regieteam (voorheen het Kwaliteitsteam) adviseert over de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Het advies van het kwaliteitsteam bouwt voort op de hierboven beschreven en in het gebied aanwezige gebiedskenmerken. Gebruik van bestaande bebouwing en aansluiten bij het kenmerkende van het Twents landschap zijn daarin terug te vinden. Het advies van het Kwaliteitsteam gaat verder in detail dan de afwegingen van de Omgevingsvisie, waar het adviseert over architectuur, bebouwingsdichtheid, materiaalgebruik enz.

**Conclusie**
De aanvraag projectafwijkingsbesluit is in overeenstemming met het provinciaal ruimtelijk beleid.

## 3.3 Gemeentelijk ruimtelijk relevant beleid

Deze paragraaf bevat een korte beschrijving van het algemene ruimtelijke relevante gemeentelijk beleid. De inhoud van deze toelichting is zodanig opgebouwd dat eerst algemene informatie aan de orde komt en vervolgens onderwerpen die specifiek aan dit project zijn gelinkt.

**Structuurvisie Enschede**
In de Structuurvisie Enschede gaat het om de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen voor de toekomst op het gebied van wonen, groen, economie, verkeer, milieu en gebiedsontwikkeling. Het doel van de Structuurvisie is het in samenhang presenteren van de hoofdlijnen van sectoraal of gebiedsgericht beleid. Het gaat om de hoofdlijnen van ruimtelijk beleid op de lange termijn, zodat er op projectniveau voldoende flexibiliteit is om in te kunnen spelen op veranderingen. De Structuurvisie is continu in ontwikkeling. Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen en nieuw stedelijk beleid wordt de Structuurvisie aangevuld of nader uitgewerkt, zodat het een actueel strategisch en integraal kader vormt.

**Ontwikkelingsplan 2012**
Op 12 maart 2012 heeft de gemeenteraad van Enschede een herijking van de tot dan toe geldende plannen voor de Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente vastgesteld, “het Ontwikkelingsplan 2012”. Het Ontwikkelingsplan houdt op hoofdlijnen in:

- op sommige deelgebieden een meer organische groei;
- met betrekking tot de woningbouw een aangepaste fasering en andere woningtypen;
- wijziging van woningbouw naar leisure/bedrijvigheid in het deelgebied Deventerpoort.

De aanpassingen blijven binnen de door de gemeenteraad van Enschede vastgestelde kaders. Over de ecologische hoofdstructuur (EHS) staat beschreven dat de inhoud niet wijzigt, maar op sommige plaatsen een herbegrenzing plaatsvindt.

Oostkamp
In de gemeentelijke structuurvisie is dit deelgebied aangewezen voor “leisure / innovatieve bedrijvigheid”. De voorgestelde ontwikkeling met een inpassing van de bestaande en cultuurhistorisch waardevolle panden, past in deze definities.

De Strip
In de gemeentelijke Structuurvisie is dit deelgebied aangewezen voor “leisure / innovatieve bedrijvigheid” en deels voor “wonen”. In het concept Automotive worden geen woonfuncties ingevoegd. Het in de gemeentelijke structuurvisie gemarkeerde deel voor wonen, wordt ingezet voor “leisure / innovatieve bedrijvigheid”. Voor een effectief gebruik van de voormalige taxibaan is het noordelijk deel toegevoegd aan het plangebied, zodat de taxibaan over een lengte van 1 km gebruikt kan worden, en ook de goed bruikbare bestaande bebouwing in dat deel gehandhaafd kan blijven. Ook het gebied ten westen van de taxibaan is in de ontwikkeling van De Strip betrokken.

**Nota van uitgangspunten**
Op 20 april 2015 heeft de gemeenteraad van Enschede de ‘Nota van uitgangspunten Middengebied’ vastgesteld. Deze nota bevat voorstellen voor de uitgangspunten – zoals geluid en evenementen. Aan de hand van deze nota zijn eventuele discussiepunten voor de verdere uitwerking met belanghebbenden en de gemeenteraad besproken en vastgelegd. Deze Nota heeft als basis gediend voor de opstelling van de bestemmingsplannen voor de noordzijde (Technology Base/luchthaven) en voor het middendeel (evenementen- en leisureterrein met bijbehorende geluidszone vanuit het bestemmingsplan met de beperkingenzones, bedrijvigheid op Deventerpoort en de nieuw aangelegde natuur). Het plan voor de noordzijde is inmiddels onherroepelijk. Het plan voor het middengebied is medio 2019 vernietigd door de Raad van State (zie hiervoor).

Ook voor het bestemmingsplan Voormalige Vliegbasis Twenthe – Midden 2021 is een nota van uitgangspunten opgesteld. De door het college van B&W geaccordeerde Nota beschrijft het plangebied en de geldende beleidskaders en geeft aan welke aanpassingen ten opzichte van het vorige – vernietigde – bestemmingsplan aan de orde zijn. In hoofdstuk 1 is reeds toegelicht dat dit bestemmingsplan ook vernietigd is door de Raad van State.

De uitgangspunten voor dit project zijn beschreven in paragraaf 2.3. Ook hierin wordt de algemene lijn van de eerste nota van uitgangspunten niet verlaten. De aanvraag is gericht op het mogelijk maken van een evenementenlocatie. De aanvraag past binnen de huidige regels ten aanzien van stikstof.

**Beleidsregel ruimtelijke kwaliteit**
In de Beleidsregel Ruimtelijke kwaliteit voormalige vliegbasis Twenthe - die tot stand is gekomen in samenwerking met het Kwaliteitsteam - is de ruimtelijke doorvertaling beschreven van de spelregels die in het advies van het Kwaliteitsteam (zie hiervoor bij provinciaal beleid) zijn opgenomen.

**Watervisie**
Op 27 mei 2013 is de Watervisie 2013-2025 vastgesteld. Deze sectorale structuurvisie richt zich op het samen met partners in de waterketen aanpakken van waterknelpunten in Enschede op het gebied van hemelwateroverlast, grondwateroverlast, grondwaterverontreiniging en waterkwaliteit. De watervisie heeft twee sporen, het oplossen van knelpunten en het realiseren van een zestal waterambities.

De op te lossen knelpunten zijn:
- overbelasting van het rioolstelsel;
- grondwateroverlast;
- problemen met waterkwaliteit.

De Enschedese waterambities zijn:
- daar waar het kan is het regenwaterwater afgekoppeld van het gemengde riool;
- de beleving van de groene en blauwe kwaliteit van Enschede versterken door water zichtbaar te maken;
- water in de buitenruimte wordt zoveel mogelijk benut voor het opvangen van extreme regenbuien en om bij warme perioden de stad te verkoelen;
- de watergerelateerde component van de (woon)lasten blijft beheersbaar;
- Enschedëers gaan bewuster met water om en zijn meer betrokken bij de watervoorzieningen in de stad;
- de waterpartners zorgen samen voor een goede waterkwaliteit en – kwantiteit in Enschede.

**Structuurvisie Cultuurhistorie**
In de Structuurvisie Cultuurhistorie wordt geregeld op welke wijze bij ruimtelijke plannen en ontwikkelingen moet worden omgegaan met het aanwezige cultuurhistorisch erfgoed. Daarbij wordt onder cultuurhistorisch erfgoed verstaan: alle cultuurhistorisch waardevolle gebouwen, objecten en structuren in de gemeente Enschede, met uitzondering van gemeentelijke monumenten, rijksmonumenten en archeologische waarden. Voor monumenten en archeologische waarden is reeds in afzonderlijke gemeentelijke beleidskaders vastgelegd hoe daarmee dient te worden omgegaan in het kader van ruimtelijke plannen en ontwikkelingen.

**Toetsing project aan het gemeentelijk ruimtelijk relevant beleid**
De aanvraag projectafwijkingsbesluit is in overeenstemming met het gemeentelijke beleid.

# Hoofdstuk 4 Toetsing aan de relevante omgevingsaspecten

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de diverse omgevingsaspecten waarmee voor wat betreft de uitvoerbaarheid van het project rekening dient te worden gehouden.

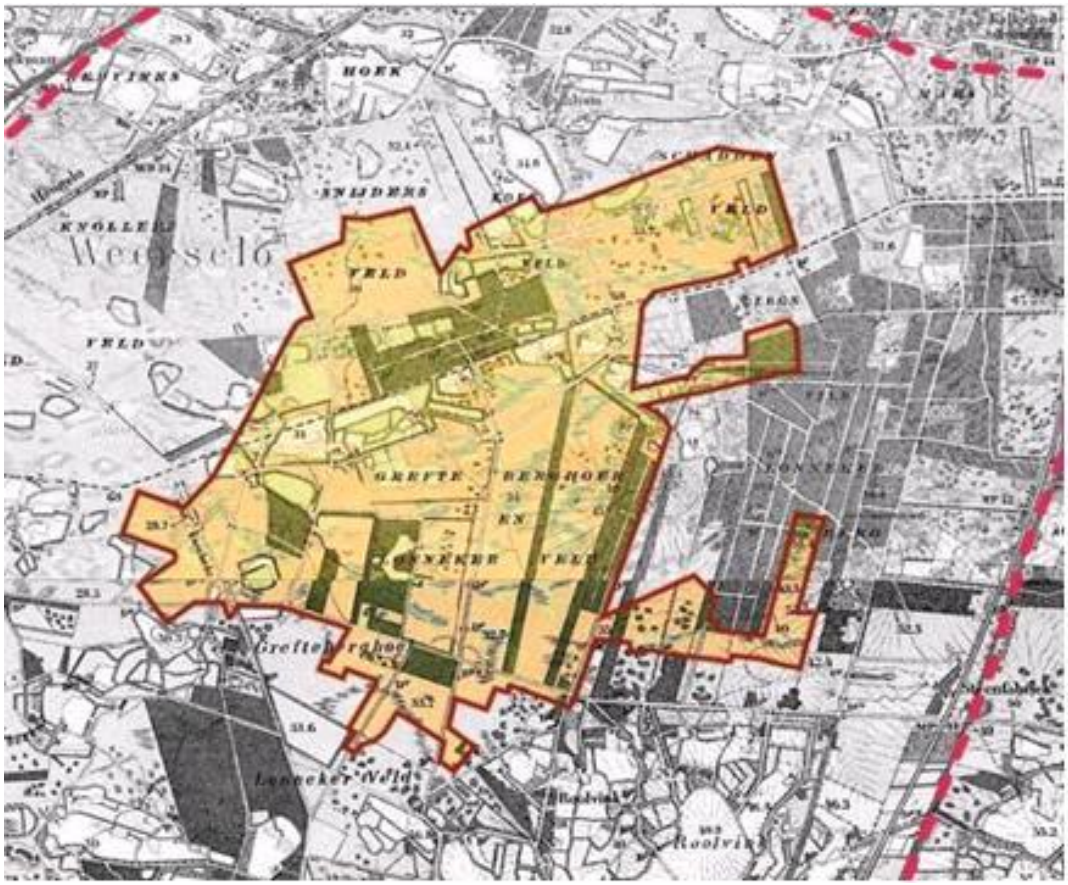
## 4.1 Welstand en beeldkwaliteit

De aanvraag heeft geen betrekking op nieuwbouw, slopen of nieuwe verhardingen. Een toets aan welstandseisen en beeldkwaliteit is om die reden niet aan de orde. De aanvraag voldoet aan de Beleidsregel Ruimtelijke kwaliteit voormalige vliegbasis Twenthe.

## 4.2 Cultuurhistorie en archeologie

**Historie en ontstaansgeschiedenis projectgebied**

Twentse landschap
De bewoningsgeschiedenis van het VTE-terrein en de omgeving hangt nauw samen met het ontstaan van het landschap. Op de hogere gronden, voornamelijk op de flanken van de stuwwallen en op de dekzandruggen is vanaf de Vroege Middeleeuwen een essen- en oude hoevenlandschap ontstaan. De essen vormden open akkercomplexen rond de esdorpen en – gehuchten of lagen meer verspreid in de vorm van kleine eenmansessen of kampen, hier vaak erven genoemd. Ze hadden functionele relaties met de graslanden in de beekdalen en de heidevelden op de arme zandgronden. Rond de 11e eeuw ontstonden de marken in het gebied. Een marke is een verbond van boeren om gezamenlijk akkers, weides, bossen en heidevelden te beheren. Het projectgebied viel onder meerdere marken. De gebieden tussen de oude ontginningen, op de hogere en/of slecht doorlatende gronden, zijn later ontgonnen, volgens een veel rechtlijniger ontginningspatroon. Deze jonge broek- en veldontginningen zijn in het huidige landschapspatroon veelal bebost of in gebruik als grasland.



*Figuur 4.1 Historische kaart projectgebied en omgeving*

Binnen het gebied waren rond 1900 diverse boerderijen aanwezig, met door houtwallen omgeven bouwlanden en bospercelen. Ook waren diverse historische landschappelijke lijnen aanwezig, zoals deels beplante wegen, paden en een beekje. Het grootste gedeelte van het gebied bestond destijds nog uit ‘woeste grond’; onontgonnen heidevelden en drassige terreinen.

De luchthaven

De geschiedenis van de vliegbasis begint in 1921, het jaar waarin enkele Twentse notabelen een stuk heidegrond tussen Enschede, Hengelo en Oldenzaal geschikt begonnen te maken voor de sportvliegerij: dit gedeelte lag ter plaatse van de zuidelijke ringweg. In 1931 werd het sportvliegterrein omgevormd tot een volwaardig civiel vliegterrein. Na egalisatie van het terrein werd een grote grasmat van 64 hectare aangelegd aan de oude handelsweg, de Oude Deventerweg. Dit gebied werd begrensd door de Fokkerweg in het oosten, de Oude Deventerweg in het zuiden, de Panderweg in het westen en de Korhaanweg in het noorden. In 1932 werden op het terrein een stationsgebouw en een hangar gebouwd. Er was onder andere tot 1939 een dagelijkse lijnvlucht per KLM naar Amsterdam.



*Figuur 4.2 Graff Zeppelin in Twente*

In mei 1940 werd het vliegveld door de Duitse Luftwaffe in bezit genomen. Hun 'Fliegerhorst' maakte deel uit van een stelsel van luchtverdediging dat de hele westkust van het Europese vasteland omvatte. De basis voor dat stelsel werd gevormd door de mogelijkheden die de radar bood voor vluchtleiding en gevechtsleiding. Voor dit nieuwe doel werden de bestaande startbanen vergroot en werden er nieuwe banen aangelegd: hiermee kwam de nog steeds bestaande 'Duitse' A tot stand. Om de startbanen kwam een ringweg te liggen. Deze ringweg stond in verbinding met de 55 vliegtuighallen die door de Duitsers werden gebouwd. De Duitsers breidden het vliegveld sterk uit: boeren werden onteigend en landgoed het Slottelmös werd in beslag genomen: het nieuwe hoofdgebouw werd op dit voormalige landgoed gesitueerd. De luchtverkeersleiding kreeg een plaats op het Centrum (Rollfeld). Aan de Lonnekerveldweg werd een gebouw voor de technische dienst opgericht en aan de Fokkerweg verrezen onderkomens voor de manschappen. Onderkomens voor officieren en onderofficieren werden gebouwd op het Prins Bernardpark (Nordlager), Zuidkamp (Südlager) en kamp Overmaat. Ten noorden van het Prins Bernardpark werd een radiostation gebouwd.




*Figuur 4.3 Foto hotel Twenthe*

Toen na 1942 de vooral overdag opererende Amerikaanse luchtmacht in het Nederlandse luchtruim verscheen, werden twee enorme rolbaanlussen aangelegd: één liep tot aan de grens met Oldenzaal en de ander tot aan het huidige terrein van de Universiteit Twente. Op 1 april 1945 werd het vliegveld door Engelse troepen bezet, waarna het in november 1945 werd overgedragen aan de Nederlandse luchtmacht. Op 31 maart 1946 werd vervolgens de vliegbasis Twenthe opgericht. Na de oorlog werd het terrein van het vliegveld teruggebracht van ruim 1800 tot minder dan 500 ha. Vanaf deze periode werden voortdurend functionele verbeteringen en veranderingen doorgevoerd. Die hingen bijvoorbeeld samen met wijzigingen in gestationeerde vliegtuigtypen (Starfighter, NF-5, F-16) en met veranderende functies (opleiding, parate eenheid, etc.). Een grote ingreep betekende in 1974 de vervanging van de oude vliegtuigparkeerplaatsen door zogenoemde 'shelters', vliegtuigbunkers met een landelijk uiterlijk. Zij waren een uitvloeisel van de ervaringen van de Israëlische luchtmacht, die in één keer veel in de open lucht geparkeerde Egyptische gevechtsvliegtuigen uitschakelde. Er is in verband met vernieuwing en kostenbesparing in de afgelopen jaren door Defensie veel van de 'Duitse' bebouwing gesloopt: van de 55 oude verwarmde hangars is er bijvoorbeeld nog maar één, in sterk veranderde toestand over. Ook het pand C(entrum) 1, het Duitse hoofdgebouw, is enkele jaren geleden afgebroken. Het legeringscomplex aan de Fokkerweg is in 2003 in zijn geheel verdwenen.
In 2003 werd door het Ministerie van Defensie besloten Vliegbasis Twenthe af te stoten. Nog voor de zomer van 2004 zijn de meeste eenheden van de vliegbasis vertrokken en in 2007 hielden ook onderhoud en reparatie hier op.

**Monumenten in het projectgebied**
In het gebied zijn geen rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten aanwezig. Dit wil echter niet zeggen dat er geen cultuurhistorische waarden of monumentale bebouwing, bouwelementen en/of bebouwingsensembles aanwezig zijn. Er is een reeks van waardebepalingen opgesteld, die ingaan op de cultuurhistorische waarden op het terrein. Voorstellen tot bescherming van diverse objecten op het terrein werden ook meegenomen in een raadsvoorstel van de gemeente Enschede in 2002, maar dit voorstel en ook aanvragen richting de minister hebben niet tot registratie als rijks- of gemeentemonument geleid.

**Bijzondere bomen en overige cultuurhistorisch waardevolle elementen**
Voor gronden buiten de bebouwde kom geldt bescherming van bomen op basis van de Wet natuurbescherming. Daarnaast is voor het vellen van bomen de Verordening kwaliteit leefomgeving van de gemeente Enschede van toepassing. Als gevolg van het project zullen geen bomen worden gekapt of geveld, waardoor toetsing aan de Wet natuurbescherming of Verordening kwaliteit leefomgeving achterwege kan blijven. Bovendien heeft de aanvraag geen betrekking op nieuwbouw of het kappen van bomen, zodat deze geen gevolgen heeft voor aanwezige beschermenswaardige bomen.

**Archeologisch erfgoed**
Op 28 januari 2008 heeft de gemeenteraad van Enschede het gemeentelijk archeologiebeleid vastgesteld. Hierin is opgenomen op welke wijze binnen de gemeente Enschede invulling wordt gegeven aan de zorgplicht voor het archeologisch erfgoed. Op basis van het beleid dient archeologie op een dusdanig vroeg tijdstip te worden betrokken bij planontwikkelingen en/of aanvragen voor bouw-, sloop- of aanlegvergunningen dat de risico's van bodemverstoringen voor de archeologie voorafgaand aan de werkzaamheden in kaart kunnen worden gebracht.
Door onderzoeksbureau RAAP is eind 2011 onderzoek uitgevoerd naar o.a. de archeologische waarden in het plangebied van de luchthaven (**bijlage 5:** Onderzoeksgebied Vliegbasis Twenthe, gemeenten Enschede en Dinkelland; bureau- en inventariserend veldonderzoek naar archeologische resten en een bureaustudie naar de relicten van de Fliegerhorst uit WOII, kenmerk 0925-6229). Conclusie voor de gronden waarop de aanvraag betrekking heeft is dat bijna alle gronden een lage archeologische verwachtingswaarde hebben en dat nader onderzoek niet nodig wordt geacht. Voor een klein gedeelte met een middelhoge verwachtingswaarde is wel nader onderzoek geadviseerd. Tijdens het nader veldonderzoek (**bijlage 6:** RAAP, Plangebied Vliegbasis Twenthe, oostelijk deel, gemeente Enschede; archeologisch vooronderzoek: een inventariserend veldonderzoek (karterend booronderzoek, kenmerk 0925-6369) zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen. Hieruit kan worden geconcludeerd dat bij gebruik van de locatie geen archeologische resten zullen worden verstoord.
In het selectiebesluit van de gemeente Enschede is opgenomen dat er geen vervolgonderzoek noodzakelijk is op basis van het in 2011 uitgevoerde archeologische onderzoek. Wel is in het besluit aangegeven dat er archeologische begeleiding plaats dient te vinden bij grondwerkzaamheden waarbij vondstmateriaal uit WOII wordt aangetroffen. Hierbij dient gehandeld te worden conform het opgestelde programma van eisen Archeologische begeleiding (**bijlage 7:** Oversticht, Programma van Eisen Archeologische begeleiding, 25 juni 2012).

**Conclusie**
Vanuit het oogpunt van archeologie zijn er geen belemmeringen voor het verlenen van het projectafwijkingsbesluit. De aanvraag heeft uitsluitend betrekking op het gebruik van de locatie. Er is geen sprake van nieuwbouw of grondwerkzaamheden.

## 4.3 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten met gevaarlijke stoffen. Ook de risico's die zijn verbonden aan het gebruik van luchthavens vallen onder externe veiligheid. De risico's waar burgers aan worden blootgesteld door de aanwezigheid van risicovolle inrichtingen of transportroutes van gevaarlijke stoffen in hun leefomgeving dienen tot een aanvaardbaar minimum te worden beperkt. Daarom heeft de overheid regels opgesteld voor inrichtingen en transportroutes van gevaarlijke stoffen die onaanvaardbaar grote risico's opleveren voor personen die zich bevinden in woningen, scholen en bejaardencentra die in de directe omgeving hiervan liggen. Kort samengevat heeft dit tot gevolg dat er veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden tussen risicovolle activiteiten en kwetsbare objecten zoals woningen en dergelijke.

Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico mag in principe nergens groter zijn dan een kans van 1 op 1 miljoen (ofwel $10^{-6}$).
Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. De contour is daarom niet bepalend, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen een bepaalde afstand (effectafstand) van een risicovolle activiteit ophoudt. Voor het groepsrisico geldt dat de actuele hoogte van het groepsrisico en de bijdrage aan het groepsrisico van ruimtelijke ontwikkelingen verantwoord moeten worden.

De wet- en regelgeving met betrekking tot externe veiligheid kan grofweg in twee categorieën worden ingedeeld: regelgeving met betrekking tot risicovolle activiteiten bij inrichtingen en regelgeving met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen.

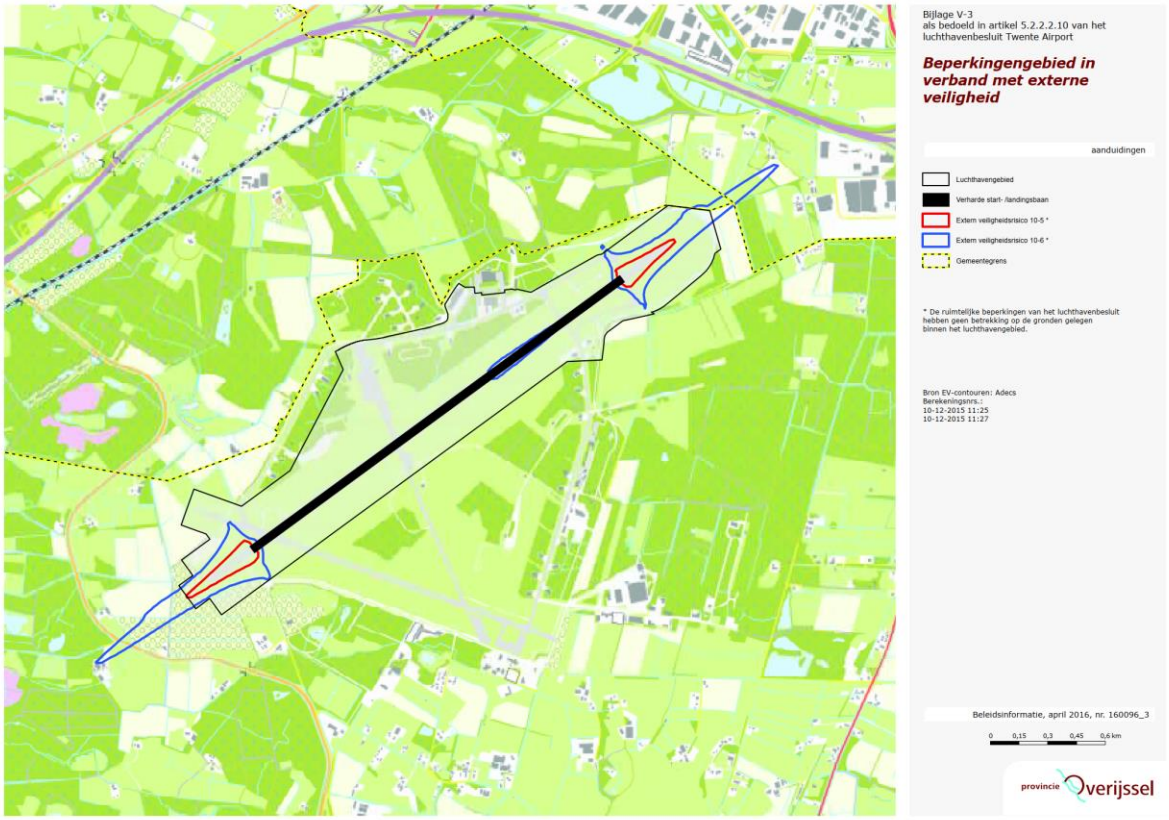
**Risicovolle activiteiten bij inrichtingen**
Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO) zijn het wettelijk kader voor risicovolle activiteiten bij inrichtingen. Binnen het projectgebied of in de directe nabijheid daarvan zijn geen bedrijven of inrichtingen aanwezig waarop het Bevi en/of het BRZO van toepassing is.

**Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen**
Voor het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) het wettelijk kader. Binnen het projectgebied of in de directe nabijheid daarvan zijn geen buisleidingen aanwezig waarop het Bevb van toepassing is.

**Transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water**
Het Basisnet is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnen bepaalde grenzen wordt dit vervoer over weg, binnenwater en spoor gegarandeerd. Het Basisnet heeft betrekking op de rijksinfrastructuur: hoofdwegen (snelwegen), hoofdwaterwegen (binnenwateren) en hoofdspoorwegen (enkele uitzonderingen daargelaten).Binnen het projectgebied of in de directe nabijheid daarvan zijn geen wegen aanwezig die in het Basisnet (Weg, Water en Spoor) zijn aangewezen als transportroute voor gevaarlijke stoffen over de weg. Een nadere toetsing aan het Basisnet kan daarmee achterwege blijven.

**Gebruik van luchthavens**
De aanwezigheid van vliegvelden en grote luchthavens in de omgeving is van belang in het kader van de externe veiligheid omdat de kans op het neerstorten van vliegtuigen in de buurt van een vliegveld of luchthaven groter is dan elders. Een luchtvaartongeval is daar dus te voorzien en het is denkbaar dat daarbij (woon)bebouwing wordt getroffen. Een vliegtuig of helikopter kan overal neerstorten, de gevolgen kunnen dus in beginsel op elke plek optreden. Het risico is echter het grootst nabij een vliegveld of luchthaven, met name bij het opstijgen en landen.

Het gebied waarop de aanvraag projectafwijkingsbesluit betrekking heeft is hemelsbreed op circa 250 meter van vliegveld Twente gelegen. Het beperkingsgebied externe veiligheid ligt verder van het projectgebied af. Zie hiervoor figuur 4.4. Dit betekent dat de kans op een luchtvaartongeluk in het projectgebied gering is.




*Figuur 4.4 Beperkingengebied*

**Conclusie externe veiligheid**
Vanuit het oogpunt van externe veiligheid zijn er – gelet op het bovenstaande en het gegeven dat het project geen risicovolle activiteiten of (nieuwe) kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogelijk maakt - geen belemmeringen voor het verlenen van het projectafwijkingsbesluit.

## 4.4 Luchtkwaliteit

Het wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen is geregeld in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm) en onderliggende algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen. Luchtkwaliteitseisen vormen geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkelingen indien:
a. er geen sprake is van feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde;
b. een project, al dan niet per saldo, niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
c. een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging;

d. een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

**Besluit niet in betekenende mate**
In het besluit 'Niet in betekenende mate' is bepaald in welke gevallen een plan vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:
- een plan heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde $NO_2$ en $PM_{10}$ (= 1,2 µg/m³);
- een plan valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen, kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m2 bij één ontsluitingsweg en 200.000 $m_2$ bij twee ontsluitingswegen.

Op het terrein van VTE zijn diverse stookinstallaties ten behoeve van ruimteverwarming aanwezig en worden voor het terreinonderhoud enkele mobiele werktuigen ingezet. Tijdens evenementen worden optioneel aggregaten ingezet. Daarnaast ontstaan tijdens evenementen verkeersbewegingen van en naar het VTE-terrein. Om de effecten van deze emissiebronnen inzichtelijk te maken is door TAUW ten behoeve van het in 2021 vastgestelde bestemmingsplan een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd (**bijlage 8**: Luchtkwaliteitsonderzoek – Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie, 23 april 2021, kenmerk R002-1277178RLX-V05-nda-NL).In de onderhavige aanvraag zijn minder stookinstallaties aangevraagd dan aan de orde in het bestemmingsplan uit 2021. Verder is de thans aangevraagde exploitatie ongeveer de helft van de exploitatie die onder het bestemmingsplan werd toegestaan. Uit het onderzoek dat in het kader van het bestemmingsplan is uitgevoerd volgt dat de bijdrage van VTE voor $NO_2$ niet leidt tot overschrijdingen van de grenswaarden voor de jaargemiddelde en uurgemiddelde concentraties. Ook voor $PM_{10}$ wordt de maximaal toegestane jaargemiddelde concentratie van 40 µg/$m^3$ en de daggemiddelde grenswaarde niet overschreden. De jaargemiddelde concentratie $PM_{2,5}$ blijft tevens ruim onder de grenswaarde van 25 µg/$m^3$. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de activiteiten van VTE nog steeds voldoen aan de eisen de gelden op basis van art. 5.16 lid 1a van de Wet luchtkwaliteit. Het project draagt ‘niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreinigingen.

In de monitoringstool van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) zijn gegevens opgenomen met betrekking tot de huidige en toekomstige luchtkwaliteit in Nederland. Uit de monitoringstool 2021 blijkt dat ter plaatse van het projectgebied en de directe omgeving in alle zichtjaren (2020 en 2030) aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit wordt voldaan.

**Conclusie**
Het project draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging. Het aspect luchtkwaliteit vormt dus geen belemmering voor het verlenen van het projectafwijkingsbesluit.

## 4.5 Verkeer en parkeren

Met betrekking tot onderhavige aanvraag dienen de (eventuele) gevolgen voor de verkeersstructuur en het parkeren inzichtelijk te worden gemaakt.

**Parkeren**
Het parkeren vindt plaats op het terrein van VTE. Voor het VTE-terrein geldt het Paraplubestemmingsplan ‘Parkeren Enschede’. Op grond van artikel 4.1.1. onder a van de planregels van dit bestemmingsplan dient bij de aanvraag om een omgevingsvergunning te worden aangetoond dat in voldoende mate wordt voorzien in ruimte voor:
1. het parkeren of stallen van auto's en fietsen;
2. het laden of lossen van goederen;
3. het realiseren van parkeervoorzieningen voor invaliden.

De genoemde voorzieningen voor parkeren en laden of lossen moeten – voor zover hier van belang - worden gerealiseerd op eigen terrein.

Bij de beoordeling van een aanvraag om omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 4.1.1. wordt getoetst aan de beleidsregel 'Parkeernormennota Enschede 2017' dan wel, in het geval deze tussentijds wordt gewijzigd of vervangen door een andere beleidsregel, aan deze gewijzigde respectievelijk vervangende beleidsregel.

In de Parkeernormennota is voor een evenementenlocatie geen aparte parkeernorm opgenomen. Er kan echter aansluiting gezocht worden bij de parkeernorm voor een themapark waarvoor de norm buiten het bebouwde komgebied op 8,00 pp per ha is gesteld. De totale oppervlakte van het VTE-terrein bedraagt 508.586 m2 (50,9 hectare). Uitgaande van de parkeernorm van 8,00 pp per ha komt de totale behoefte aan parkeerplaatsen op 407 uit. Op het VTE terrein is meer dan voldoende ruimte om in de parkeerbehoefte te voorzien.

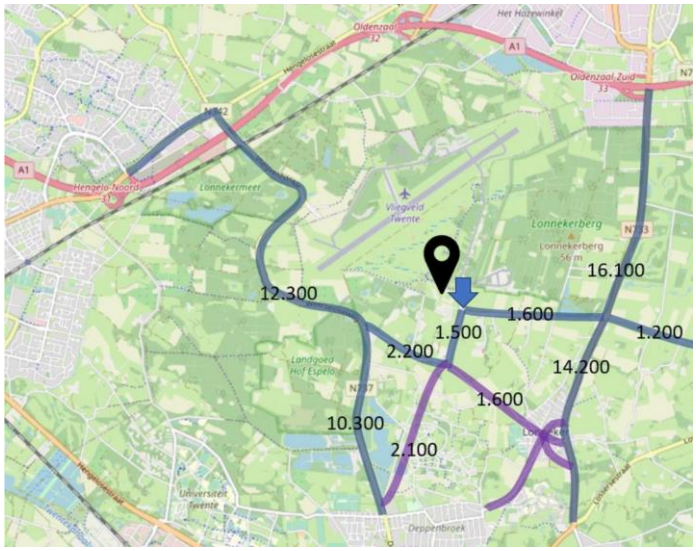
**Verkeer**
De activiteiten in het projectgebied veroorzaken nieuwe verkeersstromen. Om inzage te krijgen in de effecten van het bijbehorende verkeer, is aan de hand van een verkeersmodel onderzocht hoe het verkeer zich verdeeld over het netwerk en wat de verkeersintensiteiten worden. Dit onderzoek van Goudappel is neergelegd in de notitie 'Toelichting verkeer - onderzoek Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie, d.d. 28 maart 2024, kenmerk: 0017170.20240328.N1.01 (**bijlage 9**). Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van het Regionaal verkeersmodel Overijssel 1.2.

Bij atypische activiteiten, zoals in dit geval hoge pieken bij grote evenementen in combinatie met een groot terrein (circa 50 hectare), zal een verkeersmodel met de standaard invoer tot een onbetrouwbare verkeersgeneratie leiden. Hiervoor wijkt het gebruik teveel af van reguliere bedrijvigheid. Deze laatste concentreert zich op werkdagen en in de spitstijden, terwijl grote evenementen veelal in het weekend plaatsvinden met wisselende eindtijden. In dit project is om die reden het aantal ritten van en naar VTE rechtstreeks ingevoerd in de herkomst-bestemmingsmatrix van het verkeersmodel. Deze methode heeft geen invloed op de verdere werking/toepassing van het verkeersmodel. In de notitie is een omrekening opgenomen van de verschillende verkeersstromen van VTE van jaarcijfers naar werk-, weekend- en weekdagcijfers. 1/3 van het totaal aantal bezoekers komt op doordeweekse dagen en 2/3 in de weekenden.

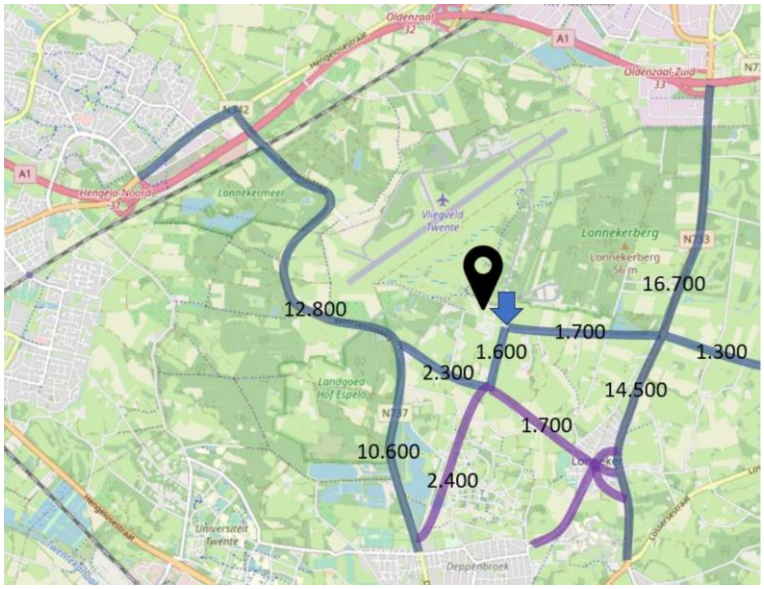
De routekeuze wordt in de basis door het verkeersmodel ingeschat. Er is door Goudappel een aantal kleine wijzigingen doorgevoerd, die recht doen aan het daadwerkelijke gedrag van het VTE-verkeer. Het betreft de volgende correcties:

- Aangenomen is dat het VTE-personeel zelf en het verkeer voor de statische en tijdelijke opslag niet via het Lonnekermeer rijdt, omdat deze bekend zijn met de situatie. De initiatiefnemer heeft hier rechtstreeks invloed op en zal dit met afspraken borgen.
- Dat een klein deel van het verkeer vanaf de A1 en uit Hengelo ondanks routeinformatie toch via het Lonnekermeer naar VTE probeert te rijden is aannemelijk. Het is onlogisch dat vertrekkend verkeer eerst naar de rotonde op de N733 rijdt, daar volledig omdraait om via de bocht bij de ingang van het VTE-terrein alsnog richting de N737 langs het Lonnekermeer te rijden. Navigatiesystemen zullen bij nadering van de rotonde de route via de N733 richting Oldenzaal als snelste rijroute aangeven voor de A1 richting het westen. De reistijden via beide routes liggen dermate dicht bij elkaar, dat als een bestuurder eenmaal richting de N733 rijdt (door het afslagverbod en de aangepaste vormgeving van het kruispunt bij VTE), het onwaarschijnlijk is dat hij dan bij de rotonde om zal keren om alsnog via de N737 te rijden.
- Busverkeer wordt ingezet bij grootschalige evenementen voor bezoekers die niet uit de regio komen. Voor het busverkeer is daarom aangenomen dat al het busverkeer via de A1 en de N737 of N733 rijdt. De verdeling over beide wegen is voor de inkomende bussen overgenomen uit het verkeersmodel (100% via de N733). Dit sluit aan bij de verwachting dat georganiseerd busvervoer goed stuurbaar (via de N733) zal zijn.
- Bij de grote evenementen zal verhoudingsgewijs meer verkeer een niet lokale herkomst hebben en dus via de A1 rijden, dan waar het verkeersmodel van uit gaat. Op basis van ervaringen van VTE is de verwachting dat circa 1 op de 4 voertuigen vanaf de kant van Enschede komt of daar naartoe rijdt. Dit betreft verkeer uit Enschede zelf, maar ook voor bijvoorbeeld Haaksbergen is dit de snelste route). Bij deze grote evenementen zal via verkeersregelaars worden voorkomen dat vertrekkend verkeer via de rotonde op de N733 weer terug rijdt via de Oude Deventerweg naar de N737 (anders ontstaan verkeersonveilige situaties omdat dit verkeer dan gaat kruisen met het vertrekkend verkeer vanaf het VTE- terrein).

De totale verkeersbewegingen in het verkeersnetwerk zijn in de notitie weergegeven in gemiddelde weekdagen. In figuur 4.5 is het aantal verkeersbewegingen in 2024 weergegeven en in figuur 4.6 het aantal verkeersbewegingen in de autonome situatie in 2034.

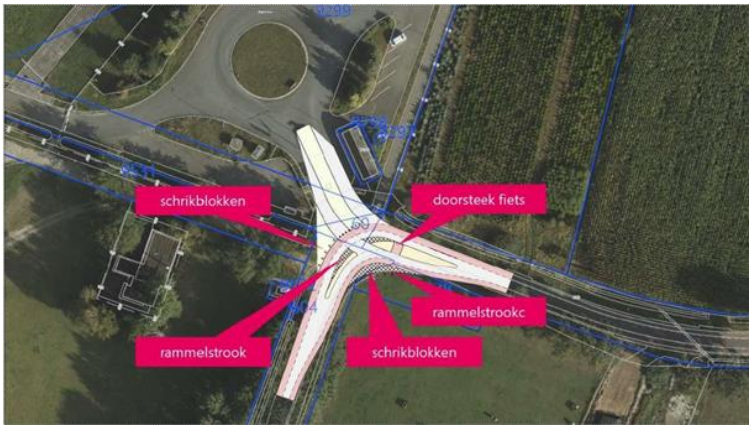



*Figuur 4.5 Verkeersbewegingen (mvt/etm) in de omgeving van VTE voor een gemiddelde weekdag voor de huidige situatie 2024*



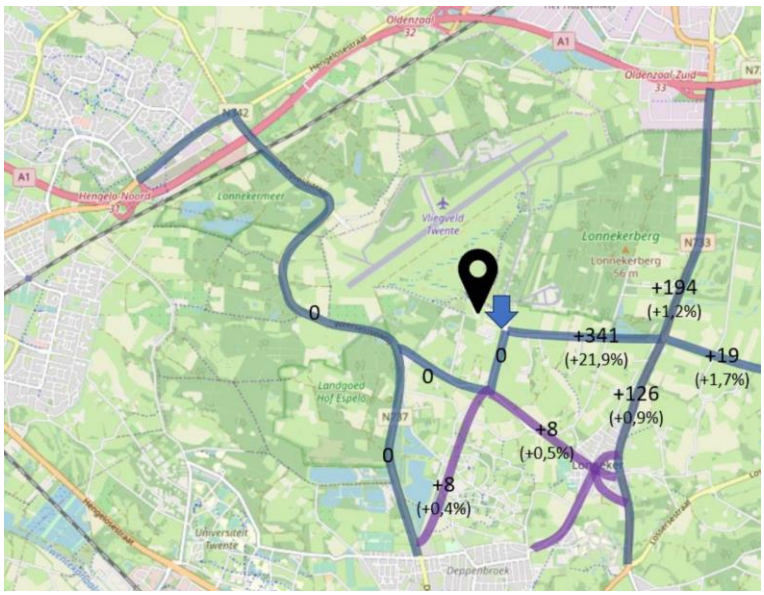

*Figuur 4.6 Verkeersbewegingen (mvt/etm) in de omgeving van VTE voor een gemiddelde weekdag voor de autonome situatie 2034*

Ter plaatse van de ingang van het VTE-terrein wordt een middengeleider gerealiseerd. Het VTE-verkeer op de N737 wordt beperkt door een afslagverbod van VTE naar de Vliegveldweg en vice versa. Dit wordt ondersteund met een aangepaste vormgeving van het kruispunt bij de ingang van het VTE-terrein. Figuur 4.7 toont de principeschets in de bocht van de Vliegveldweg en de Oude Deventerweg. Smalle rijstroken geleiden de voertuigen in de gewenste richting. Door toepassing van schrikblokken en verhoogde bermen wordt voorkomen dat VTE-bezoekers het afslagverbod negeren en toch via de Vliegveldweg rijden. Voor de hulpdiensten is de aanvoerroute via de Braakweg en Vliegveldweg naar de hoofdentree van het VTE terrein van groot belang. Omdat de infrastructurele maatregel op het kruispunt bij de hoofdentree verkeer verhindert om vanaf de Vliegveldweg linksaf te slaan, wordt voor hulpdiensten voorzien in een aparte calamiteitenontsluiting vanaf de Vliegveldweg naar VTE.In afwachting van de realisering van de fysieke middengeleider wordt de verkeersmaatregel via bebording uitgevoerd.




*Figuur 4.7 Schetsontwerp aanpassing kruispunt*

In figuur 4.8 is het effect van de exploitatie van het VTE-terrein weergegeven op een gemiddelde weekdag. Daarbij is rekening gehouden met de verkeersmaatregel bij de ingang van het VTE-terrein (zie hierna).




*Figuur 4.8 Projecteffect van VTE op een gemiddelde weekdag – absoluut en relatief (t.o.v 2024)*

**Evenementenverkeer**
Grote evenementen kunnen zorgen voor een piekbelasting (veel verkeersbewegingen in korte periode) op het wegennet. Het is niet realistisch om met het oog op een dergelijke piekbelasting het wegennet te dimensioneren. In 2017 is nader onderzoek gedaan naar de capaciteit van de directe toe- en afvoerwegen Vliegveldweg en Oude Deventerweg naar en van het evenemententerrein. Deze erftoegangswegen hebben een beperkte (omgevings)capaciteit van ca. 5.500 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Voor evenementen waarbij meer dan 5000 bezoekers worden verwacht zullen onder andere daarom vervoersplannen opgesteld worden om het verkeer goed van en naar de evenementenlocatie te begeleiden.

**Conclusie verkeer**
Op basis van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat er uit oogpunt van verkeer geen belemmering is om het projectafwijkingsbesluit te verlenen.

## 4.6 Bodem

De nadruk op het bodembeleid in Nederland ligt op de mogelijkheden die de bodem en ondergrond biedt om een locatie te gebruiken. Daaronder vallen ook eventuele bodemverontreinigingen. Drie aspecten om te komen tot een veilig en gezond gebruik van de bodem en ondergrond staan daarbij centraal:

- Het voorkomen van een nieuwe bodemverontreiniging of aantasting van de bodem en ondergrond.
- Het beheren en/of functiegericht saneren van een bodemverontreiniging bij het wijzigen of toekennen van een functie.

- Het beheren van overige bodemverontreinigingen. Dit geldt met name voor locaties waar de functie en/of bestemming niet wijzigt, maar waar door vroegere activiteiten een bodemverontreiniging is ontstaan.

Bij functiewijzigingen en nieuwe ontwikkelingen dient daarom te worden bekeken of de bodemkwaliteit past binnen het toekomstige gebruik van de bodem en of deze optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd.

**Uitgevoerde bodemonderzoeken**
Bij de toetsing of een project uitvoerbaar is moet worden nagegaan of er mogelijk sprake is van bodemverontreiniging. Bij functiewijzigingen en nieuwe ontwikkelingen dient daarom te worden bekeken of de bodemkwaliteit past binnen het toekomstige gebruik van de bodem en of deze optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd.

Binnen het projectgebied is sprake van de aanwezigheid van bodemverontreinigingen. Dit betekent dat de initiatiefnemer bij plannen voor herinrichting van (delen van) het terrein rekening houdt met de bodemverontreinigingen. Daarbij raadpleegt de initiatiefnemer de bestaande bodeminformatie. Een (verkennend) bodemonderzoek is noodzakelijk als bestaande bodeminformatie onvoldoende gegevens oplevert over de bodemkwaliteit. De risico's voor mensen, planten, dieren en verspreiding worden bij de aanwezigheid van een bodemverontreiniging in kaart gebracht. Het wegnemen van onaanvaardbare risico's van oude bodemverontreinigingen staat daarbij centraal. Dit wegnemen kan door middel van een bodemsanering, maar ook door het slim herinrichten van een locatie. Denk daarbij aan situaties waarin er geen direct contact met de verontreinigde bodem mogelijk is. Voor de vliegbasis is een separate bodembeheernota en bodemkwaliteitskaart opgesteld, waarin is vastgelegd wat de eisen zijn aan grondverzet en welke bodemkwaliteit bij een specifieke bestemming hoort. Het beoogde gebruik in dit project sluit aan bij het niveau waarop de bodem gesaneerd en beheerd wordt.

Overeenkomstig de explosieven risicokaart van de Gemeente Enschede is ook al onderzoek uitgevoerd naar munitie. In de Koopovereenkomst wordt verwezen naar het rapport van historisch vooronderzoek conform BRL OCE, van EOCKL van 15 april 2009. In de Koopovereenkomst is vastgelegd dat het onderzoek naar en ruiming van munitie geschiedt voor rekening van het Ministerie van Defensie.

**Conclusie**
Voor de beoogde activiteiten vindt alleen een verandering in gebruik plaats, er is geen sprake van bebouwing of verharding. Hiervoor vinden geen bodemwerkzaamheden plaats, waardoor geen aanvullende maatregelen nodig zijn of sprake is van financiële beperkingen. Het beoogde gebruik zal niet tot bodemroering leiden, daarnaast sluit de aard van het gebruik aan bij de wijze van saneren en beheren van de bodem. Het aspect bodem staat niet in de weg aan het verlenen van het projectafwijkingsbesluit.

## 4.7 Geluidhinder

In verband met een goede ruimtelijke ordening dient ook aandacht te worden besteed aan relevante geluidsbronnen die niet vallen onder de geluidswetgeving voor wegverkeers-, railverkeers-, industrie- en luchtvaartlawaai.

In het kader van een ruimtelijke procedure dient beoordeeld te worden of met de voorgenomen activiteiten sprake zal zijn, of blijven, van een acceptabel woon- en leefklimaat in de omgeving. In zowel rijks-, provinciaal, als gemeentelijk beleid is beoogd om op het terrein van VTE de exploitatie van een evenementenlocatie mogelijk te maken. Het is altijd de bedoeling geweest om ruimte te bieden aan een volwaardige exploitatie van de evenementenlocatie. Dit omvat tevens de akoestische inpassing van de bedrijfsvoering van VTE binnen de randvoorwaarde dat geen afbreuk wordt gedaan aan een acceptabel woon- en leefklimaat.

**Geluidnota Enschede**
Op geluid van activiteiten binnen de gemeente Enschede is de ‘Geluidnota Enschede’ uit 2018 van toepassing, alsmede het ‘Besluit tot stellen van een maatwerkvoorschrift voor het aspect Geluid’ van 5 juli 2024. VTE ligt binnen het gebied dat in het geluidbeleid wordt aangemerkt als Buitengebied. In het geluidbeleid is voor het Buitengebied in algemene zin een richtwaarde opgenomen van 45 dB(A) etmaalwaarde ter plaatse van geluidsgevoelige objecten, of op een afstand van 50 meter van de grens van de inrichting indien binnen die afstand geen sprake is van geluidsgevoelige objecten. In de Geluidnota is aangegeven dat afwijken van de richtwaarde mogelijk is, indien goed gemotiveerd en na bestuurlijke afweging. Hierbij is onder meer aangegeven dat gekeken moet worden naar de specifieke omstandigheden van de situatie (maatwerk) en dat de zwaarte van de motivering (tevens) afhangt van de hoogte van de gevraagde geluidsbelasting, oftewel de mate waarin gebruik wordt gemaakt van de bandbreedte tussen de richtwaarde en de grenswaarde.

In deze vergunningaanvraag wordt afgeweken van de richtwaarde die voor het Buitengebied is opgenomen in de Geluidnota. Bij evenementen kan de geluidsbelasting van de omgeving op een afstand van 50 meter van de evenementenlocatie hoger zijn dan 45 dB(A) etmaalwaarde. Die afwijking is om de volgende redenen gerechtvaardigd.

1. De omgeving, met daarin de evenementenlocatie, is feitelijk niet aan te merken als rustig buitengebied. De evenementenlocatie is gevestigd op het terrein van de voormalige luchtmachtbasis Twenthe. Historisch gezien is dit gebied daarom niet te typeren als buitengebied.
2. De evenementenlocatie op de voormalige militaire vliegbasis maakt onderdeel uit van de meeromvattende gebiedsontwikkeling van het luchthaventerrein. Sinds 2007 werken het Rijk, de provincie Overijssel en de gemeente Enschede samen aan de gebiedsontwikkeling van de voormalige luchtmachtbasis. Daarbij is gezocht naar een invulling van het gebied waarmee een economische en duurzaamheidsimpuls aan de regio zou kunnen worden gegeven. Met medeneming van economische- en marktontwikkelingen heeft de ontwikkelingsrichting voor het gebied zich in provinciaal en gemeentelijk beleid verder uitgekristalliseerd. Onderdeel van de ontwikkelingsrichting is de vestiging van een evenementenlocatie. Met dat specifieke doel is het terrein in 2014 verkocht.
3. De evenementen die op de evenementenlocatie plaatsvinden zijn zeer uiteenlopend in aard en omvang. Zij kunnen grofweg worden ingedeeld in klein, middelgroot en grootschalig op basis van het gemiddeld aantal bezoekers per dag. Ter illustratie worden hieronder enkele voorbeelden genoemd.

   Tot ongeveer 500 bezoekers per dag
   - Private feesten en partijen, zoals bruiloften, jubilea, verjaardagsfeesten
   - Zakelijke bijeenkomsten, zoals vergaderingen, kleine symposia, netwerkborrels, hei-sessies, cursusdagen, productpresentaties
   - Culturele evenementen (Nederlandse reisopera, klassiek concert)
   - Publieksevenementen (Twente light, springkussenfestival)
   - Etc.

   Tot ongeveer 1000 bezoekers per dag
   - Congressen, symposia, productpresentaties, vakbeuzen en testactiviteiten
   - Sportieve evenementen (streetscoccer)
   - Autoshows (Citro classica, Tukker truckers)
   - Theatershows
   - Etc.

   Middelgrote evenementen (ongeveer 2000 tot 4000 bezoekers per dag)
   - Petrolhead
   - Vlooienmarkt
   - Roparun
   - Etc.

   Grootschalig evenement
   - Onder de Radar

   Deze voorbeelden laten zien dat lang niet alle evenementen gepaard gaan met een betekenisvolle geluidemissie, zeker niet als die evenementen inpandig plaatsvinden. Het is dus niet zo dat tijdens een evenement per definitie sprake zal zijn van een hogere geluidbelasting dan 45 dB(A) etmaalwaarde op 50 meter afstand van de grens van de locatie. Waar sprake is van een overschrijding van de richtwaarde uit de Geluidnota, zal die overschrijding doorgaans ook niet overal op de 50-metercontour plaatsvinden. Bovendien vinden niet iedere dag evenementen plaats. In zoverre is sprake van een wezenlijk andere afwijking van de richtwaarde uit de Geluidnota dan het geval zou zijn bij de vestiging van een regulier bedrijf in het Buitengebied, in die zin dat de afwijking bij een evenementenlocatie niet continue en in dezelfde omvang plaatsvindt. De 50-metercontour kan daarom worden losgelaten om flexibiliteit te bieden bij het gebruik van het terrein, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat in de omgeving.

4. Vanwege de grote verscheidenheid aan evenementen - en dienovereenkomstig de verscheidenheid van de geluidbronnen op de locatie en de situering van die bronnen op het terrein -, is de 45 dB(A)-contour die is opgenomen in **bijlage 10** representatief voor de aangevraagde bedrijfssituatie. Deze contour geeft de maximale contour weer, uitgaande van de verschillende in het akoestisch onderzoek van PEUTZ 'Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie. Akoestisch onderzoek in het kader van een projectafwijkingsbesluit (PAB VTE 2024)', rapportnummer E 1081-34-RA d.d. 27 maart 2024 (**bijlage 11**), doorgerekende scenario's. De richtwaarde van 45 dB(A) etmaalwaarde ter plaatse van geluidsgevoelige objecten is als uitgangspunt genomen voor de beoordeling van de akoestische situatie, in plaats van 45 dB(A) etmaalwaarde op een afstand van 50 meter van de grens van de inrichting. Aan deze richtwaarde wordt – met uitzondering van de incidentele evenementendagen - voldaan, zodat een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen is gewaarborgd. Dit volgt uit het akoestisch onderzoek van PEUTZ, waarin de volwaardige exploitatie van de evenementenlocatie als vertrekpunt is genomen voor de akoestische berekeningen. Een 8-tal woningen, gelegen in zuidelijke richting op relatief korte afstand van VTE, ondervindt een geluidbelasting die varieert tussen 40 en 45 dB(A).
5. De op bijlage 10 weergegeven 45 dB(A)-contour wijkt in absolute zin slechts beperkt af van de 50-metergrens die volgens het gemeentelijk geluidbeleid in beginsel moet worden aangehouden. De gronden binnen de 45 dB(A)-contour kwalificeren historisch gezien niet als buitengebied, omdat ze door de aanwezigheid van de militaire vliegbasis en de daaropvolgende functies al geruime tijd een hogere geluidsbelasting hebben ondervonden. Ten opzichte van de situatie waarin de 50-metergrens zou worden aangehouden, is daarom sprake van een beperkte afwijking.
6. Gezien onder andere de vorm en omvang van het terrein, heeft een beoordeling op 50 m van de grens van de inrichting weinig verband met beperking van de geluidemissie naar de (woon)omgeving. In de aangevraagde situatie liggen de hoogst geluidbelaste posities op 50 m afstand met name ten noorden van Oostkamp. Die posities zijn dus nagenoeg ingesloten door de overige terreindelen van VTE. In de ecologische onderzoeken is aangetoond dat natuurwaarden geen nadelige effect ondervinden binnen de eerder aan de bestemmingsplannen ten grondslag gelegde 50dB(A) geluidzone. Daarmee staat vast dat ook binnen de 45 dB(A) contour geen nadelige effecten optreden op de ecologische waarden. Met andere woorden, het hanteren van grotere afstanden voor de 45 dB(A)-contour dan de 50 meter die in het gemeentelijk beleid als vertrekpunt wordt genomen, leidt niet tot negatieve effecten voor de natuurlijke waarden die in de omgeving van VTE aanwezig zijn.

**Directe hinder**

Representatieve bedrijfssituatie
Uit het hiervoor genoemde akoestisch onderzoek van PEUTZ volgt dat voor de representatieve bedrijfssituatie zowel de te verwachten langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus als de maximale geluidniveaus inpasbaar zijn. Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau door directe hinder op de gevels van woningen en/of andere geluidgevoelige gebouwen is in de representatieve bedrijfssituatie niet hoger dan 45 dB(A) in de dagperiode, 40 dB(A) in de avondperiode en 35 dB(A) in de nachtperiode en aan voldoet dus aan de streefwaarde voor de geluidsbelasting van de gevels uit het geluidbeleid van de gemeente Enschede en aan de richtwaarden voor een rustige woonomgeving uit de VNG publicatie Bedrijven en milieuzonering en de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening. De maximale geluidbelasting bedraagt ten hoogste 65 dB(A) in de dagperiode, 60 dB(A) in de avondperiode en 55 dB(A) in de nachtperiode. In afwijking van de waarde van 55 dB(A) in de nachtperiode bedraagt de maximale geluidbelasting in de nachtperiode op de gevels van de woningen aan de Fokkerweg 23 en Fokkerweg 52 ten hoogste 56 dB(A) en voor de woning aan de Bergweg 395 ten hoogste 58 dB(A). Met waarden tot ten hoogste 58 dB(A) wordt voldaan aan de aansluitend bij stap 3 van de VNG systematiek maximaal inpasbaar te achten waarde van 60 dB(A).

Incidentele bedrijfssituatie
Op basis van het akoestisch onderzoek van PEUTZ kan worden geconcludeerd dat de beschouwde muziekevenementen (incidentele bedrijfssituatie), het betreft hier grote muziekevenementen in de open lucht beperkt tot maximaal 2 maal per jaar, zowel voldoen aan de normstelling zoals die in o.a. de algemeen gehanteerde en geaccepteerde nota "Evenementen met een luidruchtig karakter" van de Inspectie Milieuhygiëne Limburg is opgenomen, alsmede voldoen aan het gemeentelijke geluidbeleid op dit punt. Ook deze incidentele muziekevenementen zijn daarmee akoestisch inpasbaar. In de vergunningaanvraag zijn naast de in de Nota Limburg gehanteerde dB(A)-waarden ook dB(C)-waarden opgenomen om met name de lage tonen (bassen) afdoende te beperken. In de incidentele bedrijfssituatie mag een maximale geluidsbelasting optreden van 70 dB(A) en 85 dB(C).

Aanvullend wordt ook de geluidsbelasting op de omgeving, zoals opgenomen op het kaartje dat als bijlage 3 is opgenomen (zie par. 2.4), beperkt vanwege de ecologische waarden. De geluidsbelasting mag in de incidentele bedrijfssituatie niet meer bedragen dan:

| Octaafband in kHz | Maximale waarde in dB* |
|---|---|
| vanaf 0,7 | 75 |
| vanaf 1,4 | 75 |
| vanaf 4 | 60 |
| vanaf 8 | 60 |

* Equivalente geluidniveau Leq veroorzaakt door het evenement. Onder het equivalente geluidniveau wordt in dit geval verstaan het energetisch gemiddelde geluidniveau (Leq) bepaald over één minuut. De waarde in dB is exclusief 10 dB toeslag vanwege muziekgeluid, exclusief bedrijfsduurcorrectie voor muziek en exclusief meteocorrectieterm $C_m$, en is daarmede te beschouwen als een $L_i$ zoals bedoeld in de Handleiding meten en rekenen industrielawaai van 1999.

**Indirecte hinder**
Naast de directe hinder dient geluid ten gevolge van transport- en vervoersbewegingen op de openbare weg van en naar de inrichting in de beoordeling te worden betrokken. Bij deze beoordeling wordt doorgaans aangesloten bij de systematiek zoals die is neergelegd in een door het ministerie VROM uitgebrachte circulaire (Circulaire d.d. 29 februari 1996 kenmerk MBG 96006131 “geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van vergunningverlening op basis van de Wet milieubeheer”). Specifiek daarbij is dat, in analogie met de beoordeling van regulier verkeerslawaai krachtens de Wet geluidhinder, de geluidniveaus vanwege indirecte hinder uitsluitend beoordeeld worden op basis van het equivalente geluidniveau. Naast richtlijnen voor de beoordeling geeft de circulaire ook de strategie aan voor geluidbeheersing. De Circulaire kent een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) en de maximale grenswaarde van 65 dB(A) op de gevels van woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen. Bij waarden hoger dan de voorkeursgrenswaarde wordt geadviseerd de dan optredende binnenwaarden niet hoger te laten zijn dan de overeenkomstige grenswaarden uit de Wet geluidhinder.

In het hiervoor genoemde rapport van PEUTZ is ook de indirecte hinder onderzocht. De geluidsbelasting door indirecte hinder op de gevels van woningen en/of andere geluidgevoelige gebouwen mag maximaal 65 dB(A) bedragen. Om aan deze waarde te voldoen zijn de volgende aantallen voertuigbewegingen van en naar VTE toegestaan:

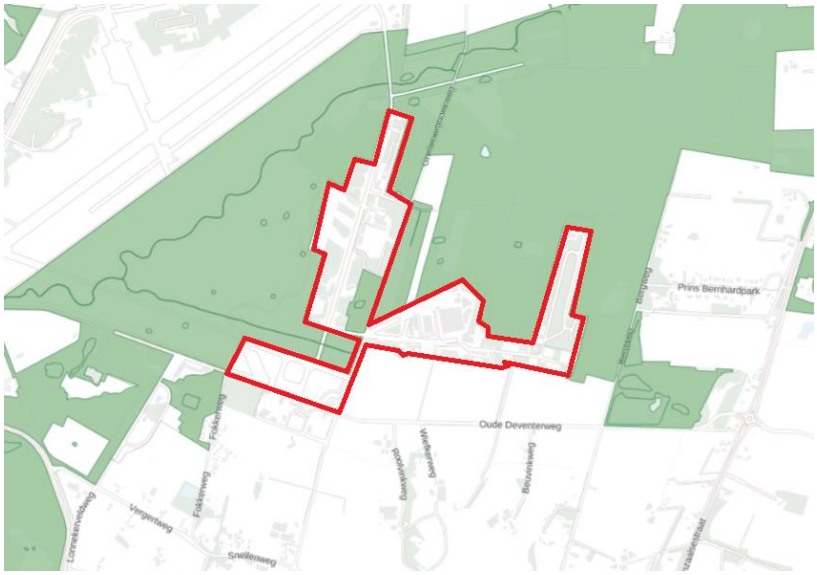
- Dagperiode (07.00 – 19.00 uur): maximaal 11.100 voertuigbewegingen
- Avondperiode (19.00 – 23.00 uur): maximaal 1.110 voertuigbewegingen
- Nachtperiode (23.00 – 07.00 uur): maximaal 740 voertuigbewegingen

## 4.8 Natuur

### 4.8.1 Gebiedsbescherming

**Natura 2000-gebieden**
De projectlocatie ligt niet binnen een gebied dat is aangewezen als Natura 2000-gebied of in de directe nabijheid daarvan. Op ca. 2,5 kilometer afstand van de locatie ligt het Natura 2000-gebied “Lonnekermeer” en op bijna 5 kilometer “Landgoederen Oldenzaal”. Op grotere afstand liggen de Natura 2000-gebieden “Lemselermaten”, “Dinkelland” en “Aamsveen”. In 2021 heeft TAUW een Passende beoordeling uitgevoerd voor de ontwikkelingen in het bestemmingsplan voor Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie (VTE). In deze Passende Beoordeling is geconcludeerd dat mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden zich beperken tot stikstofdepositie (**bijlage 12:** Actualisatie Passende beoordeling Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie, 23 april 2021, kenmerk R002-1277632AIH-V02-los-NL). Andere relevante verstoringsaspecten op de omliggende Natura 2000-gebieden, waaronder vernatting, verdroging, licht, geluid en optische verstoring, treden niet op. Effecten treden niet op omdat de ontwikkeling niet leidt tot wijzigingen in het grondwaterregime en op relatief grote afstand ligt van Natura 2000-gebieden, waardoor geen sprake is van verstoring door licht en geluid of optische verstoring. Ook bij de kleinschaliger exploitatie zoals voorzien in de onderhavige vergunningaanvraag zijn alleen de effecten van stikstofdepositie van belang. In het rapport 'Stikstofdepositie onderzoek Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie’ van TAUW, met bijlagen d.d. 18 oktober 2024, R010-1277866BRA-V02 (**bijlage 13**) is inzichtelijk gemaakt dat de aangevraagde exploitatie van de evenementenlocatie niet leidt tot een toename van stikstofdepositie op voor stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden. Maatregelen over het gebruik van de locatie worden opgenomen als voorschriften bij het projectafwijkingsbesluit (zie par. 2.4).

**Natuurnetwerk Nederland**
Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een samenhangend netwerk van natuurgebieden en landbouwgebieden met veel natuurwaarden. Het NNN heeft als doel het behouden, beschermen en versterken van de rijkdom aan plant- en diersoorten (biodiversiteit) en beoogt een bijdrage te leveren aan het realiseren en in stand houden van een (inter-)nationaal vitaal stelsel van natuurgebieden.




*Figuur 4.9 Ligging projectgebied ten opzichte van de NNN*

Rondom het projectgebied ligt het NNN-gebied. Het projectgebied zelf ligt niet in het Natuurnetwerk Nederland. Het NNN heeft geen externe werking. Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het projectafwijkingsbesluit.

### 4.8.2 Soortenbescherming

In hoofdstuk 3 van de Wet natuurbescherming is de aanwijzing en bescherming van planten- en diersoorten geregeld. Hiertoe zijn in deze wet een aantal verbodsbepalingen opgenomen, zoals het verbod op het opzettelijk doden of verontrusten van dieren of het verbod op het plukken van planten. Daarbij is het "nee, tenzij" principe het uitgangspunt. Er mag geen schade worden toegebracht aan beschermde dieren of planten, tenzij dit uitdrukkelijk is toegestaan en daarbij zorgvuldig wordt gehandeld.
Bij elke ruimtelijke ontwikkeling moet worden getoetst of de beoogde activiteiten mogelijk negatieve gevolgen kunnen hebben voor in dat gebied voorkomende vaste rust- en verblijfplaatsen van en/of de functionele leefomgeving van beschermde soorten. Indien noodzakelijk dienen tijdig passende preventieve of mitigerende maatregelen te worden getroffen om overtreding van verbodsbepalingen te kunnen voorkomen en de functionaliteit van het gebied voor de aanwezige beschermde soorten te kunnen waarborgen. Indien negatieve gevolgen voor beschermde soorten niet of niet volledig kunnen worden voorkomen, is een ontheffing van de betreffende verbodsbepalingen noodzakelijk en dient aannemelijk te worden gemaakt dat deze redelijkerwijs ook verleend zal kunnen worden.

**Beschermde planten- en diersoorten en het projectgebied**
Vanaf 2010 zijn verschillende ecologische onderzoeken verricht in het kader van de gebiedsontwikkeling Voormalige Vliegbasis Twenthe. Op basis van deze onderzoeken is door Bureau Waardenburg een effectenbeoordeling en toetsing aan hoofdstuk 3 Wnb uitgevoerd (**bijlage 14:** Effecten van de gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente op beschermde soorten, 2 februari 2018, rapportnummer: 17-019). Aanvullend is door TAUW een effectbeoordeling opgesteld voor de 12 evenementdagen die op het aspect geluid afwijken van de reguliere situatie (**bijlage 15**: Natuurtoets soortenbescherming voor 12 evenementdagen Evenementenlocatie Vliegveld Twenthe, 2 februari 2018, kenmerk R004-1250989JRE-kmi-V01). Door TAUW zijn de voorgenoemde rapporten in 2021 geactualiseerd (**bijlage 16**: Actualisatie natuuronderzoeken Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie, 28 april 2021, kenmerk R001-1277632AIH-V03-avg-NL).

Ten behoeve van de onderhavige aanvraag projectafwijkingsbesluit heeft opnieuw een actualisatie plaatsgevonden in Eelerwoude, ‘Beschermde flora & fauna. Samenvattend en actualiserend overzicht van beschermde flora en fauna binnen het projectgebied van Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie (VTE))’ kenmerk: 205767 d.d. 28 maart 2024 (**bijlage 17**), en TAUW ‘Omgevingsvergunning VTE 2024 onderdeel natuur’ kenmerk: 1277866. d.d. 29 maart 2024 (**bijlage 18**).

Door TAUW zijn in 2021 alle mogelijke effecten onderzocht van alle activiteiten die het bestemmingsplan uit 2021 mogelijk maakte. De vergunningaanvraag heeft betrekking op een klein deel van deze al onderzochte activiteiten, en ziet alleen op het gebruik van het terrein als evenementenlocatie, en dan ook nog eens in veel minder intensieve vorm dan onderzocht in het kader van het bestemmingsplan uit 2021. In de notitie van Eelerwoude uit 2024 staat de actuele situatie beschreven aangaande beschermde soorten. Eelerwoude komt tot de conclusie dat het gebruik

als evenementenlocatie niet leidt tot andere, afwijkende effecten dan eerder getoetst en beschreven. De monitoring wordt in 2024 voortgezet, zodat eventuele effecten tijdig worden opgemerkt en maatregelen kunnen worden getroffen. TAUW onderschrijft deze conclusie in de notitie van 29 maart 2024.

In de notitie van TAUW staan maatregelen genoemd om negatieve effecten op beschermde soorten te voorkomen. Deze maatregelen waren nodig voor alle activiteiten die het bestemmingsplan uit 2021 mogelijk maakte. De vergunningaanvraag ziet uitsluitend op het gebruik van de locatie en op een veel kleinschaliger exploitatie dan dit bestemmingsplan. VTE wil echter de maatregelen die relevant zijn voor de exploitatie onder het bestemmingsplan, ook in de aangevraagde situatie voortzetten. Maatregelen over het gebruik van de locatie worden opgenomen als voorschriften bij het projectafwijkingsbesluit (zie par. 2.4).

Met inachtneming van de maatregelen is geen sprake van overtreding van de verbodsbepalingen uit de Wnb. Het soortenbeschermingsregime staat niet in de weg aan de uitvoerbaarheid van het projectafwijkingsbesluit.

## 4.9 Waterhuishouding

Op grond van het bepaalde in art. 3.1.6 Bro moet bij een project worden aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met de waterhuishouding.

**Hemelwater**
Uitgangspunt in het beleid van zowel gemeente als waterschap is het voorkomen van wateroverlast, ook bij hevige buien.

De gemeenteraad heeft op 25 oktober 2021 het Water- en Klimaatadaptatieplan 2022-2026 vastgesteld. Dit beleidsplan beschrijft hoe Enschede toewerkt naar een waterrobuuste, klimaatbestendige en biodiverse gemeente in 2050. Enschede wordt nog 'groener' en 'blauwer' om goed voorbereid te zijn op een nattere, hetere en drogere toekomst. Water de ruimte geven en stenen vervangen door planten en bomen gaan wateroverlast, hittestress en verdroging tegen. Zo werkt Enschede verder aan een aantrekkelijke 'duurzame en groene stad' waar mensen graag wonen, leven en werken! Nu en in de toekomst. In het plan zijn nieuwe waterbergingsnormen opgenomen. Bij bouwplannen worden eisen gesteld aan de hoeveelheid regenwater die op eigen terrein moet worden geborgen.

**Afvalwater**
Uitgangspunt in het gemeentelijk beleid voor de waterhuishouding is dat het ontstaan van afvalwater wordt beperkt. In nieuwe situaties (nieuwbouw, herontwikkeling) wordt afvalwater gescheiden van het hemelwater aangeboden en afgevoerd. De gemeente zorgt er voor dat het afvalwater vanaf de perceelsgrens wordt getransporteerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie van het waterschap Vechtstromen. In het buitengebied is niet overal in de openbare ruimte een systeem aanwezig voor de afvoer van afvalwater. In dat geval moet op eigen terrein een individuele behandeling van afvalwater (IBA), al dan niet met een helofytenfilter, worden ingericht.

**Oppervlaktewater**
Uitgangspunt in het gemeentelijk beleid voor de waterhuishouding bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is dat bestaand oppervlaktewater (sloten en vijvers) gehandhaafd blijft. Bij de herinrichting van het oppervlaktewatersysteem zijn de benodigde afvoercapaciteit, de streefbeelden en de kwaliteitsdoelstellingen van het waterschap Vechtstromen en de gemeente Enschede leidend. Het oppervlaktewater wordt liefst op fraaie wijze geïntegreerd in het stedenbouwkundig plan, zodanig dat het water beleefd kan worden en goed te beheren is. Eventueel nieuw oppervlaktewater mag geen permanente verlaging van de grondwaterstand veroorzaken, tenzij dit oppervlaktewater mede als doel heeft grondwateroverlast in bestaand stedelijk gebied te beperken. De aanleghoogte van nieuw oppervlaktewater dient zodanig te zijn dat de overstromingskans vanuit oppervlaktewater beperkt wordt tot eens per 100 jaar (T=100). Bij ontwikkelingen nabij watergangen geeft het waterschap Vechtstromen een aanleghoogte advies.

**Grondwater en ontwatering**
In de Waterwet is vastgelegd dat perceeleigenaren zelf verantwoordelijk zijn voor het grondwater op hun perceel. De ontwatering van een perceel is afhankelijk van het gebruik van de grond. Onder ontwatering wordt verstaan: het verschil tussen het peil van de weg of van de bebouwing en de gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG). Om ongewenste effecten van hoge grondwaterstanden te voorkomen wordt geadviseerd de in onderstaande tabel genoemde ontwateringshoogtes aan te houden:

| Grondgebruik | Ontwatering (m – onderkant vloer/maaiveld/as van de weg) |
|---|---|
| Primaire wegen | 0,7 m onder de as van de weg |
| Secundaire wegen en erfontsluitingswegen | 0,5 onder de as van de weg |
| Bouwwerken met kruipruimten | 0,7 onder de onderkant van de vloer |
| Bouwwerken zonder kruipruimten | 0,5 onder de onderkant van de vloer |
| Groen | 0,5 onder het maaiveld |

De gemeente zorgt in voorkomende gevallen in de openbare ruimte voor passende en doelmatige maatregelen volgens de systematiek van risicogestuurd beheer. Dat betekent dat beslissingen over waar en hoe maatregelen worden getroffen genomen gaan worden op basis van mogelijke risico's.

**Afwatering**
Om op perceelsniveau te kunnen voorkomen dat afstromend regenwater problemen veroorzaakt gelden de volgende advieswaarden voor peilhoogtes:

- Het vloerpeil minimaal 0,30 m boven straatpeil (kruin van de weg t.o.v. toegang ter plaatse);
- Het perceel vlak of richting de weg af laten lopen;
- De maaiveldpeilen en vloerpeilen van de verschillende percelen op elkaar afstemmen.

**Waterhuishouding bij het project**
Het aangevraagde gebruik van het VTE-terrein leidt niet tot wijzigingen in en is niet van invloed op waterhuishouding.

# Hoofdstuk 5 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

## 5.1 Actualiteit onderzoeken

Op grond van art. 3.1.1.a Bro kan bij de vaststelling van een bestemmingsplan in ieder geval gebruik worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar. Dit geldt ook voor de aanvraag van een projectafwijkingsbesluit. Aan de aanvraag zijn geactualiseerde gegevens ten grondslag gelegd, behoudens het onderzoek naar de marktbehoefte. Dit onderzoek is nog steeds actueel.

## 5.2 Burgerparticipatie

Het gebruik van het VTE-terrein als evenementenlocatie is niet nieuw. Sinds 2014 op het terrein evenementen georganiseerd en zijn diverse visies opgesteld, twee bestemmingsplannen vastgesteld en meerdere vergunningen verleend. Voor elk daarvan is wettelijke ruimte geboden om te reageren. De dorpsraad Lonneker, omwonenden en andere belanghebbenden zijn van het bestaan van deze plannen op de hoogte. De belanghebbenden zijn steeds op voor dit initiatief relevante momenten nauw betrokken bij deze ontwikkelingen. Daarbij gaat het onder andere om de voorbereiding van de structuurvisie (2009), om het inrichtingsplan voor de ecologische hoofdstructuur (2013) en om de Nota van uitgangspunten Middengebied Luchthaven uit 2015.

De omwonenden (Noabers Lonneker) worden daarnaast via het regulier noabers overleg over de ontwikkelingen op het VTE-terrein geïnformeerd door de wijkregisseur, de omgevingsmanager en de directie van VTE.
Op 16 september 2024 heeft verder een gesprek plaatsgevonden tussen de gemeente, VTE, Landschap Overijssel en Stichting Lonnekerberg over o.a. het voorliggende projectafwijkingsbesluit.

## 5.3 Procedure

**Verklaring van geen bedenkingen**
Op de procedure voor het verlenen van een projectafwijkingsbesluit is de uitgebreide voorbereidingsprocedure uit par. 3.3 van de Wabo van toepassing. Voordat burgemeester en wethouders een projectafwijkingsbesluit kunnen verlenen is het wettelijk verplicht dat de gemeenteraad eerst een verklaring van geen bedenkingen moet afgeven voor een of meer onderdelen van de te verlenen omgevingsvergunning (art. 6.5 lid Bor en art. 2.27 Wabo).

In afwijking van art. 6.5 lid 1 Bor is voor het verlenen van de vergunning geen verklaring geen bedenkingen van de gemeenteraad vereist in gevallen die door de gemeenteraad zijn aangewezen (art. 6.5 lid 3 Bor). De gemeenteraad van Enschede heeft bij besluit van 22 juni 2015 een lijst met categorieën vastgesteld waarvoor geen verklaringen van geen bedenkingen behoeft te worden verleend. Een van de daarop vermelde categorieën zijn initiatieven die passen binnen het advies ‘Technology Base Twente’ van de Commissie van Wijzen van 30 oktober 2014 (Advies Commissie Wientjes) en die zijn voorzien van een positief advies van Top- en Kwaliteitsteam. Het aangevraagde project past binnen het advies, omdat het voorziet in de organisatie van evenementen, shows en presentaties.

De ontwikkeling past ook binnen het advies van 25 april 2024 van het Regieteam (nieuwe naam voor het Kwaliteitsteam zoals bedoeld in het raadsbesluit van 22 juni 2015). Een verklaring van geen bedenkingen is dan ook in dit geval niet benodigd.

**Terinzagelegging ontwerpbeschikking**
De ontwerpbeschikking met de daarbij behorende stukken ligt gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage. Tijdens deze periode kan een ieder zienswijzen naar voren brengen bij het college van burgemeester en wethouders. De terinzagelegging en de mogelijkheid om tijdens die periode zienswijzen naar voren te brengen dient te worden aangekondigd in de Huis aan Huis, de Staatscourant en via internet.

**Rechtsbescherming**
Na verlening van het projectafwijkingsbesluit staat voor belanghebbenden de mogelijkheid open om bij de Rechtbank Overijssel beroep in te stellen. Op het projectafwijkingsbesluit is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis en Herstelwet van toepassing. In verband hiermee moeten de beroepsgronden in het beroepschrift worden opgenomen. Na afloop van de beroepstermijn kunnen geen nieuwe beroepsgronden meer worden aangevoerd.

# Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van het bepaalde in art. 6.12 Wro dient de gemeenteraad voor gronden waarop een bouwplan als bedoeld in art. 6.2.1 Bro is voorgenomen een exploitatieplan vast te stellen. Het gebruik van de evenementenlocatie is geen bouwplan als bedoeld in art. 6.2.1 Bro. Het vaststellen van een exploitatieplan is dan ook niet noodzakelijk. Het betreft hier een particulier initiatief, waarvan de uitvoering niet afhankelijk is van financiële bijdragen van de gemeente Enschede. Er bestaat voor de gemeenteraad derhalve geen grond voor publiekrechtelijk kostenverhaal. Kosten worden voldaan op basis van de legesverordening. Gelet op het voorgaande is de economische uitvoerbaarheid van het projectafwijkingsbesluit voldoende aangetoond.

# Hoofdstuk 7 Conclusies

Op basis van het gestelde in deze ruimtelijke onderbouwing kan voor het aangevraagde gebruik van het VTE-terrein als evenementenlocatie een projectafwijkingsbesluit als bedoeld in art. 2.12 lid 1 onder a sub 3 Wabo worden verleend.

# Bijlagen

1. Situatietekening op schaal projectgebied.

2. TAUW, ’Mer-notitie. Oplegnotitie bij het MER 2016’, Rapport R005-1277178RLX-V05-kzo-NL d.d. 29 maart 2024.

3. Geluidcontouren ecologische waarden KHz.

4. Bureau Stedelijke Planning, Ladderonderbouwing evenementen en leisure VTE-terrein Enschede, 20 april 2021.

5. RAAP, Onderzoeksgebied Vliegbasis Twenthe, gemeenten Enschede en Dinkelland; bureau- en inventariserend veldonderzoek naar archeologische resten en een bureaustudie naar de relicten van de Fliegerhorst uit WOII, kenmerk 0925-6229.

6. RAAP, Plangebied Vliegbasis Twenthe, oostelijk deel, gemeente Enschede; archeologisch vooronderzoek: een inventariserend veldonderzoek (karterend booronderzoek), kenmerk 0925-6369.

7. Oversticht, Programma van Eisen Archeologische begeleiding, 25 juni 2012.

8. TAUW, Luchtkwaliteitsonderzoek – Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie, 23 april 2021, kenmerk R002-1277178RLX-V05-nda-NL.

9. Goudappel, ‘Toelichting verkeer - onderzoek Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie’, kenmerk: 0017170.20240328.N1.01 d.d. 28 maart 2024.

10. PEUTZ, Kaartje VTE geluidscontour 45 dB(A) etmaalwaarde.

11. PEUTZ, ‘Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie. Akoestisch onderzoek in het kader van een projectafwijkingsbesluit (PAB VTE 2024)’, Rapportnummer E 1081-34-RA d.d. 27 maart 2024.

12. TAUW, Actualisatie Passende beoordeling Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie, 23 april 2021, kenmerk R002-1277632AIH-V02-los-NL.

13. TAUW, 'Stikstofdepositie onderzoek Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie’, R010-1277866BRA-V02, d.d. 18 oktober 2024 (met bijlagen).

14. Bureau Waardenburg, Effecten van de gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente op beschermde soorten, 2 februari 2018, rapportnummer: 17-019.

15. TAUW, Natuurtoets soortenbescherming voor 12 evenementdagen Evenementenlocatie Vliegveld Twenthe, 2 februari 2018, kenmerk R004-1250989JRE-kmi-V01.

16. TAUW, Actualisatie natuuronderzoeken Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie, 28 april 2021, kenmerk R001-1277632AIH-V03-avg-NL.

17. Eelerwoude, ‘Beschermde flora & fauna. Samenvattend en actualiserend overzicht van beschermde flora en fauna binnen het projectgebied van Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie (VTE)’, Kenmerk: 205767 d.d. 28 maart 2024.

18. TAUW ‘Omgevingsvergunning VTE 2024 onderdeel natuur’, Kenmerk: 1277866 d.d. 29 maart 2024.