Gemeente Enschede

Toelichting

Bestemmingsplan

Voormalige Vliegbasis Twenthe - Midden 2021

Status: Vastgesteld

enschede.nl

Voormalige vliegbasis Twenthe - Midden 2021

Inhoudsopgave

Toelichting 3

Hoofdstuk 1 Inleiding 3
1.1 Aanleiding bestemmingsplan 3
1.2 Doorstart 6
1.3 Ligging en begrenzing plangebied 9
1.4 Geldende juridische regelingen 10
1.5 Wettelijk kader 11
1.6 Procedurestappen 11

Hoofdstuk 2 Gebiedsbeschrijving 14
2.1 Ruimtelijke structuur 14
2.2 Functionele structuur 18
2.3 Cultuurhistorie 23

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving 28
3.1 Voorgenomen gebiedsontwikkeling in het MER 28
3.2 Bestemde ontwikkelingen 30
3.3 Ruimtelijke kwaliteit 36

Hoofdstuk 4 Planologisch beleidskader 37
4.1 Ruimtelijk beleid en regels van het Rijk 37
4.2 Ruimtelijk beleid en regels van de provincie Overijssel 39
4.3 Gemeentelijk ruimtelijk relevant strategisch beleid 41

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten 48
5.1 Milieu 48
5.2 Water 65
5.3 Verkeer 67
5.4 Archeologie 71
5.5 Natuur 72

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid 78
6.1 Exploitatieplan 78
6.2 Ladder Duurzame Verstedelijking 78
6.3 Uitvoerbaarheid binnen planperiode 79

Hoofdstuk 7 Juridische planopzet 80
7.1 Algemeen 80
7.2 Indeling planregels 80
7.3 Beschrijving van het plan 81
7.4 Handhaving 85

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding bestemmingsplan

Oorspronkelijke aanleiding

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 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.

Planontwikkeling

In de plannen van het Rijk, provincie en gemeenten staat het compenseren van het banenverlies, het realiseren van natuur en het realiseren van een acceptabele opbrengst van de grond voor het Rijk centraal. Voor de woongebieden 't Vaneker, Prins Bernhardpark, Overmaat en Fokkerweg en het noordelijke deel van de vliegbasis zijn de bestemmingsplannen inmiddels onherroepelijk. Deze toelichting is opgesteld voor het middendeel binnen de voormalige hekwerken van Defensie, dat beoogd is als terrein voor nieuwe natuur die onderdeel uitmaakt van het NatuurNetwerk Nederland (NNN), evenementen en behoud van het bestaande MASS-radarsysteem. Het gebied wordt -grofweg- begrensd door de Vanekerhoek in het zuiden, de Weerseloseweg en de vliegveldstraat in het westen, het Snijdersveld en Schaddersveld in het noorden en de Oldenzaalsestraat in het oosten. De historische vliegbasis Twente bestaat uit verschillende, niet direct aan elkaar grenzende deelgebieden. De kern wordt gevormd door het Prins Bernard Park in het oosten, Kamp Overmaat en Zuidkamp en het centrale deel. Dit centrale deel is in het bestemmingsplan gesplitst in het noordelijk terrein met unieke bedrijvigheid gekoppeld aan de landingsbaan en ten zuiden ervan een middendeel waarop het evenemententerrein wordt gerealiseerd. Dit deel van de voormalige vliegbasis wordt bedrijfsmatig geëxploiteerd onder de naam 'Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie', in deze toelichting ook aangeduid als 'VTE".



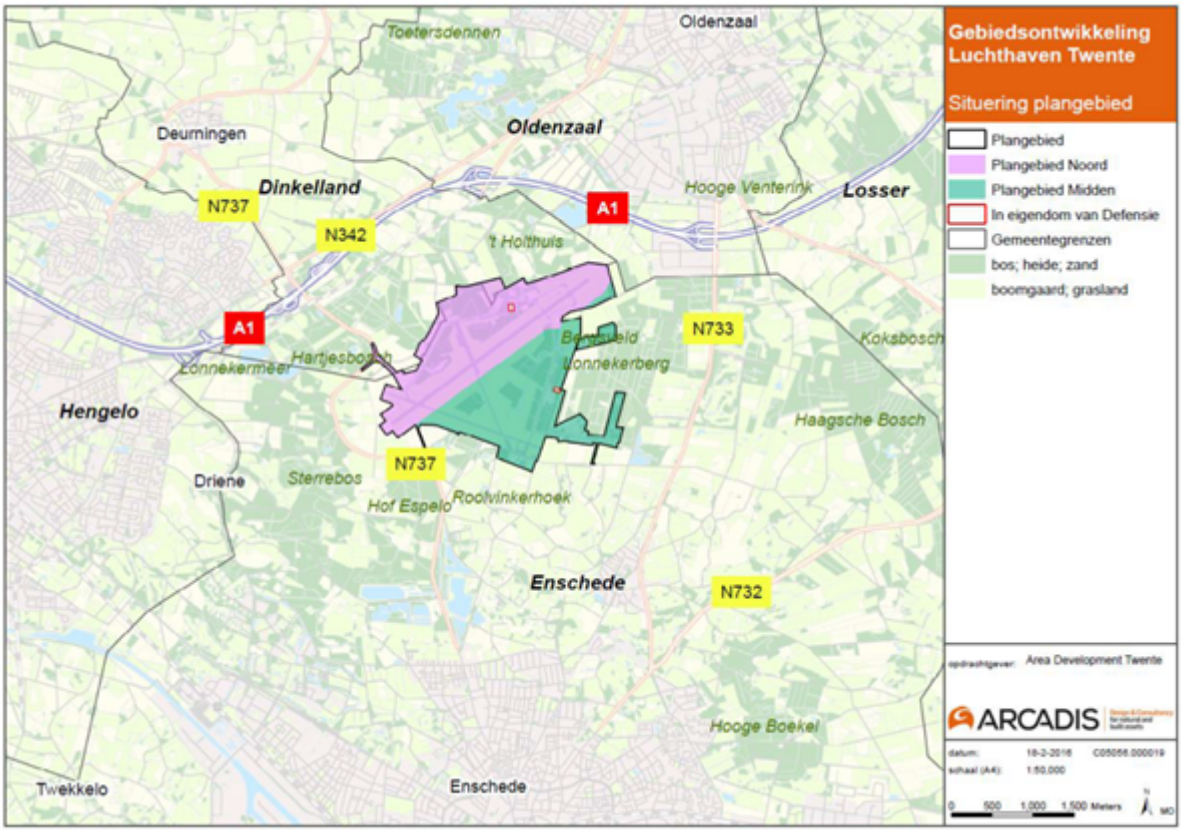
Het bestemmingsplan dat voor dit middendeel wordt opgesteld moet de ruimte creëren om gebruik te maken van de unieke mogelijkheden van dit uitgestrekte gebied. Het plan heeft betrekking op het evenemententerrein Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie (VTE), de nieuw aangelegde natuur (als onderdeel van het natuurnetwerk Nederland, NNN) en de MASS-radar van Defensie. In het plangebied worden ook de directe ontsluitingswegen meegenomen. De aanwezige hangars, shelters, taxibaan en munitiebunkers in een ruime groene setting, maken het tot een locatie die uitdaagt om nieuwe gebruiksvormen voor de bestaande bouwwerken te zoeken. Met respect voor de bijzondere waarden in het gebied, heeft VTE een concept ontwikkeld voor een evenementen- en leisurebestemming. Onder meer die bestemming wordt in het bestemmingsplan gereguleerd en verankerd.

Beleidsvisie

Met de vaststelling van de structuurvisie 'Luchthaven Twente e.o.' in 2009 is de ambitie vastgelegd om een vliegwiel te creëren voor de Twentse economie, dat ertoe leidt dat het verlies van werkgelegenheid door het vertrek van de militaire basis meer dan goed wordt gemaakt. Versterking van de ruimtelijke kwaliteit maakt van die ambitie nadrukkelijk onderdeel uit. Nadien is die ambitie in diverse gemeentelijke en provinciale nota's herbevestigd en nader uitgewerkt. De belangrijkste uitgangspunten voor de invulling van het NNN en het evenemententerrein zijn in 2016 door de gemeenteraad als een nadere uitwerking van de eerdere structuurvisie vastgesteld. De inhoud van deze uitwerking geldt nog onverkort als beleidskader voor de ontwikkelingen in het middendeel.

PlanMER

Op basis van het in februari 2015 in de gemeenteraad van Enschede besproken Plan van Aanpak 'Implementatie Advies Commissie van Wijzen Luchthaven Twente' is vervolgens verder invulling gegeven aan de planontwikkeling. In het ruimtelijk domein zijn de eerste stappen gezet door de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de milieueffectrapportage (MER) als ontwerp ter inzage te leggen en vervolgens vast te stellen door de gemeenten Dinkelland en Enschede en de provincie Overijssel. Hierbij is ook de keuze gemaakt om de tot dat moment opgesplitste MER-procedures voor het noordelijk deel en het middengedeelte samen te voegen, zodat één integrale effectbeoordeling mogelijk werd. Voor het plangebied van het middendeel zie onderstaande afbeelding.



Situering plangebied MER

Bij de uitvoering van de verschillende onderzoeken zijn de volgende activiteiten als uitgangspunt gekozen:

- De ontwikkeling in plangebied Midden bestaat uit de realisatie van natuur in aansluiting op het Natuurnetwerk Nederland en een gebied waar ruimte is voor de herontwikkeling van de Werkparken De Strip, Oostkamp en Deventerpoort (zie voor een nadere beschrijving paragraaf 2.2).
- Plangebied Noord bestaat uit het luchthavengebied, een gedeelte dat wordt ingericht voor bedrijvigheid in de AMM/HTSM-sector (High Tech Systemen en Materialen (HTSM) en Advanced Materials and Manufacturing (AMM), Safety & Security (o.a. de Twente Safety Campus)) en een stuk van de ontsluiting op de N737. Ook is er ruimte voor het testen en vliegen met drones (Unmanned Systems). Binnen het luchthavengebied is, naast de ruimte die nodig is voor de vliegfunctie ten behoeve van Business Aviation en General Aviation, ruimte voor luchthavengebonden bedrijvigheid.

In het MER zijn vervolgens de milieueffecten van de volledige gebiedsontwikkeling en de alternatieven voor de verschillende deelopgaven in de plangebieden Noord en Midden in beeld gebracht met als doel een keuze te kunnen maken voor het voorkeursalternatief (VKA). Bij het bepalen hiervan is natuurinclusief ontwikkeld en is gezocht naar een goede balans tussen economie, landschap, natuur en recreatie. Het zoveel mogelijk behouden van de ruimtelijke kwaliteit gekoppeld aan een realistische marktverwachting van de beoogde ontwikkelingen in combinatie met een neutrale grondexploitatie, vormde het vertrekpunt van het VKA. Op hoofdlijnen bestaat het VKA uit een combinatie van:

- de voorkeursvariant voor het plangebied Midden, gebaseerd op de uitgangspunten vastgesteld door de gemeenteraad van Enschede (april 2015);
- de Campusvariant met een bebouwingspercentage van 13% in plangebied Noord;
- de Trendvariant voor de vliegtuigbewegingen in plangebied Noord.

Meer informatie over dit VKA en de MER is opgenomen in paragraaf 5.1.1, de MER zelf is als bijlage opgenomen bij deze toelichting.

Vernietigd bestemmingsplan

Als onderdeel van de gebiedsontwikkeling van de voormalige vliegbasis Twenthe zijn in maart 2018 de

bestemmingsplannen voor de nieuwe functies door de gemeenteraad vastgesteld. De bestemmingsplannen voor de noordzijde (Technology Base/luchthaven) en de meeste beperkingenzones zijn inmiddels onherroepelijk. Medio 2019 is het bestemmingsplan voor het middendeel (evenemententerrein met bijbehorende geluidszone vanuit het bestemmingsplan met de beperkingenzones, bedrijvigheid op Deventerpoort en de nieuw aangelegde natuur) echter door de 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 voor het middendeel.

1.2 Doorstart

Inleiding

Aan de ambitie om de aantrekkingskracht van de regio Twente te verhogen en de werkgelegenheid in deze regio uit te breiden heeft de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State niet afgedaan. De gemeente Enschede wil nog steeds inzetten op een herontwikkeling van het middengebied van het voormalige Vliegveld Twenthe, tot een gebied voor evenementen en leisure met een landelijke uitstraling.

Ofschoon aan de doelstellingen van het bestemmingsplan ten opzichte van het oorspronkelijke plan uit 2018 niets is veranderd, is het voorliggende plan met een grote mate van zorgvuldigheid voorbereid. Bij de voorbereiding van het vorige bestemmingsplan was nog slechts op hoofdlijnen bekend hoe de activiteiten op het terrein zich zouden kunnen ontwikkelen. Inmiddels zijn er ervaringsfeiten bekend over de exploitatie gedurende een aantal jaren, waardoor in het bestemmingsplan van meer gedetailleerde uitgangspunten over de bedrijfssituatie kon worden uitgegaan voor de verdere doorontwikkeling. Dat heeft geleid tot een nadere precisering van de bouw- en gebruiksmogelijkheden van het terrein en de in acht te nemen waarden en belangen van de omgeving voor het nieuwe bestemmingsplan. Deze uitgangspunten vallen overigens geheel binnen de eerder door de gemeente en provincie vastgestelde beleidskaders. Ter onderbouwing van de keuzes in het bestemmingsplan is uitvoerig onderzoek verricht. Deels kon worden volstaan met eerder uitgevoerd onderzoek, dan wel met een actualisatie daarvan. Anderzijds is ook veel nieuw onderzoek verricht, zoals bijvoorbeeld naar de natuureffecten en naar de verstedelijkingsdruk. Hierna wordt meer in detail ingegaan op de voorbereiding van het bestemmingsplan.

Stikstofdepositie

Als gevolg van de hiervoor genoemde PAS-uitspraak dienen plannen en projecten die kunnen leiden tot een toename van stikstofdepositie op voor stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden en waarvan significante effecten om die reden niet op voorhand kunnen worden uitgesloten, te worden onderworpen aan een passende beoordeling. In het kader van de passende beoordeling die voor het bestemmingsplan 'Voormalige Vliegbasis Twenthe - Midden 2021' is uitgevoerd, is rekening gehouden met de recente jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak en met de Beleidsregels intern en extern salderen van de provincie Overijssel. Aan de hand van deze kaders is een oplossingsrichting geformuleerd om de op het VTE-terrein beoogde activiteiten planologisch mogelijk te maken.

Allereerst wordt in het bestemmingsplan voorzien in het treffen van een verkeersmaatregel in de vorm van een zogenaamde Middengeleider, waardoor de verkeersafwikkeling van gemotoriseerd verkeer van en naar het VTE-terrein via de Oude Deventerweg en de provinciale weg N733 Oldenzaalsestraat wordt afgewikkeld. Daaraast wordt gebruik gemaakt van externe saldering. VTE heeft in het kader van externe saldering stikstofdepositierechten verworven van een training- en pensionstalling voor paarden aan de Roolvinkweg 30 te Enschede. Van de verworven rechten is, conform de provincie beleidsregels, 70% ingezet voor externe saldering. Gelet op het voorgaande is in de passende beoordeling geconcludeerd dat significante effecten zijn uitgesloten.

Planvergelijking

Het oorspronkelijke bestemmingsplan uit 2018 bood een passend kader voor de beoogde ontwikkelingen op het deelgebied Midden. Het voorliggende bestemmingsplan wijkt naar aard, strekking en inhoud dan ook niet wezenlijk af van het vernietigde bestemmingsplan. Toch zijn op de geëigende plaatsen in de regels, verbeelding en toelichting van het plan aanpassingen doorgevoerd. Deels vanwege tijdsverloop en deels vanwege gewijzigde inzichten. De opgedane ervaringen met de activiteiten die vanaf 2018 op het terrein van

VTE zijn ondernomen hebben daaraan bijgedragen. De aanpassingen hebben in hoofdzaak betrekking op het volgende.

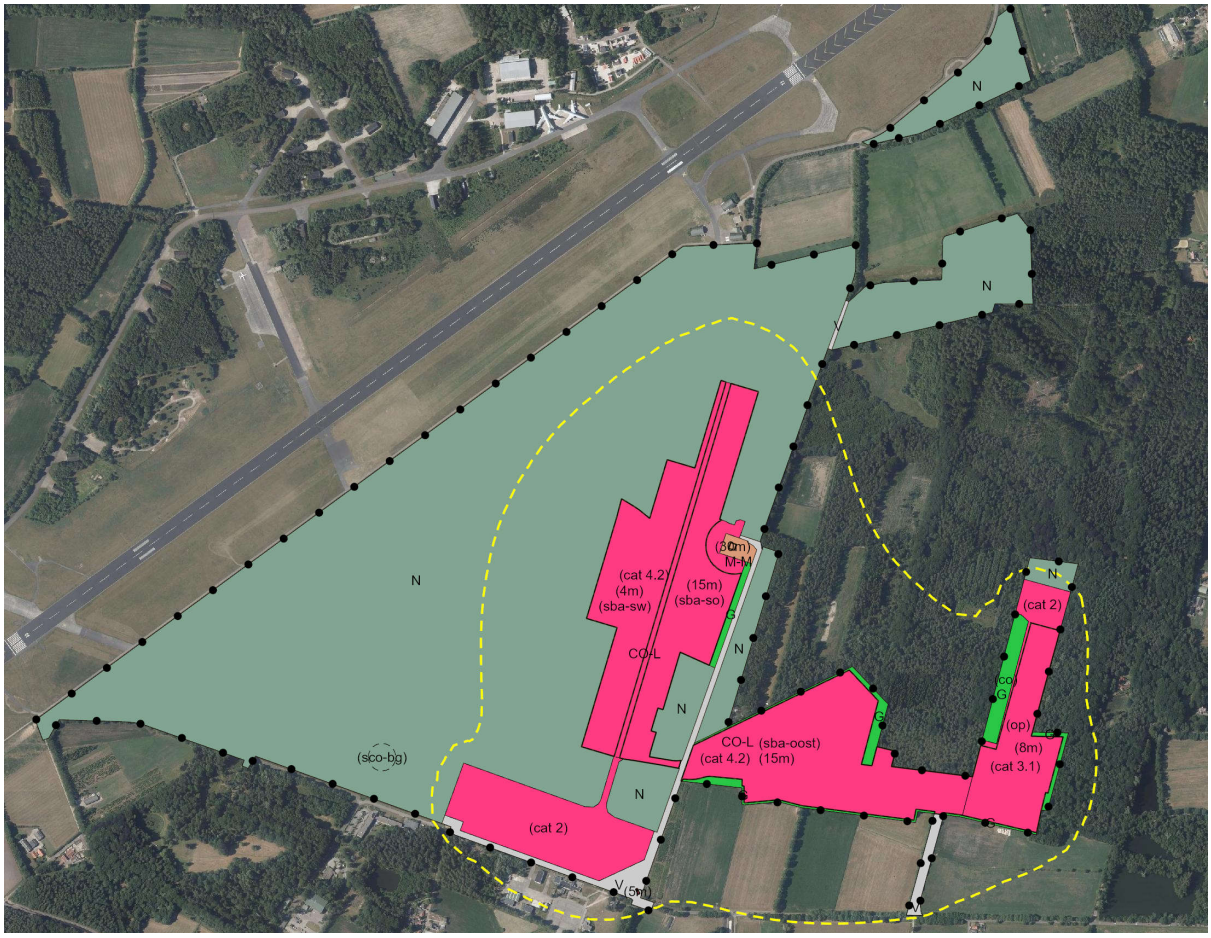
Onderwerp	**Bestemmingsplan 2018 (vastgesteld raad)**	**Bestemmingsplan 2021 (ontwerpbestemmingsplan)**
Milieucategorie	- De Strip en Oostkamp milieucategorie 4.2 - Bunkerstrip milieucategorie 3.2 - P bij Deventerpoort milieucategorie 2	- De Strip en Oostkamp mileucategorie 4.2 - Bunkerstrip milieucategorie 3.1 en milieucateogorie 2 voor de noordelijke punt van de Bunkerstrip - P bij Deventerpoort milieucategorie 2
Plangebied	Met Deventerpoort	- Zonder Deventerpoort, omdat ontwikkeling nog niet bekend is, dus vigerende bestemming. - Minimale verruiming bij de terreinentree ten behoeve van de verkeersvoorziening, de zogenaamde middengeleider.
Bebouwing	Maximaal bebouwd oppervlak 63.000 m^2. Bestaand circa 38.500 m^2. Dus uitbreiding mogelijk met circa 24.500 m^2 bebouwd oppervlak.	Maximale uitbreiding 11.000 m^2 bvo waarvan: - 6.500 m^2 bvo op de "Oostkamp" - 3.500 m^2 bvo op de oostzijde van "De Strip" - 1.000 m^2 op de westzijde van "De Strip" - Geen uitbreiding op de Bunkerstrip of P bij Deventerpoort.
Bouwhoogte	Bouwhoogte voor nieuwe gebouwen: - aan de westzijde van De Strip grenzend aan de nieuwe natuur maximaal 20 meter - oostzijde van De Strip en Oostkamp maximaal 20 meter - Bunkerstrip 12 meter	Bouwhoogte voor nieuwe gebouwen: - aan de westzijde van De Strip grenzend aan de nieuwe natuur maximaal 4 meter - oostzijde van De Strip en Oostkamp maximaal 15 meter - Bunkerstrip 8 meter (is alleen voor de bestaande gebouwen)

Automotive	Karts, quads en crossmotoren met verbrandingsmotoren buiten gebouwen is niet toegestaan (behoudens de 12 evenementendagen met hogere geluidbelasting).	Alle automotive bij leisure (permanente activiteiten) met verbrandingsmotoren is geheel uitgesloten, zowel binnen als buiten gebouwen. Evenementen met voertuigen met verbrandingsmotoren zijn toegestaan en beperkt tot 100 uur per jaar met motoren, 200 uur per jaar met personenwagens en 100 uur per jaar met vrachtwagens.
Horeca	Zelfstandige horeca in bestaande brandweerkazerne	Geen zelfstandige horeca
Geluidzone	Geluidzone wettelijk verplicht, beschermt de omgeving tegen geluidoverlast. Via een geluidzone wordt geborgd dat alle activiteiten gezamenlijk aan de norm van de geluidzone moeten voldoen. Zonder geluidzone worden bedrijven los van elkaar beoordeeld, wat kan leiden tot een hogere geluidsbelasting.	Geluidzone is wat kleiner als gevolg van lagere milieucategorie op de Bunkerstrip.
Evenementendagen	Op 12 dagen per kalenderjaar mag worden afgeweken van de geluidzone	Geen veranderingen, nog steeds 12 dagen per jaar mag worden afgeweken van de geluidzone met dezelfde beperkingen ter bescherming van flora en fauna.
Verkoop evenementen	Maximaal 3 grote verkoopevenementen per jaar.	Maximaal 3 grote verkoopevenementen per jaar.
Vuurwerk	Maximaal 12 dagen per jaar.	Nu gekoppeld aan de 12 evenementendagen met hogere geluidbelasting, met een maximum van 15 minuten per dag.

Stikstof	Bestemmingsplan was voor de toets aan het Natura 2000 gebiedsbeschermingsrecht gebaseerd op de landelijke Programmatische Aanpas Stikstof (PAS)	Bestemmingsplan nu gebaseerd op stikstofdepositie van 0 (nul). Oplossing door een externe saldering (verwerving door VTE van de stikstofrechten van de Roolvinkweg 30) en verkeersmaatregel om aan- en afrijdend gemotoriseerd verkeer via de provinciale weg N733 Oldenzaalsestraat af te wikkelen. Verkeer van en naar het evenemententerrein kan niet meer via de Vliegveldweg, maar moet via de Oude Deventerweg.

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plandeel 'Midden' van de voormalige militaire vliegbasis Twenthe ligt in de driehoek Enschede - Hengelo - Oldenzaal (zie ook de afbeelding 'Situering plangebied MER' in paragraaf 1.1). Het terrein is gelegen 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 het MER en in hoofdstuk 2 van deze toelichting. Naast de gronden die vallen onder de gebiedsontwikkeling wordt in dit bestemmingsplan ook het perceel in eigendom van Defensie meegenomen waarop de MASS-radar is gelegen.



Voor het bestemmingsplan geldt een verplichting om een geluidzone op te nemen vanwege het gegeven dat er in het kader van evenementen gedurende meer dan 8 uur in een week met gemotoriseerde voertuigen gereden kan worden. De geluidzone is mede bepalend voor de begrenzing van het plangebied. De geluidzone en de nieuwe natuur bepalen samen de begrenzing van het plangebied, waarbij in tegenstelling tot het vernietigde bestemmingsplan het deelgebied Deventerpoort geen onderdeel uitmaakt van het plangebied.

1.4 Geldende juridische regelingen

Voor het plangebied geldt momenteel het volgende ruimtelijke regime:

Naam	**Beschrijving**	**Besluitdatum**	**Type**
Buitengebied 1996	Bestemd voor vliegveld en militaire doeleinden	08-09-1997	Bestemmingsplan
Buitengebied Noordwest	Actualisatie van het buitengebied	09-11-2015	Bestemmingsplan
Hangar 11	Het houden van sportevenementen (behoudens gemotoriseerde sporten), besloten bijeenkomsten, beurzen, tentoonstellingen, fairs en vergelijkbare activiteiten	07-01-2014	Project-afwijkingsbesluit
Bedrijven met milieuzones (vuurwerk, risicovol geluid)	Uitsluitend vestiging van risicovolle inrichtingen	18-11-2014	Bestemmingsplan
Buitengebied - zonnepanelen	Mogelijk maken van zonnepanelen op maaiveld in het buitengebied	02-07-2018	Bestemmingsplan
Parkeren Enschede	Het realiseren van voldoende parkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkeling op basis van de gemeentelijke parkeernormennota	11-03-2019	Bestemmingsplan
Cultuurhistorie	Beschermen van cultuuhistorische waarden	06-02-2016	Bestemmingsplan
Voormalige vliegbasis Twenthe - Zones	Voorziet in zonering van een radar, alsmede een geluidszonering gekoppeld aan het vliegveld	12-03-2018	Bestemmingsplan
Lonnekerveldweg 30 en Vliegveldweg 299	Mogelijk maken van een zorginstelling voor de opvang van jongeren op een deel van het perceel Lonnekerveldweg 30. Mogelijk maken van een zelfstandig kantoor op het perceel Vliegveldweg 299.	15-12-2020	Bestemmingsplan

Aan de gebieden waarop de bestemmingsplannen 'Bedrijven met milieuzones (vuurwerk, risicovol, geluid)', 'Buitengebied Noordwest', 'Cultuurhistorie', 'Buitengebied - zonnepanelen', 'Parkeren Enschede' en 'Lonnekerveldweg 30 en Vliegveldweg 299' betrekking hebben wordt een gebiedsaanduiding ten behoeve van de geluidszone toegevoegd. De overige bepalingen uit de genoemde bestemmingsplannen blijven van toepassing en worden met dit bestemmingsplan niet gewijzigd.

1.5 Wettelijk kader

Het wettelijk kader van een bestemmingsplan is de Wet ruimtelijke ordening (hierna Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (hierna Bro).

Wet ruimtelijke ordening (Wro)

De Wro schrijft voor dat de gemeenteraad 'voor het gehele grondgebied van de gemeente een of meer bestemmingsplannen vaststelt, waarbij ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening de bestemming van de in dat plan begrepen grond wordt aangewezen en met het oog op die bestemming regels worden gegeven'.

Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

In het Bro is geregeld aan welke eisen een bestemmingsplan en andere ruimtelijke plannen moeten voldoen, wat vastgelegd moet worden en wat meegewogen moet worden (artikelen 3.1.2 t/m 3.1.7 en artikelen 3.2.1 t/m 3.2.4 Bro). Een bestemmingsplan bestaat uit planregels en een verbeelding. In artikel 3.1.6 van het Bro is bepaald dat elk bestemmingsplan vergezeld gaat van een toelichting. In de toelichting moet worden vermeld wat de uitkomsten zijn van onderzoeken over omgevingsaspecten, wat de gevolgen zijn voor de waterhuishouding, of de Wet milieubeheer van toepassing is, inclusief een milieueffectrapportage (MER), of sprake is van archeologische/cultuurhistorische waarden, welke milieukwaliteitseisen wat betreft lucht, bodem, geluid bij het plan betrokken zijn en welk beleid van gemeente, provincie en Rijk een rol speelt.

Een bestemmingsplan is een juridisch ruimtelijk beleidsdocument, waarin de bestemming van de gronden met inbegrip van de daarop van toepassing zijnde gebruiks- en bouwregels en de daarop aanwezige bebouwing worden vastgelegd, maar waarin ook ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden kunnen zijn opgenomen. Op basis van een bestemmingsplan is een bepaald gebruik toegestaan en kunnen omgevingsvergunningen worden verleend.

Digitalisering

Alle ruimtelijke plannen moeten voor iedereen digitaal beschikbaar en raadpleegbaar zijn. Daarvoor is een landelijke voorziening in het leven geroepen: www.ruimtelijkeplannen.nl . Er moet gewerkt worden via landelijk vastgestelde uniforme regels (artikel 1.2.1 en 1.2.2 Bro, nader uitgewerkt in de ministeriële Regeling standaarden ruimtelijke ordening).

Kosten

In de wet is bepaald dat de kosten voor het maken van een bestemmingsplan verhaald kunnen worden op de aanvrager voor zover het plan bouwplan mogelijk maakt. Die kosten worden vastgesteld in een exploitatieplan, maar ze kunnen ook op een andere wijze verhaald worden bijvoorbeeld door het sluiten van een overeenkomst (afdeling 6.4 Wro).

1.6 Procedurestappen

Voordat een bestemmingsplan onherroepelijk wordt, moeten diverse stappen worden doorlopen. Hieronder worden de belangrijkste stappen toegelicht. Gedurende de totstandkomingprocedure zal deze paragraaf verder worden aangevuld met de informatie uit de op dat moment doorlopen stappen.

1. Vooraankondiging

Als eerste stap in een bestemmingsplanprocedure moeten burgemeester en wethouders het voornemen om een bestemmingsplan voor te bereiden, publiceren in het gemeentelijk huis-aan-huisblad en op internet. Er wordt geen gelegenheid geboden om hierover zienswijzen naar voren te brengen (artikel 1.3.1 Bro), deze mogelijkheid wordt later in de procedure wel geboden. De mededeling dat het bestemmingsplan in voorbereiding wordt genomen is op 29 juli 2020 gepubliceerd in het gemeentelijke huis-aan-huisblad en op de website van de gemeente Enschede.

2. Adviezen lokale organen

Voorafgaand aan het formele vooroverleg vragen burgemeester en wethouders van de gemeente Enschede aan het binnen het plangebied werkzame erkende wijk- of buurtorgaan advies uit te brengen over het in

voorbereiding zijnde bestemmingsplan. Dit is geen wettelijke procedurestap maar een binnen de gemeente Enschede gehanteerde werkwijze, die is vastgelegd in de Regeling Wijkorganen 2008 en nader uitgewerkt in de notitie Wijkorganen en Adviesafspraken.

3. Vooroverleg

In het Bro is voorgeschreven (artikel 3.1.1) dat burgemeester en wethouders voorafgaand aan het in procedure brengen van een nieuw bestemmingsplan overleg moeten plegen met (voor zover er belangen spelen) andere gemeenten, het waterschap, de provincie en het Rijk. In het voorjaar van 2016 zijn diverse overheidsinstanties en vaste overlegpartners benaderd om over drie bestemmingsplannen van de voormalige vliegbasis Twenthe te adviseren. Namelijk over de bestemmingsplannen:

- Voormalige Vliegbasis Twenthe – Noord
- Voormalige Vliegbasis Twenthe – Midden
- Voormalige Vliegbasis Twenthe – Zones

De reacties op de bestemmingsplannen alsmede de gemeentelijke beantwoording van het vooroverleg zijn opgenomen in het rapport “Nota samenvatting en beantwoording reacties vooroverleg” van juni 2016 zie bijlage 1. Voor voorliggend bestemmingsplan zijn de volgende overlegpartners geraadpleegd:

- Gemeente Losser
- Gemeente Dinkelland
- Gemeente Hengelo
- Gemeente Haaksbergen
- Gemeente Oldenzaal
- Gemeente Hof van Twente
- Gemeentelijke monumentencommissie
- Waterschap Vechtstromen
- Ministerie van Defensie
- Regieteam Technology Base
- Noaberoverleg
- Stichting Lonnekerberg
- Stichting Lonnekerland
- Dorpsraad Lonneker
- Landschap Overijssel
- Natuur en Milieu Overijssel
- Oversticht
- Stichting milieuraad Enschede
- Veiligheidsregio Twente
- Provincie Overijssel

Van de binnengekomen reacties en het gemeentelijk commentaar daarop is een verslag opgesteld, dat als bijlage 2 aan de plantoelichting is toegevoegd.

4. Terinzagelegging ontwerpplan

De Wro bepaalt dat op de procedure van een bestemmingsplan de uniforme openbare voorbereidingsprocedure uit afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is. Dit betekent dat het ontwerp van een bestemmingsplan gedurende een periode van zes weken ter inzage moet worden gelegd. Na ter inzage legging kan een ieder gedurende die periode zienswijzen naar voren brengen bij de gemeenteraad.

In het kader van de voorbereiding van het in 2018 vastgestelde bestemmingsplan zijn meerdere onderzoeken verricht die hebben bijgedragen aan de onderbouwing van het bestemmingsplan. Enkele van de onderzoeken zijn door tijdsverloop niet meer actueel en om die reden geactualiseerd ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan. Enkel de rapporten die de planologische ontwikkeling onderbouwen zijn bij dit bestemmingsplan als bijlage opgenomen. De overige rapporten uit het verleden zijn verzameld en beschikbaar gesteld. Ze zijn inzichtelijk via de gemeentelijke website www.enschede.nl.

Zienswijzen

Het bestemmingsplan heeft tezamen met de gecoördineerde besluiten van 3 juni 2021 tot en met 14 juli 2021

voor een ieder ter inzage gelegen. De ter visie legging van deze besluiten is van te voren aangekondigd in het plaatselijke Huis-aan-Huis blad en de Staatscourant.Gedurende de inzagetermijn zijn 7 zienswijzen ingediend. Van de ingekomen zienswijzen en de gemeentelijke beantwoording daarvan is een verslag gemaakt dat als bijlage bij het vaststellingsbesluit van het bestemmingsplan wordt gevoegd. De ingediende zienswijzen geven deels aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan. In de nota is per indiener aangegeven of dat het geval is.

5. Vaststelling

Nadat de zienswijzen zijn behandeld wordt een bestemmingsplan ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad. Daarbij kan het voorkomen dat op basis van de naar voren gebrachte zienswijzen voorgesteld wordt om het bestemmingsplan gewijzigd ten opzichte van het ontwerp vast te stellen. Ambtshalve kan ook worden voorgesteld om op een aantal onderdelen van ondergeschikte aard het plan gewijzigd vast te stellen. Beide gevallen (ambtshalve en naar aanleiding van een zienswijze) is op het onderhavige bestemmingsplan van toepassing. Alle wijzigingen zijn opgenomen in een overzicht dat bij de besluitvorming zal worden betrokken.

6. Coordinatieregeling

Naast een nieuw bestemmingsplan is een omgevingsvergunning voor milieu nodig om gebruik te kunnen maken van de ruimte die het bestemmingsplan voor onder meer evenementen en leisure gaat bieden. Deze procedures worden tezamen met het verkeersbesluit aan elkaar gekoppeld door een zogenaamd coördinatiebesluit. Daardoor wordt de totale doorlooptijd verkort en worden eventuele beroepsprocedures gezamenlijk behandeld. Daarnaast kunnen veel onderzoeken voor beide procedures worden gebruikt, wat leidt tot een besparing in kosten en doorlooptijden.

7. Instellen beroep

Na vaststelling van het bestemmingsplan door een gemeenteraad staat voor belanghebbenden de mogelijkheid open om bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State beroep in te stellen tegen het bestemmingsplan. Deze informatie wordt uitgelegd in de publicatie waarin het besluit bekend wordt gemaakt. Deze publicatie vindt op dezelfde wijze plaats als bij de ontwerpfase. Indieners van een zienswijze krijgen een afschrift van het besluit van de gemeenteraad en de Nota beantwoording zienswijzen, beide als bijlage bij een brief waarin de kennisgeving van het besluit is opgenomen. Belanghebbenden krijgen een periode van zes weken om hun beroepsgronden kenbaar te maken.

Crisis- en herstelwet van toepassing

Op het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis en Herstelwet van toepassing. In verband hiermee dienen beroepsgronden in het beroepschrift te worden opgenomen. Na afloop van de beroepstermijn kunnen geen nieuwe beroepsgronden worden aangevoerd. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State doet binnen zes maanden na afloop van de beroepstermijn uitspraak over de ingestelde beroepen.

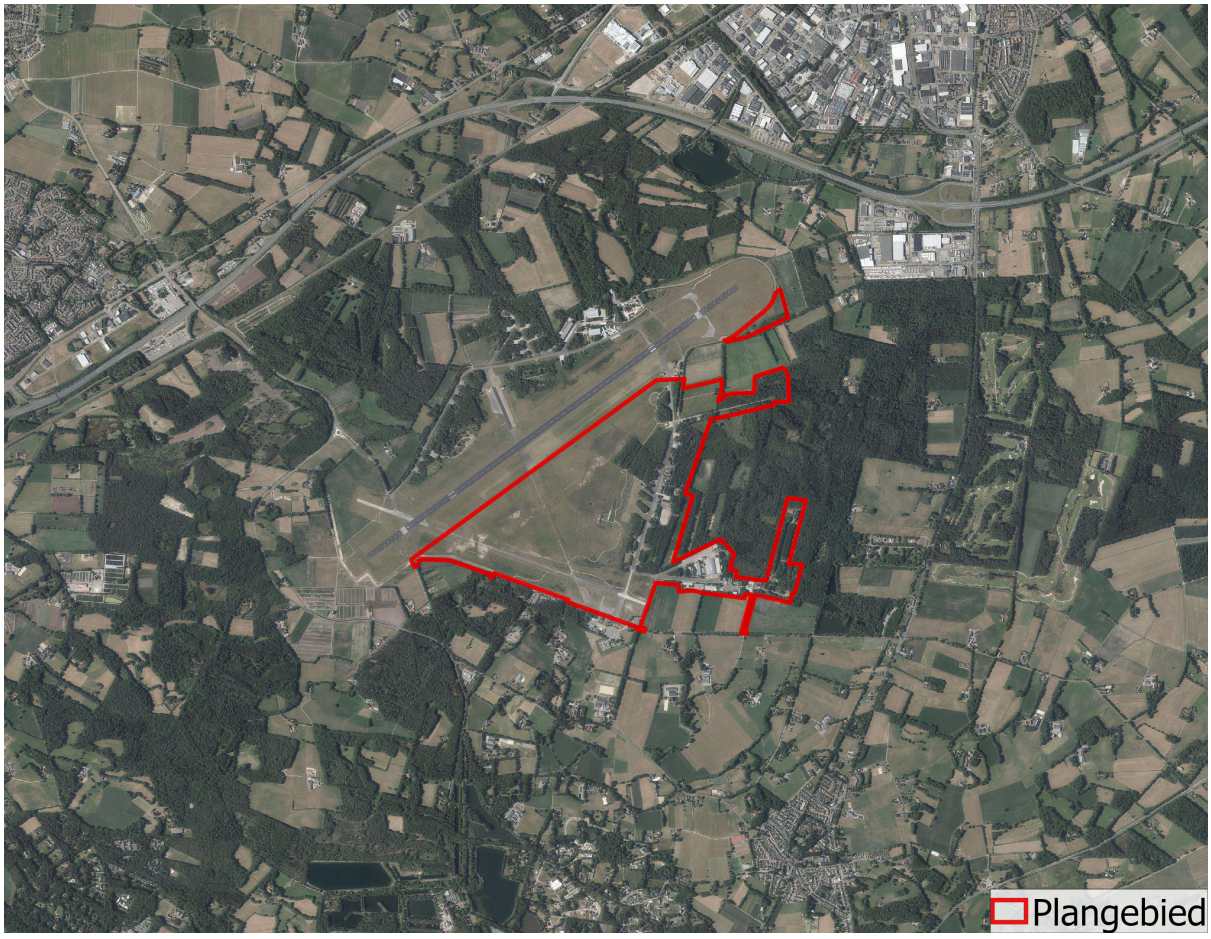
Hoofdstuk 2 Gebiedsbeschrijving

In dit hoofdstuk wordt een algemene beschrijving van de huidige situatie in het plangebied in samenhang met de omgeving rond het plangebied gegeven. Daarbij zal voornamelijk worden ingegaan op de huidige ruimtelijke structuur met een beschrijving van de ruimtelijke kenmerken en karakteristieken.

2.1 Ruimtelijke structuur

Landschappelijke context

Het plangebied is 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.



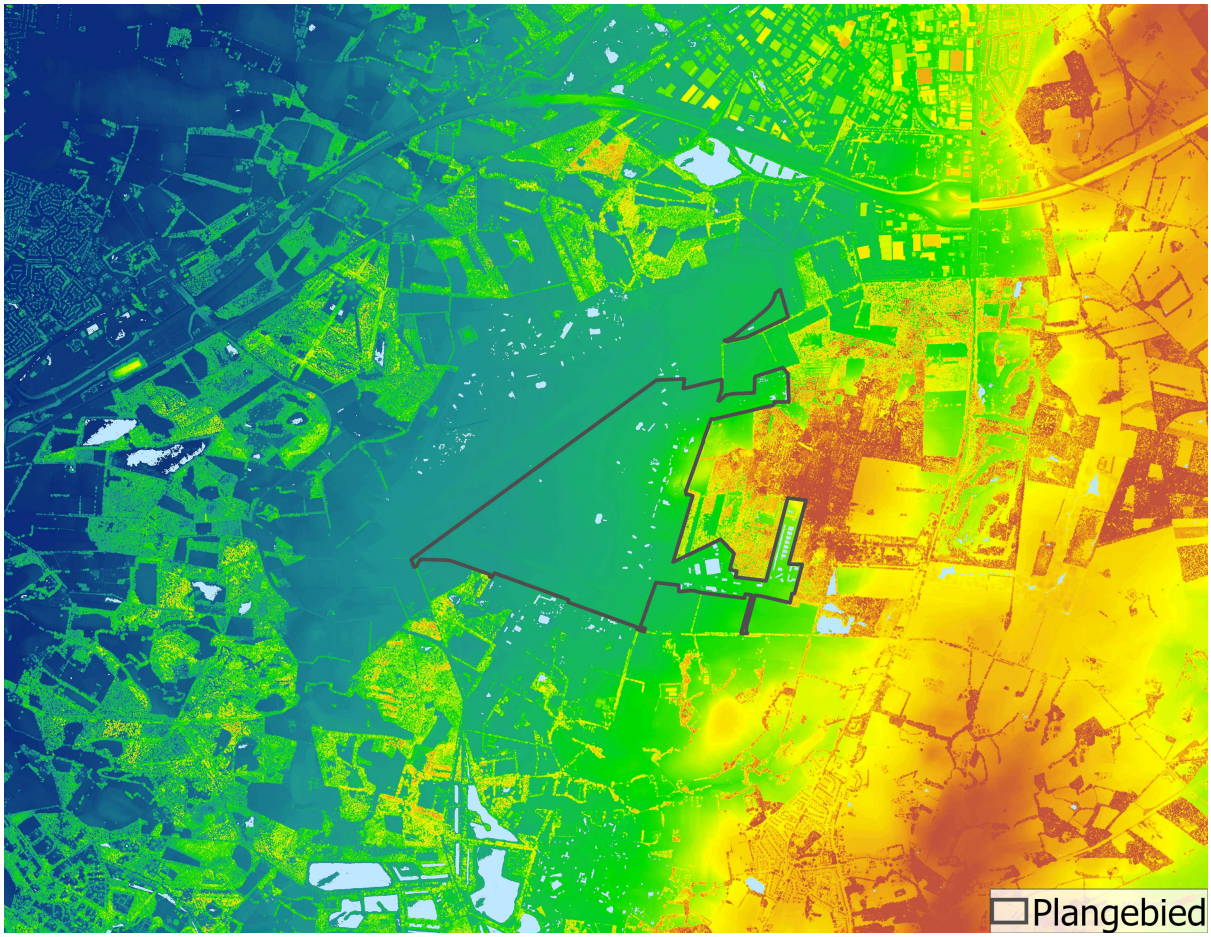
Ligging plangebied in het landschap, plangebied rood omlijnd

Geomorfologie

Het plangebied 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 plangebied 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 plangebied.

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 plangebied. 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.

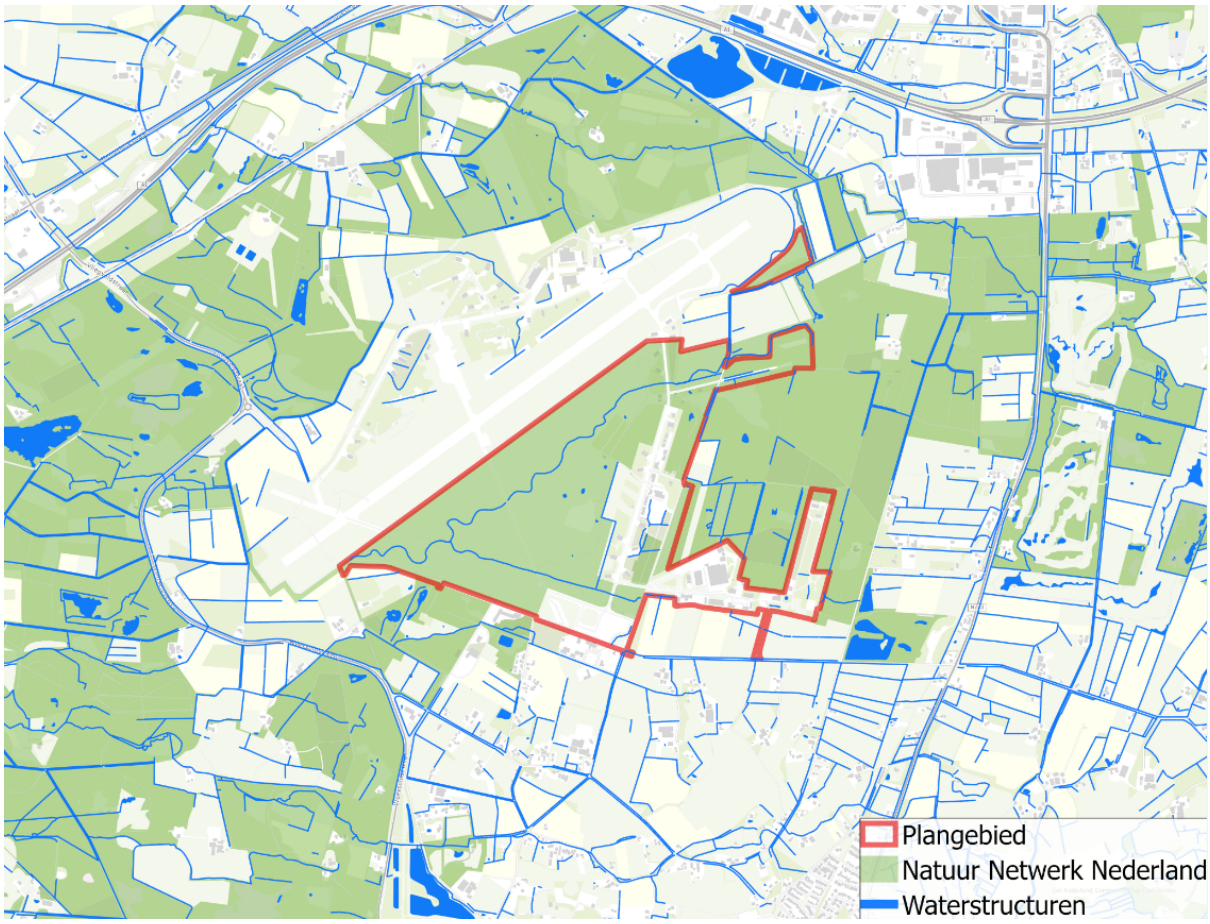


Hoogtekaart, plangebied zwart omlijnd

Waterstructuur

De waterstructuur in het plangebied hangt sterk samen met de geomorfologie van het omliggende gebied. Het meest in het oog springend is de oost-west georiënteerde bekenstructuur. Zuidelijk liggen de Drienerbeek, Eschbeek, Vinkebeek en Elsbeek. Meer noordelijk liggen nog de Deurningerbeek en de Hasselerbeek. Een aantal natuurlijke watergangen die door het plangebied liepen zijn niet meer zichtbaar. Zo is het stelsel van beken dat aan de Lonnekerberg ontspringt en naar het zuiden en westen afwatert, grotendeels onzichtbaar ondergebracht in leidingen en overkluizingen.

Vooral de natuurlijke beken zijn waardevolle waterelementen. Behalve de beken komt in het plangebied op verschillende plaatsen geïsoleerd water voor. Verspreid liggen er in de bosachtige omgeving diverse natuurlijke vennen, waarvan het Lonnekermeer één van de grootste is. Ook zijn diverse gegraven kleine wateren aanwezig.



Omliggende waterstructuren, plangebied rood omlijnd

Ruimtelijke karakteristiek

De omgeving rond het plangebied is bosrijk en heeft een kleinschalig en groen karakter. Wel zijn er verschillende ruimtelijke eenheden op hoofdlijnen te onderscheiden:

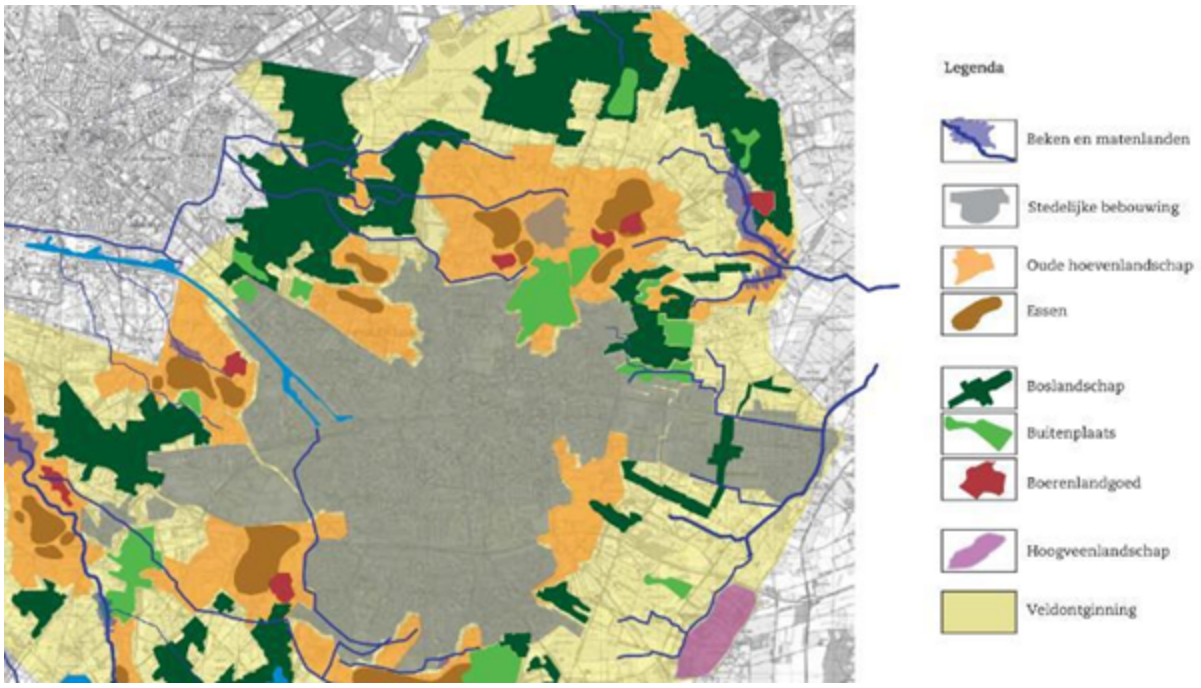
- De band van stedelijke bebouwing van Enschede richting Borne.
- Een aantal min of meer noord-zuid georiënteerde bosgordels (landschapstype boslandschap).
- Meer besloten kleinschalige landschapsdelen met veel houtsingels, lanen etc., vaak voormalige kampontginningen (landschapstype oude hoevenlandschap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



Visualisering ruimtelijke karakteristiekplangebied en omgeving rond het plangebied

Er zijn geen scherpe grenzen tussen de verschillende ruimtelijke eenheden, waardoor ze veelal in elkaar overlopen. Het plangebied 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 plangebied 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.



Landschapstypenplangebied en omgeving rond het plangebied

De beplanting in het plangebied 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 Functionele structuur

Omgeving van het plangebied

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 verbinden 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 luchthaven dan ook niet een duidelijke rand. Het hele terrein loopt over / is zeer sterk ingebed in de omgeving.



Situering plangebied 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. Er is ook geen hoofdentree die ruimtelijk als zodanig herkenbaar is. Via landelijke wegen zijn er meerdere formele en informele toegangen naar het terrein. De entrees van het terrein zelf zijn ook niet nadrukkelijk aanwezig.

De ongedwongen opzet is ook te zien in de beeldkwaliteit. 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 plangebied

Het bestemmingsplan heeft betrekking op het evenemententerrein 'Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie' (VTE), de nieuw aangelegde natuur (als onderdeel van het natuurnetwerk Nederland, NNN), en de MASS-radar van Defensie. In het plangebied worden ook de directe ontsluitingswegen meegenomen (in deze paragraaf niet nader uitgewerkt). Hierna worden de onderdelen die tezamen het plangebied Midden vormen, nader toegelicht.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Tussen het evenemententerrein en het plangebied Noord ('Technology Base') is als onderdeel van de totale gebiedsontwikkeling een circa 134 hectare groot natuurgebied aangelegd. Deze gronden zijn opgenomen in het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en versterken de verbinding tussen de Lonnekerberg en hof Espelo. Het Natuurnetwerk Nederland is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. Sinds de start van de herinrichting van het natuurgebied in november 2014 zijn er wandel-, ruiter- en fietsroutes aan het gebied toegevoegd. Zie de onderstaande afbeelding.



Natuur Netwerk Nederland, plangebied groen weergegeven

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie (VTE)

Het evenemententerrein VTE omvat het platform, de Strip en Oostkamp. Na de toelichting op deze onderdelen is een overzichtskaart opgenomen.

Platform / verharding voor parkeren

Aan de zuidzijde 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.

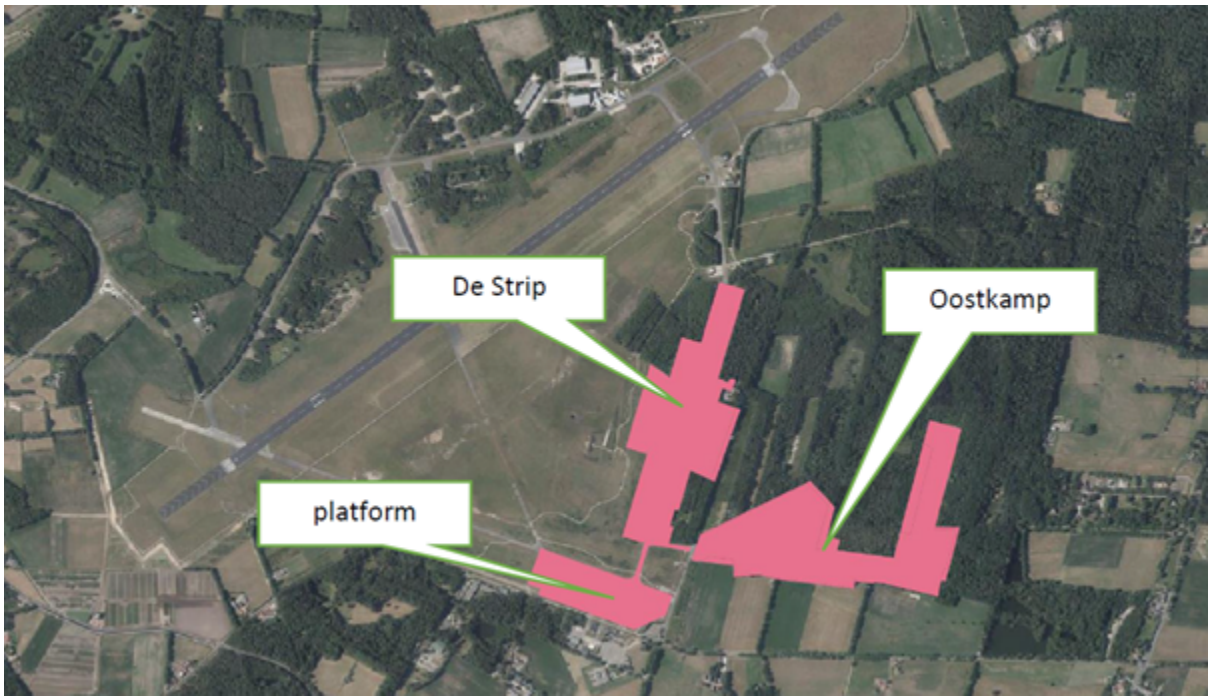
De Strip

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.



Het evenemententerrein VTE

MASS-radar Defensie

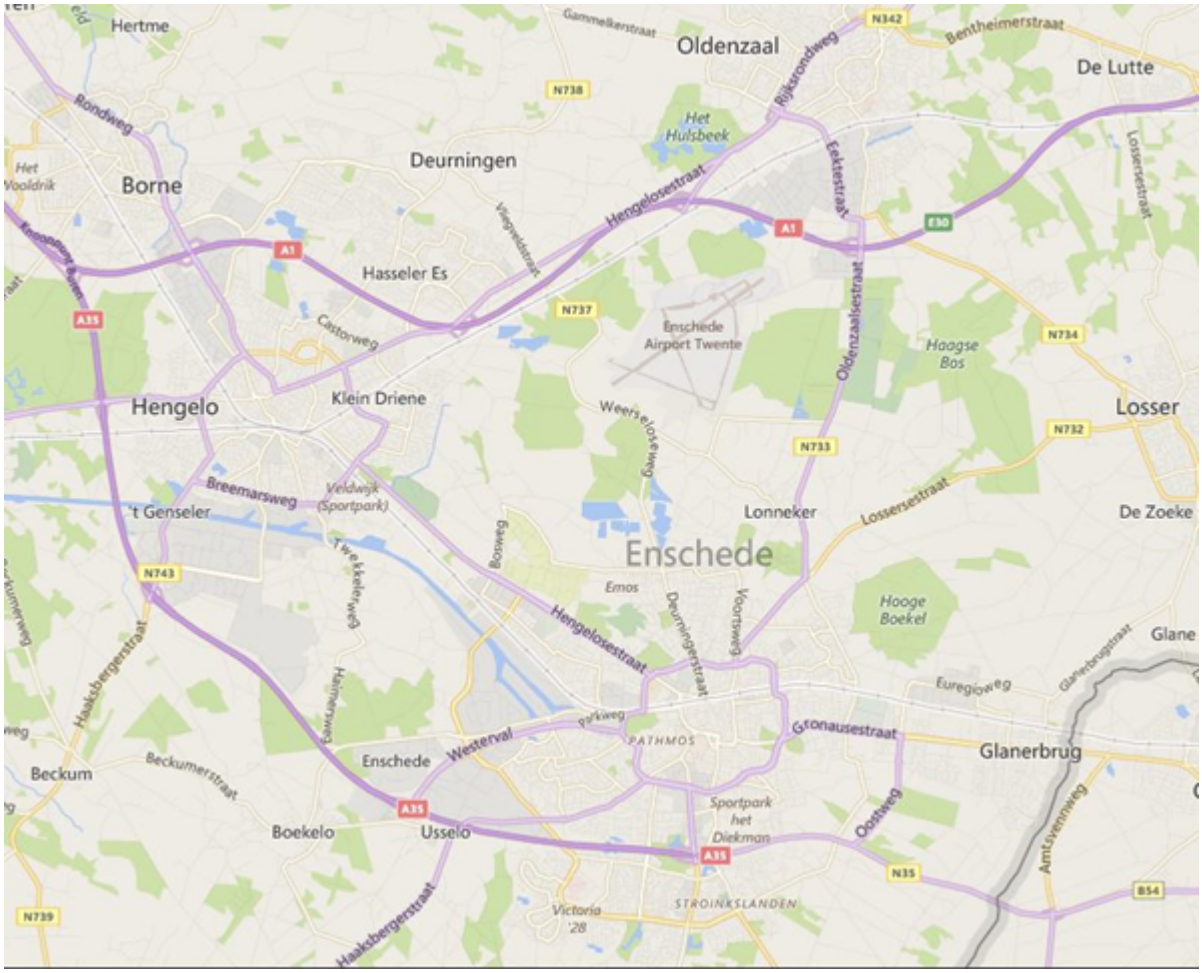
Een klein gedeelte van het plangebied is nog in eigendom gebleven van Defensie. Het gaat om een MASS-radarsysteem (Military Approach Surveillance System), dat onderdeel uitmaakt van een landelijk dekkend radarnetwerk. Op onderstaande kaart is de MASS-radar aangeduid met een oranje vlak.



MASS-radar Defensie

Verkeer

Het plangebied 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 plangebied is vervolgens via het onderliggend wegennet (erftoegangswegen met maximum snelheid 60 km/u) met de omringende gebiedsontsluitingswegen verbonden.



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 plangebied. Ook treinstations liggen op grotere afstand, te weten in Enschede, Oldenzaal en Hengelo.

Fietsverkeer

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

Parkeren

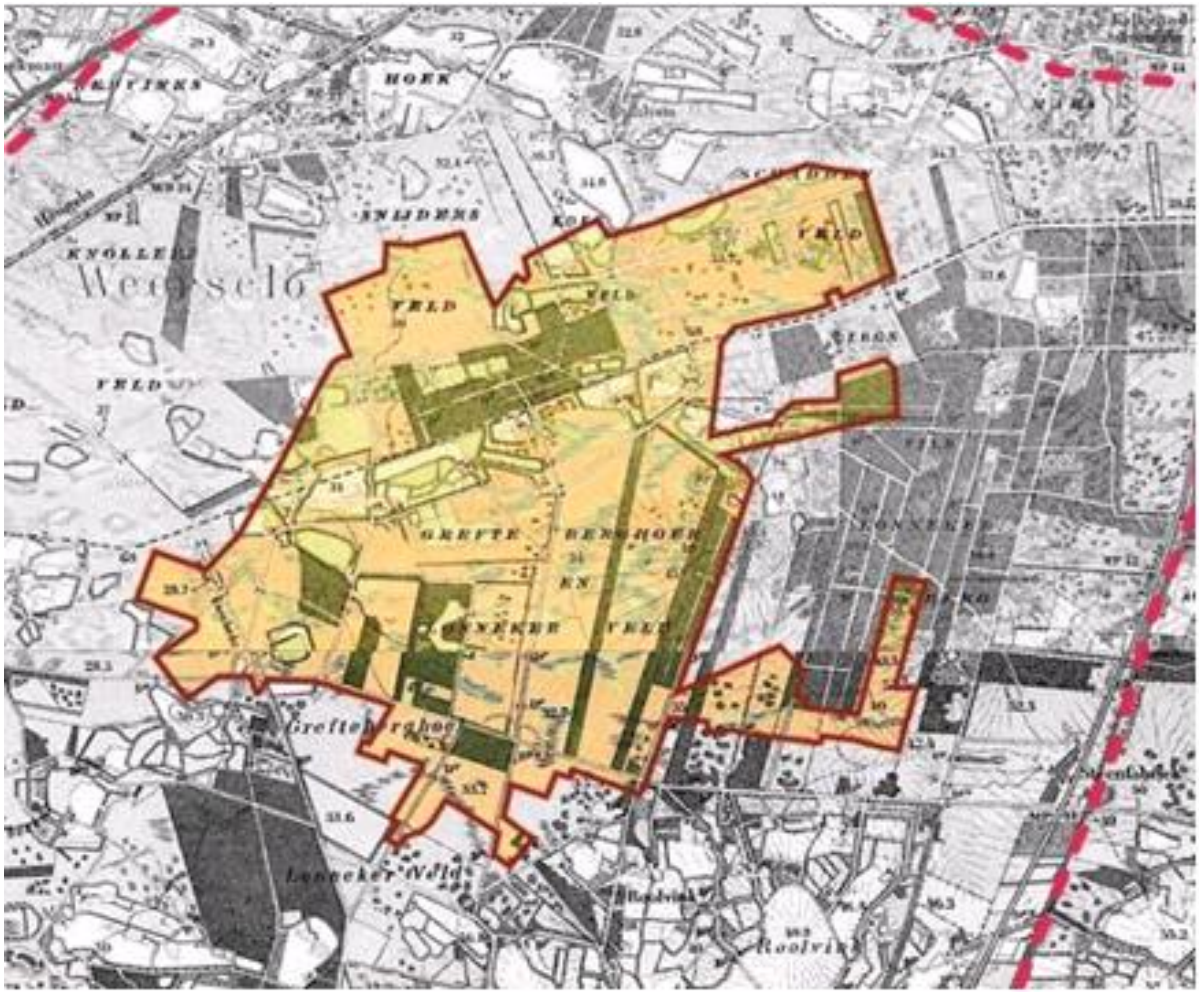
In het plangebied is op maaiveld, al dan niet als zodanig gemarkeerde, parkeerruimte beschikbaar bij bedrijfsgebouwen, kantoren en de voormalige luchthavenvoorzieningen.

2.3 Cultuurhistorie

Historie en ontstaansgeschiedenis plangebied

Twentse landschap

De bewoningsgeschiedenis van het plangebied hangt nauw samen met het ontstaan van het landschap, zoals hiervoor beschreven. 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 plangebied 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.



Historische kaart plangebied 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.



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.



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 plangebied

In het plangebied 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.

Waardestelling - cultuurhistorisch waardevolle structuren en elementen in het plangebied

In 2008 werd in een nota aan de gemeenteraad van Enschede aangegeven dat een intensievere aanpak vereist was om de culturele waarde in beeld te brengen en veilig te stellen. Het Oversticht kreeg de opdracht

om voor het gehele terrein van het voormalige vliegveld Twente een waardenstelling op te stellen en aan te geven welke structuren en elementen te behouden zijn en waar ontwikkelkansen liggen.

Waarde landschap / historische geografie

Alle landschappen in het plangebied vertegenwoordigen een zekere cultuurhistorische waarde. Dit geldt vooral voor de es- en beekdalontginningen. Deze komen vooral voor ten zuiden van het plangebied. In het plangebied komen vooral de jongere veld- en broekontginningen voor. Deze zijn minder waardevol, maar in grote delen van het plangebied wel weinig aangetast. Ter plaatse van het plangebied is het oorspronkelijke landschapspatroon verdwenen (verkaveling en voorkomend reliëf). De cultuurhistorische waarde van het landschap is hierdoor gering.

Daarnaast zijn er in de nabijheid van het plangebied diverse landgoederen aanwezig die opgenomen zijn op de cultuurhistorische waardenkaart van de Provincie Overijssel.

Hoewel houtwallen niet direct bij een ontginningstijd of een type landschap horen zijn ze heel kenmerkend voor de streek. Als veekering zijn op veel plaatsen tussen percelen houtwallen aangelegd. Deze houtwallen vertegenwoordigen een belangrijke waarde. Binnen het plangebied is de hoeveelheid houtwallen zeer beperkt.

De meeste beken en wegen in de omgeving van het plangebied vertegenwoordigen cultuurhistorische waarde. Dit geldt voor de wegen in het (oude) es- en beekdalontginningslandschap, waar het nog bestaande patroon van lokale verharde- en zandwegen een sterke samenhang vertoont met de aanwezige verspreide bebouwing en met het lokale microreliëf. Juist het contrast met het rechte verkavelings- en wegenpatroon van de broek- en veldontginningen wordt gezien als waardevol.

In de inventarisatie van het Oversticht worden ten aanzien van de context van het Twentse Landschap de volgende waardevolle patronen, structuren of elementen aangegeven:

Periode	Waardevolle patronen, structuren of elementen
Tot 1940	▪ Open karakter van het landschap ▪ Oude nog aanwezige structuren en landschapselementen
1940-1945	▪ Kampen, structuren en landschapselementen

Uitsnede waardestelling Oversticht

Het bosachtige gebied ten zuiden van het terrein was tot 1940 onderdeel van het voormalige landgoed van de familie Tattersall, een Enschedese fabrikantenfamilie. De lanenstructuur op dit landgoed is nog ten dele in de huidige aanleg terug te vinden. Ten westen van de hoofdtoegangsweg bevindt zich op de hoek met de oude klinkerrolbaan het nieuwe hoofdgebouw (begonnen in 2000), verbonden met een bunker aan de oostzijde. De zuidelijk rolbaan heeft zijn oude klinkerdek deels, met name in het westelijke deel, behouden en is voorzien van geëmailleerde markeringsstenen. Vanaf deze rolbaan is in het noordoosten de bebouwing op de westelijke flank van de Lonnekerberg zichtbaar, waar ondermeer de verkeerstoren, de commandobunker en de brandweergarage staan.

De ringrolbaan vormt aan de noordwest- en de oostzijde de begrenzing, dat door een afrastering van het omringende landschap wordt afgescheiden. Aan de noordwestzijde bevindt zich een gebied met 'shelters', overdekte parkeerplaatsen voor vliegtuigen uit 1974. Het noordwestelijke deel van het sheltercomplex staat vanwege zijn vorm bekend als de 'druiventros'. In het daarnaast gelegen Noordcomplex staan twee (na de Tweede Wereldoorlog geplaatste) Britse hangars uit de oorlogsperiode. Deze hangars zijn in de jaren '90 van de twintigste eeuw ingrijpend vernieuwd, maar bezitten nog de oude constructie.

Bij de noordoosthoek van het terrein takt de voormalige schietbaan in noordoostelijke richting af. Hier werden de boordwapens van vliegtuigen na reparatie of montage 'ingeschoten'. Aan het einde van deze baan bevindt zich nog het restant van de zogenoemde kogelvanger: een berg aarde omhuld door een bakstenen omlijsting. Tegen de westelijke flank van de Lonnekerberg, de oostelijke begrenzing, bevindt zich het oude

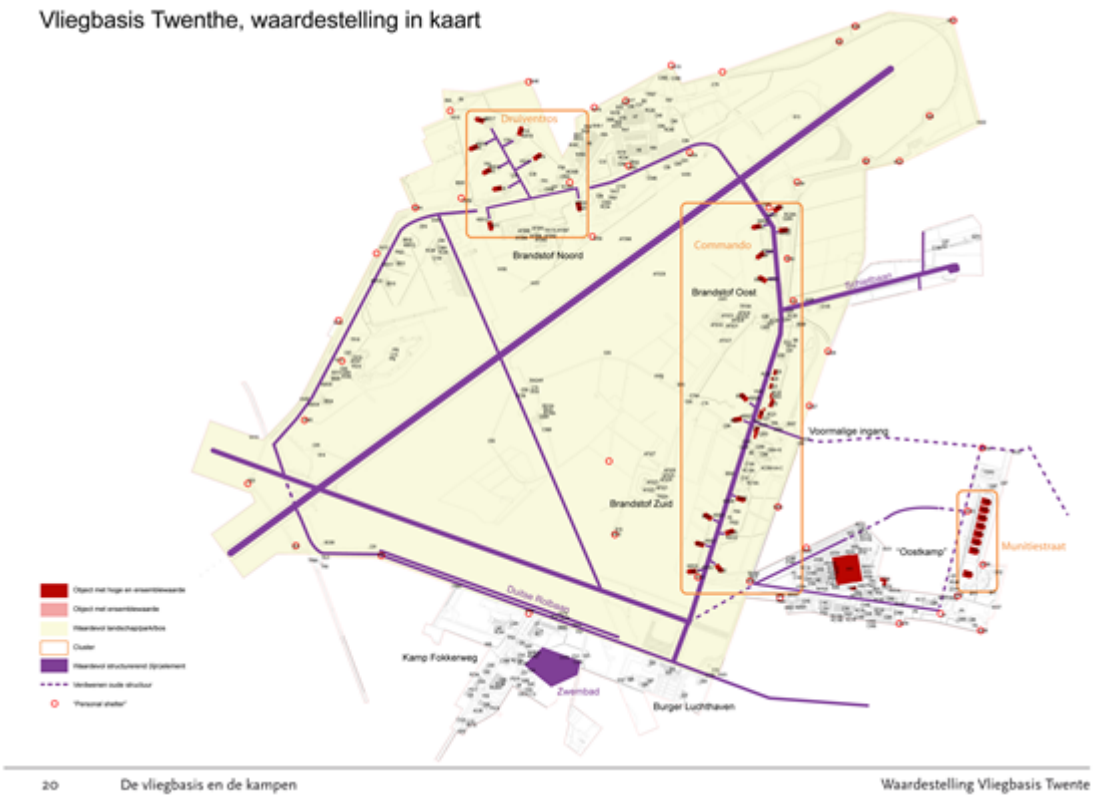
commandocentrum van het vliegveld. Hier staan de verkeerstoren, enkele bunkers, de brandweergarages en het stafgebouw.

Ten oosten van het oude commandocentrum ligt het kamp Oost of Oostcomplex. Hierin bevinden zich enkele grote, voor het merendeel vernieuwde hangars en bouwwerken. De grootste hangar van dit complex, nummer 11, is een Britse hangar die van een nieuwe beplating is voorzien, maar nog wel de oorspronkelijke constructie bezit.

In de cultuurhistorische waardenstelling van Het Oversticht uit 2009, worden ten aanzien van de luchthaven als militaire basis de volgende waardevolle patronen, structuren of elementen aangegeven:

Periode	Waardevolle patronen, structuren of elementen
1940-1945 (Oude oorlog)	▪ Vliegbasis inclusief landschappelijke inbedding (kampen, structuren en landschapselementen) ▪ Ensemblewaarde van gebouwen en erven, enkele clusters van gebouwen, camouflage: casco's met regionale architectonische kenmerken ▪ Enkele afzonderlijke gebouwen met grote objectwaarde
1945-1989 (Koude oorlog)	▪ Enkele clusters van gebouwen in hun landschappelijke setting met camouflagebegroeiing ▪ Specifieke gebouwtypen, personal shelters

Uitsnede waardestelling Oversticht



Uitsnede kaart waardenstelling Oversticht

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving

Zoals bij de inleiding (paragraaf 1.1) is omschreven is er op basis van de vastgestelde (beleids)kaders een voorkeursalternatief bepaald in de milieueffectrapportage voor de totale gebiedsontwikkeling. In dit hoofdstuk zal allereerst op de inhoud van dit voorkeursalternatief worden ingegaan. Vervolgens wordt toegelicht welke delen van dit voorkeursalternatief meegenomen zijn in het bestemmingsplan.

3.1 Voorgenomen gebiedsontwikkeling in het MER

De omgeving van de gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente bestaat uit deelgebied Noord met een oppervlakte van circa 230 hectare en deelgebied Midden met een oppervlakte van circa 200 hectare. Beide deelgebieden kennen eigen specifieke deelopgaven en gebiedskenmerken. Het MER uit 2016 brengt voor zowel deelgebied Noord als deelgebied Midden de milieueffecten van de beoogde ontwikkelingen in beeld. De ontwikkelingen in beide deelgebieden zijn uitgewerkt in twee afzonderlijke bestemmingsplannen. Het bestemmingsplan 'Voormalige vliegbasis Twenthe - Noord' is inmiddels onherroepelijk.

Algemene profilering

De gebiedsontwikkeling is een modern Twents landgoed met monumentale structuren en een sfeer van robuustheid. De bosranden van de omliggende landgoederen omarmen het gebied. In het open middengebied domineert de landingsbaan en de woeste grond. De start- landingsbaan wordt als ruimtelijke structuur in zijn geheel behouden. Landschap en gebouw lopen in de toekomst in elkaar over op een natuurlijke en vanzelfsprekende wijze. Het gebied dient goed bereikbaar en herkenbaar te zijn. Door een fysieke verbinding tussen verschillende bedrijven en activiteiten op de locatie zelf krijgt het gebied een goede oriëntatie en kunnen de activiteiten elkaar versterken. Geprobeerd wordt om het gebied open te houden door bijvoorbeeld zo min mogelijk toepassing van hekwerken, echter is dit niet altijd te voorkomen (bijvoorbeeld vanwege veiligheidseisen of bepaalde bedrijfsactiviteiten). Qua verlichting wordt de natuur in de nacht zo min mogelijk verstoord.

Meer dan voorheen wordt gebruik gemaakt van bestaande voorzieningen en gebouwen. Bij de vaststelling van het vorige bestemmingsplan in 2018 was er nog geen exacte invulling bekend van de beleidsmatig beoogde organische invulling van het terrein. Ook voor het nieuwe bestemmingsplan geldt dat er geen gedetailleerd eindbeeld is, maar VTE heeft in de afgelopen jaren meer zicht gekregen op het type evenementen dat op de locatie plaats kan vinden.

Bestaande gebouwen worden gekoesterd en (eerst) benut of herbestemd. Aanpassingen aan bestaande gebouwen zijn mogelijk wanneer de ingrepen ondergeschikt zijn aan de oorspronkelijke vorm en uitstraling. Nieuwe gebouwen en toevoegingen worden zo veel mogelijk flexibel en aanpasbaar ontworpen met bij voorkeur gebruik van duurzame milieuvriendelijke materialen en materialen uit het gebied zelf.

Het is daarmee een gebied van eenheid, waar wordt gewerkt met spelregels voor alle ontwikkelingen om sfeer en landschap te behouden en te versterken en om een vestigingsmilieu te creëren dat past bij het beoogde gebruik. Dit betekent ontwikkelen met duurzaamheid, innovatie en ecologie als centrale begrippen. In hoofdlijnen wordt het gebied daarmee gebruikt voor:

- een 'gelaagd' natuur- en recreatiegebied, geladen met verhalen;
- een leisure-locatie met faciliteiten, activiteiten en evenementen voor een breed publiek.

Een uitgebreide beschrijving van het voorkeursalternatief is opgenomen in hoofdstuk 7 van deel A van de milieueffectrapportage (zie bijlage 3). Hieronder is een samenvatting opgenomen.

Deelgebied Midden

In april 2015 heeft de gemeenteraad van Enschede het kader van de beoogde ontwikkeling voor het middengebied uitgewerkt en vastgelegd in een Nota van Uitgangspunten. Deze Nota bevat voorstellen voor de randvoorwaarden, zoals ten aanzien van geluid en evenementen, van het bestemmingsplan Voormalige Vliegbasis Twenthe Midden. Het plangebied omvat de ontwikkeling van natuur als onderdeel van het Natuur Netwerk Nederland (NNN) en de ontwikkeling van de werkparken Oostkamp, De Strip en het platform.

Uit de Nota van Uitgangspunten volgde dat de ontwikkeling en toevoeging van circa 137 ha natuur aan het Natuur Netwerk Nederland (NNN) een belangrijk onderdeel uitmaakt van de integrale gebiedsopgave waarin

rode functies en natuurontwikkeling hand in hand gaan en elkaar kunnen versterken. Natuurinclusiviteit is hierbij de basis: het integreren van de natuur in de inrichting van het terrein. Het watersysteem is daarin een belangrijke factor. De beleefbaarheid is essentieel en daarnaast draagt natuur bij aan regionale identiteitsversterking.

Bij de ontwikkeling van de natuur wordt ingespeeld op de bestaande zichtlijnen in het gebied. Er is gezocht naar een goede locatie voor de Gradiëntlijn die loopt vanaf de Lonnekerberg (stuwwal, hoog, besloten) naar het open lager gelegen gebied. De verstoring van leefgebieden van beschermde soorten wordt zoveel mogelijk voorkomen. Dit is mogelijk door recreatief medegebruik te beperken (tijd en locatie routes). Daarnaast is een duidelijke hiërarchie gebruikt bij het bepalen van de inrichting:

1. herstel van het watersysteem;
2. creëren van natuurbeheertypen in de natuurontwikkeling;
3. cultuurhistorie en recreatief medegebruik.



Definitief ontwerp voor de ontwikkeling van natuur en toevoeging aan het NNN

Het kader voor de ontwikkeling van de werkparken wordt gevormd door het Ontwikkelingsplan 2012 (zie paragraaf 4.3.2). Voor Oostkamp en De Strip worden de bestaande voorzieningen en vastgoed stap voor stap ontwikkeld tot 'technologische proeftuin', hét evenemententerrein waar techniek en innovatie zich thuis voelen. Dit concept omvat een combinatie van technologie en innovatieve bedrijvigheid, leisure met zakelijke events en hoogwaardige publieksevenementen, een economische kansenzone. In de Nota van Uitgangspunten, in april 2015 vastgesteld door de gemeente Enschede, is vervolgens het kader voor de beoogde ontwikkeling uitgewerkt. De beoogde ontwikkelingen worden beschreven in paragraaf 3.2.

Nota van Uitgangspunten

In september 2020 heeft de initiatiefnemer (GR-TB) de gemeente Enschede gevraagd om op basis van de

geactualiseerde versie van de Nota van Uitgangspunten het bestemmingsplan te herzien. De uitgangspunten van de Nota van Uitgangspunten uit 2015 zijn leidend gebleven, maar op initiatief van VTE kon op enkele terreinen worden volstaan met minder ontwikkel-/gebruiksruimte. De Nota van Uitgangspunten voldoet aan de kaders die de raad heeft gesteld bij de vaststelling van het oorspronkelijke bestemmingsplan Midden in 2018. Wel zijn enkele programmatische beperkingen gesteld ten opzichte van het voormalige bestemmingsplan. Daartoe behoort het verbod op de inzet van voertuigen met verbrandingsmotoren bij leisure-activiteiten. De aanpassing heeft verder geleid tot het terugbrengen van het maximaal bebouwd oppervlak van 63.000 m² naar 50.000 m². Dat betekent een beperkte uitbreidingsmogelijkheid ten opzichte van de al bestaande gebouwen met 11.000 m^2. Deze uitbreidingsmogelijkheid wordt opgesplitst naar deelgebieden:

- de westzijde van De Strip grenzend aan de nieuwe natuur: uitbreiding met maximaal 1.000 m^2
- de oostzijde van De Strip: uitbreiding met maximaal 3.500 m^2
- op Oostkamp: uitbreiding met maximaal 6.500 m^2

Daarnaast wordt de maximale bouwhoogte voor nieuwe gebouwen beperkt tot:

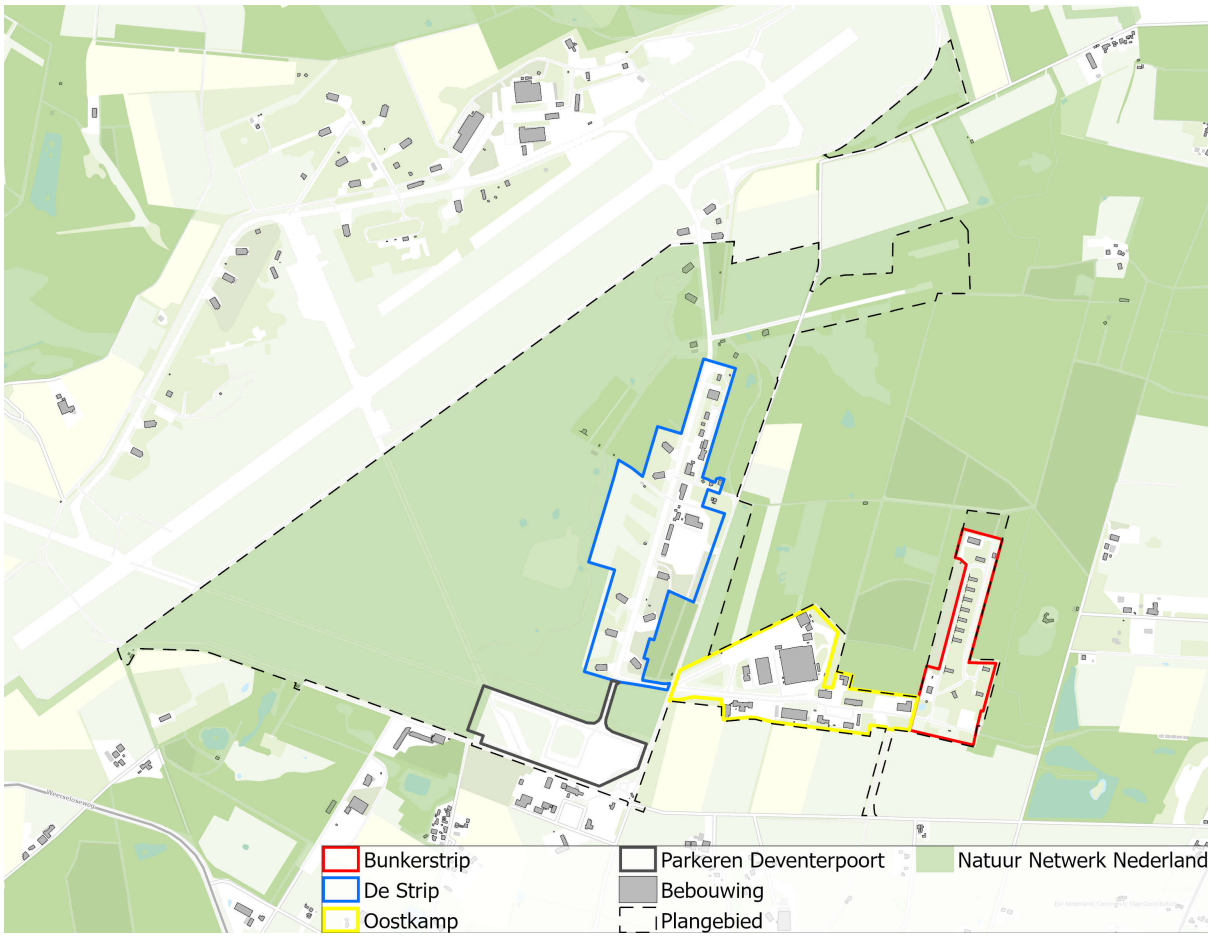
- 4 meter voor nieuwe gebouwen aan de westzijde van De Strip, grenzend aan de nieuwe natuur (was 20 meter);
- 15 meter voor de oostzijde van De Strip en Oostkamp met uitzondering van de bunkerstrip (was 20 meter);
- 8 meter voor de bunkerstrip (was 12 meter).

3.2 Bestemde ontwikkelingen

Plangebied

Het bestemmingsplan heeft betrekking op het evenemententerrein Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie (VTE), de nieuw aangelegde natuur (als onderdeel van het natuurnetwerk Nederland, NNN) en de MASS-radar van Defensie. In het plangebied worden ook de directe ontsluitingswegen meegenomen.

In het bestemmingsplan 'Voormalige vliegbasis Twenthe - Zones' is Deventerpoort (het terrein rondom de oude terminal) ook als bedrijventerrein opgenomen. Deze locatie is inmiddels verkocht en maakt geen onderdeel uit van het evenemententerrein. Omdat de nieuwe invulling van Deventerpoort nog niet is uitgewerkt, wordt er in een later stadium voor dit deelgebied een eigen bestemmingsplan opgesteld. Hierna worden de diverse onderdelen van het plangebied nader belicht.



Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Tussen het evenemententerrein en Technology Base is als onderdeel van de totale gebiedsontwikkeling een circa 134 hectare groot natuurgebied aangelegd. Deze gronden zijn opgenomen in het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en versterken de verbinding tussen de Lonnekerberg en hof Espelo. Bij de inrichting is rekening gehouden met de compensatie van natuurwaarden als gevolg van ontwikkelingen op de voormalige vliegbasis en maatregelen in verband met waterberging vanaf de verharde en bebouwde delen van het gebied.



MASS-radar Defensie

Een klein gedeelte van het plangebied is nog in eigendom gebleven van Defensie. Het gaat om een MASS-radarsysteem (Military Approach Surveillance System), dat onderdeel uitmaakt van een landelijk dekkend radarnetwerk.



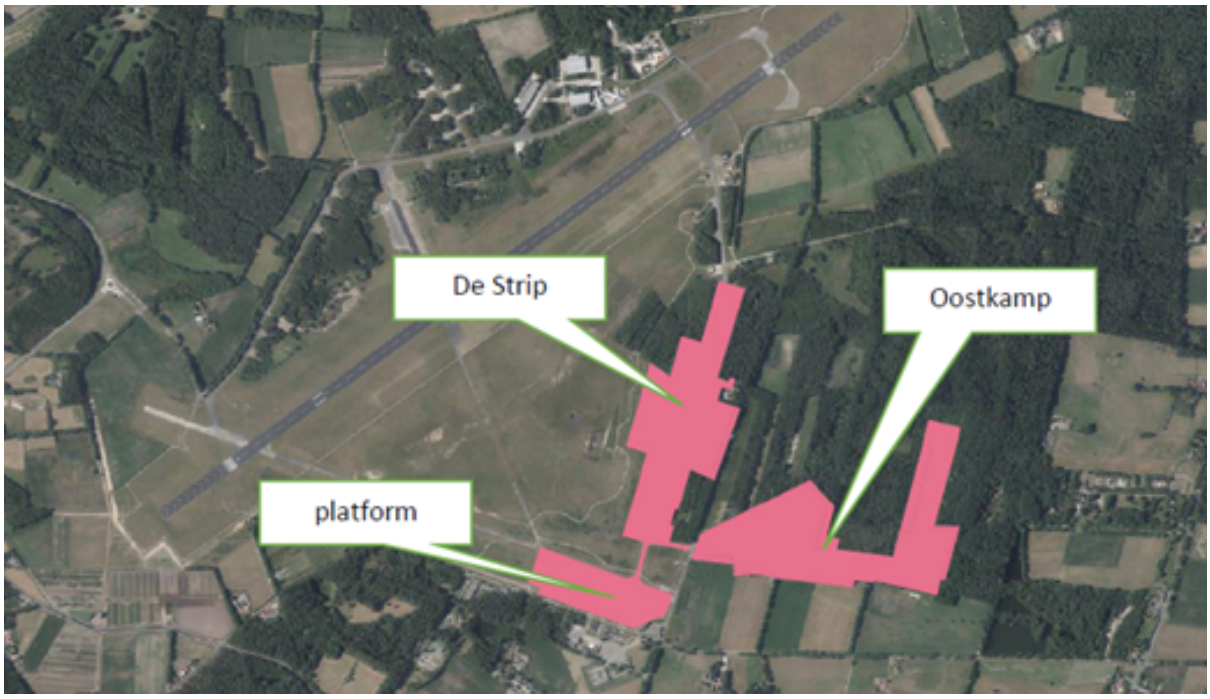
Evenemententerrein (VTE)

De deelgebieden De Strip, Oostkamp, de Bunkerstrip en het platform ten noorden van de oude luchthaventerminal (bij elkaar ruim 50 hectare) zijn in 2014 in eigendom overgedragen. De nieuwe eigenaar heeft aan de genoemde deelgebieden de naam Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie (VTE) gegeven. De Strip is het westelijk gelegen deelgebied, dat gekenmerkt wordt door de kilometer lange taxibaan met daarnaast de voormalige shelters voor de F16's. Ten zuiden van De Strip ligt een verhard platform dat bij verschillende evenementen als parkeerterrein wordt gebruikt. Oostkamp is het oostelijke deel, waarbij de grote Hangar 11- gezien zijn omvang - beeldbepalend is. Ten tijde van de militaire luchthaven vond in deze hangar onderhoud aan de vliegtuigen plaats. In de meest oostelijke strook, de Bunkerstrip, die grenst aan de Lonnekerberg, bevinden zich de bunkers waarin munitie werd opgeslagen.

De Strip biedt met zijn shelters en omliggende ruimte ruime mogelijkheden voor evenementen (zoals corporate events, presentaties, voorstellingen en markten). Ook permanente leisure kan er een plek krijgen, in de vorm van avontuurlijke belevenissen voor individuen en groepen, zoals escaperooms, indoor adventure, et cetera. In deelgebied De Strip zijn verschillende, veelal in goede staat verkerende panden beschikbaar, die goed te gebruiken zijn in dit concept.

Oostkamp bevat eveneens ruimte voor (permanente) leisure en evenementen. Het westelijk deel van Oostkamp, rond de grote hangars, waaronder de 7.000 m^2 grote, en kolomvrije Hangar 11, biedt mogelijkheden als evenementenlocatie, gebruik makend van de bestaande bebouwing en infrastructuur.

Om de ontwikkeling op basis van het vastgestelde beleid een start te geven alsmede om ervaring op te doen met kansen en bedreigingen, is voor Hangar 11 op basis van een projectafwijkingsbesluit in 2014 een omgevingsvergunning afwijken bestemmingsplan verleend voor het organiseren van evenementen tot een maximum van 5.000 bezoekers.



Bij de vaststelling van het vorige bestemmingsplan in 2018 was er nog geen exacte invulling bekend van de beleidsmatig beoogde organische invulling van het terrein. Ook voor het voorliggende bestemmingsplan geldt dat er geen gedetailleerd eindbeeld is. Wel is beter inzicht verkregen in het type evenementen dat op de locatie plaats kan vinden. Dat inzicht heeft geleid tot aanscherping van de uitgangspunten voor het terrein op het punt van gebruiks- en bouwmogelijkheden en omgevingswaarden. Hierna zijn deze kort samengevat.

Gebruiksmogelijkheden

- leisure, waarbij automotive met verbrandingsmotoren is uitgesloten;
- evenementen; automotive met verbrandingsmotoren als (onderdeel van een) evenement is toegestaan;
- maximaal drie grote verkoopevenementen per jaar, waarbij elk verkoopevenement maximaal twee dagen duurt, exclusief op- en afbouw);
- maximaal 500.000 bezoekers per jaar voor leisure en evenementen;
- bij leisure en evenementen behorende ondergeschikte en ondersteunende activiteiten;
- maximaal vier hectare tijdelijke opslag, waarvan maximaal 50% buiten gebouwen;
- statische opslag in de Bunkerstrip van goederen die geen regelmatige verplaatsing behoeven; risicovolle inrichtingen (opslag gevaarlijke stoffen en vuurwerk) zijn niet toegestaan.
- maximaal 12 evenementdagen met een hogere geluidbelasting dan volgens de Wet geluidhinder is toegestaan. Naast en in afwijking van de reguliere bedrijfssituatie wordt een incidentele bedrijfssituatie mogelijk gemaakt voor maximaal 12 dagen per jaar. Het gaat daarbij om grootschalige luidruchtige (muziek)evenementen die qua aard, noodzakelijke voorzieningen en organisatie sterk afwijken van de overige activiteiten op het VTE-terrein. Bij de grootschalige muziekevenementen wordt hoofdzakelijk gebruik gemaakt van voorzieningen van externen zoals grote podia, muziekinstallaties, tenten, etc., bij reguliere evenementen wordt voor 95% gebruik gemaakt van bestaande voorzieningen en gebouwen. De behoefte aan incidentele grootschalige en meerdaagse (muziek)evenementen met bijbehorende faciliteiten groeit en vanwege de ligging, aard, omvang en signatuur van het VTE-terrein is juist deze locatie voor deze activiteiten van belang en ook in beleidsdocumenten wordt dit als zodanig benoemd. Vanwege de schaalgrootte van het VTE-terrein zijn grootschalige (muziek)evenementen ook nodig voor de beoogde exploitatie van het VTE-terrein. Inherent aan deze grootschalige (muziek)evenementen is dat er geen technische of organisatorische maatregelen zijn waarmee het beperken of vermijden van de afwijking van de geluidnorm in de reguliere bedrijfssituatie mogelijk is. De geluidsbelasting naar de omgeving zal

tijdens een incidentele bedrijfssituatie tijdelijk hoger zijn dan de toegestane geluidsbelasting in de reguliere bedrijfssituatie. Alleen tijdens deze 12 dagen is het de organisator van het evenement toegestaan gedurende een beperkte tijd vuurwerk af te steken, conform de in het bestemmingsplan opgenomen randvoorwaarden.

De toegestane geluidsbelasting in de incidentele bedrijfssituatie is gemodelleerd, getoetst en verwoord in het akoestisch onderzoek. Met het oog op de omgeving en de ecologische waarden is de maximale geluidbelasting in de aanvraag beperkt en is de mogelijkheid van het organiseren van deze grootschalige (muziek)evenementen ook in tijd gespreid. Hierbij is onderscheid gemaakt in drie typen festivals, te weten A, B en C. Het onderscheid tussen deze typen evenementen en overige randvoorwaarden is nader toegelicht in het akoestisch onderzoek. Tijdens een evenement kan een professionele vuurwerkshow plaatsvinden van ten hoogste 15 minuten. Op jaarbasis bedraagt het totaal aan vuurwerkshows niet meer dan 3 uur. Er vindt geen (tijdelijk) opslag plaats van vuurwerk binnen de inrichting.

Bouwmogelijkheden

- maximale bouwhoogte voor nieuwe gebouwen:

• 4 meter op de westzijde van De Strip;
• 15 meter voor de oostzijde van De Strip en Oostkamp m.u.v. de Bunkerstrip;
• 8 meter voor de Bunkerstrip;

- een maximaal oppervlak aan gebouwen van 50.000 m^2 bvo. Dat betekent een uitbreidingsmogelijkheid ten opzichte van de al bestaande gebouwen met 11.000 m^2 bvo die als volgt wordt opgesplitst naar deelgebieden:

• de westzijde van De Strip, grenzend aan de nieuwe natuur, uitbreiding met maximaal 1.000 m^2 bvo;
• de oostzijde van De Strip, uitbreiding met maximaal 3.500 m^2 bvo;
• op Oostkamp, uitbreiding met maximaal 6.500 m^2 bvo;

- cultuurhistorisch en ecologisch waardevolle panden worden beschermd tegen bouwkundige aanpassingen of sloop, waarbij de Bunkerstrip als geheel beschermd is vanuit cultuurhistorie.

Omgevingswaarden

- het geluidseffect van verkeer van en naar het terrein mag op de gevels van woningen in de omgeving niet meer dan 65 dB(A) zijn;

- In het bestemmingsplan is één geluidszone met een maximum van 50 dB(A) ingesteld voor De Strip en Oostkamp. Dit betekent dat op de randen van de zone de geluidsbelasting als gevolg van het evenemententerrein niet meer dan 50dB(A) mag bedragen. De geluidszone is gerelateerd aan de milieucategorieën die een representatieve weergave vormen van hetgeen op het VTE is beoogd.

- één Wgh-geluidszone voor het gehele VTE-terrein (het bestemmingsplan maakt het mogelijk om meer dan acht uur per week voor recreatieve doeleinden te rijden met gemotoriseerde voertuigen voorzien van verbrandingsmotoren). Via de geluidszone wordt geborgd dat alle activiteiten gezamenlijk aan de norm van de zone moeten voldoen. Zonder zone worden bedrijven los van elkaar beoordeeld wat kan leiden tot hogere geluidsbelastingen. Ruimte wordt gelaten voor incidentele overschrijdingen van maximaal 12 dagen per kalenderjaar (12 evenementendagen).

- vanwege de aanwezigheid van beschermde diersoorten gelden er aanvullende beperkingen:

• de 12 evenementdagen zijn niet toegestaan van 15 maart tot 15 mei;
• in de periode van 15 mei tot 1 juli zijn maximaal twee evenementdagen toegestaan;
• in de periode van 1 juli tot 15 juli zijn maximaal twee evenementdagen toegestaan met een tussenliggende periode van minimaal zeven dagen tussen het einde van het eerste evenement en het begin van het tweede evenement, waarbij een evenement uit maximaal drie aaneengesloten dagen mag bestaan
• het afsteken van vuurwerk is in de periode van 2 januari tot 15 mei niet toegestaan; buiten deze periode is het maximaal 12 evenementdagen per kalenderjaar toegestaan, waarvan maximaal twee dagen tussen 15 mei en 1 juli, altijd met een maximum van 15 minuten per dag;
• de kunstlichtinvloed van de activiteiten op het omliggende Natuurnetwerk Nederland mag maximaal 0,5 lux bedragen.

3.3 Ruimtelijke kwaliteit

Zoals in hoofdstuk 2 beschreven, kent het gebied een rijke historie. Van grote waarde zijn de oude luchthavenstructuren, de verbinding met de omgeving en de camouflagebosschage. Realiseren van nieuwbouw, aanleggen van nieuwe landschappelijke structuren en het kappen van bos vereisen om die reden een zorgvuldige afweging. Tegelijkertijd biedt het bestemmingsplan een flexibel kader voor de terreininrichting. Deze ambitie, ruimte voor experimenten en nieuwe ontwikkelingen enerzijds en behoud van de cultuurhistorische identiteit anderzijds, is in de beleidsregel 'Ruimtelijke kwaliteit voormalige vliegbasis Twenthe' uitgewerkt tot een toetsingskader voor ontwikkelingen in het gebied. Daarbij worden ook ondergrenzen gehanteerd om te voorkomen dat bij iedere kleine activiteit een omgevingsvergunning nodig is. Deze beleidsregel maakt onderdeel uit van de welstandsnota in de gemeente Enschede, zodat de toetsing bij vergunningverlening is geborgd.

De beleidsregel is opgesteld in lijn met de gemeentebrede structuurvisie voor cultuurhistorie. Daarbij is het uitgangspunt dat het gebied tot herontwikkeling moet komen, met behoud van cultuurhistorisch waardevolle structuren, patronen, ensembles en gebouwen. Met de waardestelling van Het Oversticht als uitgangspunt is nader gekeken naar de cultuurhistorisch belangrijke onderdelen. Op basis daarvan zijn de gebieden bepaald waarvoor getoetst dient te worden aan de eerder genoemde beleidsregel. Verbijzondering daarbij is aan de orde voor de Bunkerstrip in Oostkamp. Deze wordt vanwege het unieke karakter in dit bestemmingsplan zwaarder beschermd.



Toepassingsgebied beleidsregel rondom cultuurhistorie (met in paars de Bunkerstrip)

Vanuit de planregels wordt een relatie gelegd met de beleidsregel 'Ruimtelijke kwaliteit voormalige vliegbasis Twenthe' om de cultuurhistorische waarden te beschermen.

Hoofdstuk 4 Planologisch beleidskader

4.1 Ruimtelijk beleid en regels van het Rijk

4.1.1 Nationale Omgevingsvisie

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 geeft het kabinet richting 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.

4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en Besluit ruimtelijke ordening

De basis van juridische borging van de realisatie van de nationale belangen ligt in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Barro is in werking sinds 2011 en bevat onderwerpen die van rijksbelang zijn, zoals defensie, de ecologische hoofdstructuur, de elektriciteitsvoorziening en toekomstige uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet. Per onderwerp bevat het Barro regels waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. Binnen drie jaar moet het onderwerp zijn opgenomen in een bestemmingsplan.

4.1.3 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 gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o. is op drie verschillende plekken als project opgenomen:

1. Hoofdstuk 1. 'Bijzondere bepalingen voor projecten' van de Chw: In dit hoofdstuk gaat het om het stroomlijnen van procedures voor besluiten van ruimtelijke en infrastructurele projecten. 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 macht uitspraak dient te doen.
2. Ontwikkelingsgebieden: Ruimtelijke ordening en milieuregelgeving kunnen op gespannen voet met elkaar staan. De ontwikkelingsgebieden (afdeling 1 van Hoofdstuk 2) van de Chw bieden de mogelijkheid om in aangewezen gebieden flexibeler om te gaan met de beschikbare milieuruimte. Dit heeft als doel om bijvoorbeeld ruimte te creëren voor nieuwe bedrijven of voor nieuwe functies zoals wonen.
3. Innovatieve experimenten: Regelgeving kan een drempel zijn voor innovatieve ontwikkelingen die bijdragen aan duurzaamheid. Afdeling 2 'Innovatie' van de Chw maakt het mogelijk om dergelijke ontwikkelingen / projecten aan te wijzen als experiment, waardoor er afgeweken mag worden van bepaalde regelgeving.
    a. Verbrede reikwijdte: Naast goede ruimtelijke ordening ook regels voor fysieke leefomgeving en goede omgevingskwaliteit
    b. Voorlopige bestemming: Voorlopige bestemming met looptijd van 10 jaar in plaats van 5 jaar (voorafgaand aan definitieve bestemming)
    c. Verordeningen: Toevoegen lokale verordeningen met betrekking tot de fysieke leefomgeving
    d. Meldingsplicht: Verbod om zonder melding een activiteit te verrichten
    e. Beleidsregels: Open norm opnemen in het bestemmingsplan, waarvan de uitleg afhankelijk is van een beleidsregel
    f. Beleidsregel kan door B&W worden vastgesteld
    g. Beleidsregel welstand: Beleidsregel voor welstand moet door de raad worden vastgesteld
    h. Planschade: Planschade is voorzienbaar vanaf 3 jaar na aankondiging van het planvoornemen
    i. RO-standaarden, financiële uitvoerbaarheid, milieukwaliteits-eisen en akoestisch onderzoek Afgeweken kan worden van:
        - de verplichting om een plan op te stellen conform de landelijke standaarden (SVBP 2012)
        - de verplichting om het plan digitaal beschikbaar te stellen op www.ruimtelijkeplannen.nl;
        - de verplichting om inzicht te geven in de financiële uitvoerbaarheid van het plan;
        - de verplichting om te beschrijven op welke wijze de milieukwaliteitseisen bij het plan zijn betrokken (alleen indien er geen MER nodig is)
    j. Een hogere waardebesluit kan worden opgenomen in het bestemmingsplan
    k. Het akoestisch onderzoek kan minder gedetailleerd worden gedaan
    l. Exploitatieplan: Mogelijkheid om een exploitatieplan vast te stellen bij de omgevingsvergunning
    m. Maatwerkregels: Mogelijkheid tot opname van gebiedsgerichte milieuvoorschriften of hogere geluidwaarden
    n. Delegatie: Delegatie aan B&W van de bevoegdheid tot wijzigen van onderdelen van het plan

4.1.4 Toetsing bestemmingsplan aan beleid en regels van het Rijk

NOVI

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Rijksomgevingsvisie doordat het bijdraagt aan

verbetering van de concurrentiekracht van de regio Twente, zonder daarbij de belangen van een leefbare en veilige leefomgeving te veronachtzamen. Gelet op de huidige status van de NOVI heeft nog geen toetsing aan de NOVI en de bijbehorende Uitvoeringsagenda plaatsgevonden. Aannemelijk is dat het bestemmingsplan met deze kaders in overeenstemming is.

Barro

Het Barro is voor het plangebied van belang vanwege een zend- en ontvangststation van Defensie. Op gronden van Defensie binnen het plangebied 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.

Ingevolge artikel 2.6.8 Barro wordt in een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een zend- en ontvangstinstallatie buiten een militair luchtvaartterrein, voor die gronden de bestemming 'Maatschappelijk – militaire zend- en ontvangstinstallatie' opgenomen en worden geen bestemmingen opgenomen die een belemmering kunnen vormen voor de functionele bruikbaarheid van die zend- en ontvangstinstallatie. Voorts worden geen bestemmingen opgenomen die een wijziging bewerkstelligen die het oprichten van bouwwerken hoger dan 22 meter gemeten vanaf het maaiveld mogelijk maken.

Het beperkingengebied en de bouwrestricties die vanwege dit complex voortvloeien uit het Barro zijn verdiconteerd in het bestemmingsplan.

Crisis- en herstelwet

De versnelde afhandeling van procedures is ook op het bestemmingsplan van toepassing. Vanuit de innovatieve experimenten is een aantal bepalingen automatisch van toepassing, zoals de looptijd van de bestemmingsplannen, of inmiddels al algemeen toepasbaar op basis van reguliere wetgeving (verwijzen naar beleidsregels).

4.2 Ruimtelijk beleid en regels van de provincie Overijssel

4.2.1 Omgevingsvisie Overijssel

Het ruimtelijk beleid van de provincie Overijssel staat vooral in de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening. Op 12 april 2017 hebben Provinciale Staten van Overijssel de Omgevingsvisie Overijssel 2017. Beken kleur en de Omgevingsverordening Overijssel 2017 vastgesteld en op 1 mei 2017 zijn deze in werking getreden. De verordening en visie zijn geactualiseerd. Provinciale Staten hebben de Actualisatie 2019/2020 vastgesteld op 3 maart 2021.

De Omgevingsvisie is een integrale visie waarin de beleidsambities en doelstellingen staan die van provinciaal belang zijn voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van Overijssel. Het uitgangspunt is gericht op het jaar 2030. De visie biedt kaders om richting te geven aan waar wat ontwikkeld zou kunnen worden. Dit is vastgelegd in zes ontwikkelingsperspectieven voor de groene omgeving en voor de stedelijke omgeving. Binnen de kaders krijgen gemeenten, waterschappen, maatschappelijke organisaties en andere initiatiefnemers mogelijkheden om ruimtelijke ontwikkelingen te realiseren.

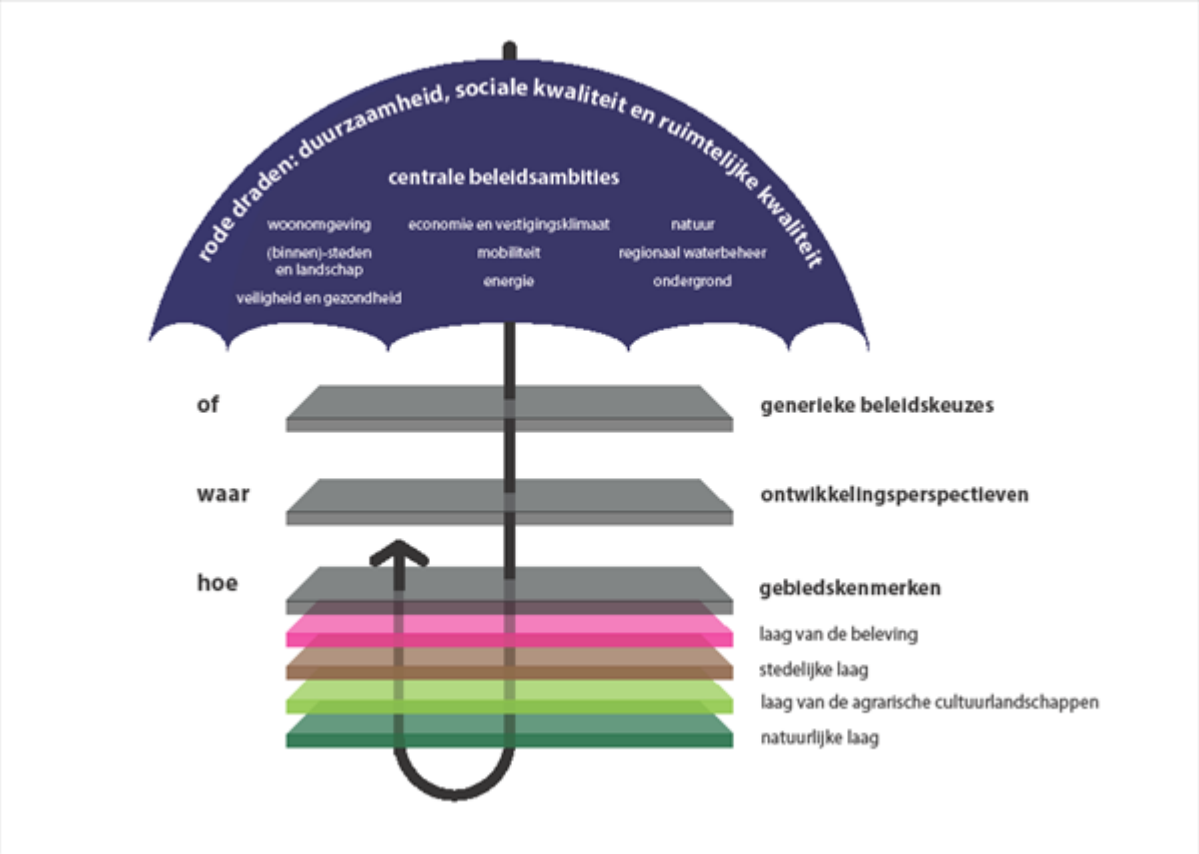
De hoofdambitie van de visie is, net als in de oorspronkelijke omgevingsvisie van 2009, een toekomstbestendige groei van welvaart en welzijn met een verantwoord beslag op de beschikbare natuurlijke hulpbronnen en voorraden. De opgaven en kansen waar de provincie Overijssel voor staat heeft men vertaald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

Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie

Om te bepalen of een initiatief bijdraagt aan de ambities, gebruikt de provincie het Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel. In dit uitvoeringsmodel staan de stappen of, waar en hoe centraal. Bij een initiatief kan aan de hand van deze drie stappen bepaald worden of een initiatief binnen de geschetste visie voor Overijssel mogelijk is (generieke beleidskeuzes), waar het past (ontwikkelperspectieven) en hoe het uitgevoerd kan worden (gebiedskenmerken).

In onderstaande afbeelding is het uitvoeringsmodel weergegeven. Vervolgens zijn de niveaus toegelicht. De

"“vishaak” met de drie niveaus uit de Omgevingsvisie van 2009 is daarbij behouden gebleven. Boven het uitvoeringsmodel (in de paraplu) staan de rode draden en centrale beleidsambities weergegeven.



Uitvoeringsmodel provincie Overijssel

Generieke beleidskeuzes (of)

Generieke beleidskeuzes vloeien voort uit beleid van EU, Rijk of provincie. Het zijn keuzes die bepalen of een ontwikkeling nodig is of mogelijk. De generieke beleidskeuzes zijn veelal normstellend.

De herziene Omgevingsvisie maakt daarbij onderscheid in:

- Generieke beleidskeuzes voor heel Overijssel. Dit heeft zij gevat onder de ' Overijsselse ladder voor duurzame verstedelijking'. Dit is een nadere invulling van de nationale Ladder voor duurzame verstedelijking welke voor 'nieuwe stedelijke ontwikkelingen' verplicht moet worden doorlopen. De Overijsselse ladder geeft onder andere aan dat alle belangen die bij een ontwikkeling betrokken zijn, zorgvuldig tegen elkaar moeten worden afgewogen ('integraliteit'; is ook een eis uit het Bro). Ook wordt onder andere ingegaan op zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik (voorheen verwoord in de 'SER-ladder') en '(boven)regionale afstemming' (gemeenten moeten hun ruimtelijke ontwikkelingsplannen afstemmen met buurgemeenten om te voorkomen dat inefficiënte concurrentie tussen gemeenten ontstaat).
- Gebiedsspecifieke beleidskeuzes, zoals aanduidingen als grondwaterbeschermingsgebied, Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Nationale Landschappen.

Ontwikkelingsperspectieven (waar)

Na de toetsing aan de generieke beleidskeuzes komen de ontwikkelingsperspectieven aan de orde. In de Omgevingsvisie staan zes ontwikkelperspectieven beschreven: drie voor de groene en drie voor de stedelijke omgeving. Daarbinnen is nog een onderverdeling gemaakt. De ontwikkelperspectieven zijn flexibel voor de toekomst en geven richting aan wat waar ontwikkeld zou kunnen worden.

Gebiedskenmerken (hoe)

Tot slot zijn de gebiedskenmerken van belang, die bestaan uit vier lagen (natuurlijke laag, laag van agrarische

cultuurlandschappen, stedelijke laag en laag van de beleving). Voor elke laag gelden specifieke kwaliteitsvoorwaarden en -opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen. De gebiedskenmerken spelen een belangrijke rol bij de vraag hoe een ontwikkeling invulling kan krijgen.

In paragraaf 4.2.3 wordt nader ingegaan op de generieke beleidskeuzes, de ontwikkelingsperspectieven en de gebiedskenmerken voor het plangebied.

4.2.2 Omgevingsverordening Overijssel

De hoofdlijnen van de Omgevingsvisie zijn juridisch geborgd in de Omgevingsverordening. Het gaat om de onderwerpen uit de visie die de provincie zo belangrijk vindt dat deze dwingend worden opgelegd.

In de verordening staan algemene regels op het gebied van de ruimtelijke ordening, mobiliteit, milieu, water en bodem. De verordening dient als juridisch instrument om de doorwerking van provinciaal beleid af te dwingen en 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 in acht genomen moeten worden.

4.2.3 Toetsing bestemmingsplan aan beleid en regels van de provincie Overijssel

Bij de ontwikkeling van het voorliggende bestemmingsplan is zorgvuldig afgestemd met de provinciale regelgeving. De nieuw aangelegde natuur is opgenomen in het NNN (voormalige EHS) en de werkparken zijn aangewezen als locatie voor bedrijfsmatige activiteiten. Uit paragraaf 5.5 Natuur en paragraaf 4.3.5 Beleid bedrijventerreinen blijkt dat voldaan wordt aan hetgeen in de provinciale verordening is bepaald.

Geconcludeerd kan worden dat de in het bestemmingsplan besloten ruimtelijke ontwikkeling in overeenstemming is met het provinciaal ruimtelijk beleid.

4.3 Gemeentelijk ruimtelijk relevant strategisch 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 bestemmingsplan zijn gelinkt.

Voor zover relevant voor het plangebied zijn of worden de volgende beleidsregels vastgesteld:

- Visie Landschappelijke gebied – ontwerp, februari 2021 (van toepassing op NNN);
- Mobiliteitsvisie Enschede, 9 maart 2020;
- Groenambitieplan 2021 (duurzaamheid);
- Energievisie, verwachte vaststelling 2021;
- Economische Visie van Enschede (2019), 13 mei 2019 kader voor visie werklocaties, horeca en detailhandelsbeleid: opgenomen in overzicht lokale regelgeving.

4.3.1 Structuurvisie Enschede

De gemeenteraad van Enschede heeft op 26 september 2011 de Structuurvisie vastgesteld. Hierin is het bestaande ruimtelijk beleid uit de hieronder genoemde gemeentelijke nota's opgenomen en met elkaar in verband gebracht.

- Groenstructuur Actieplan, bevat de belangrijkste gemeentelijke ambities op het gebied van behouden en versterken van parken en groenstructuren;
- Beleidskader kleine windturbines, hierin zijn mogelijke locaties voor kleine windturbines aangewezen;
- Mobiliteitsplan 2004-2015, bevat de gemeentelijke ambities voor de verkeerscirculatie en bereikbaarheid van de stad. Hieruit zijn de belangrijkste verkeersprojecten voor auto, openbaar vervoer en fiets in de Structuurvisie opgenomen;
- Nieuwe Energie voor Enschede, bevat de gemeentelijke duurzaamheidsambities voor nieuwe ontwikkelingen, herstructurering en renovatie. Hierbij staat de reductie van CO_2 centraal.

- Gids Buitenkans, bevat op basis van landschapstypologieën en -plekken het kwalitatieve kader voor ontwikkelingen in het buitengebied;
- Hotelnota, hierin zijn de ontwikkellocaties voor hotels aangewezen;
- Structuurvisie Luchthaven Twente en omgeving, bevat het ruimtelijke ontwikkelingskader voor de herontwikkeling van het terrein van de voormalige militaire vliegbasis Twente;
- Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie 2001, bevat belangrijke gemeentelijke ontwikkellocaties en infrastructuurprojecten. Hieruit zijn de nog actuele projecten en locaties in de Structuurvisie opgenomen;
- Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie en Binnenstadsvisie 2009, bevat het actuele integrale kader voor ruimtelijke ontwikkeling, verkeer, economie en de ontwikkeling van de binnenstad;
- Ontwikkelingskader Horeca 2005-2015, hierin zijn de horecaconcentratiegebieden en horeca-ontwikkellocaties aangewezen.

Met uitzondering van de Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie 2001 zijn de individuele beleidsnota's nog steeds van kracht omdat deze meer bevatten dan wat is opgenomen in de Structuurvisie. In de Structuurvisie 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.

4.3.2 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. Aan de zuidzijde is ruimte gemaakt voor een verbeterde verbinding van EHS en water tussen het zuidelijke deel van de Lonnekerberg en het zuidelijke deel van de nieuwe EHS.

4.3.3 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. Zie ook paragraaf 3.1.

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 echter vernietigd door de Raad van State. Dit bestemmingsplan was voor de toets aan het Natura2000-gebiedsbeschermingsrecht gebaseerd op de landelijke Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). Op 29 mei 2019 heeft de Raad van State de uitspraak gedaan dat de PAS niet gebruikt mocht worden. Alle vergunningen en bestemmingsplannen in Nederland die hierop waren gebaseerd en waartegen beroepszaken liepen, zijn vervolgens vernietigd. Dat geldt ook voor het bestemmingsplan voor het middendeel. Sindsdien is er landelijk meer duidelijkheid gekomen over de nieuwe kaders rondom de effecten van ontwikkelingen op Natura 2000. Aan de hand van deze kaders is er een oplossingsrichting gevonden om de beoogde activiteiten op het evenemententerrein mogelijk te maken. Dit opende de weg naar hervatting van de procedure voor de opstelling van het bestemmingsplan Midden. In dat kader heeft de initiatiefnemer GR-TB een nieuwe Nota van Uitgangspunten aan het college van B en W gezonden, met het verzoek op basis daarvan het bestemmingsplan te herzien. De Nota beschrijft het plangebied en de geldende beleidskaders en geeft aan welke aanpassingen ten opzichte van het vorige – vernietigde - bestemmingsplan aan de orde zijn. Paragraaf 3.2 bevat de uitgeschreven weergave van de herziene Nota van Uitgangspunten.

4.3.4 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 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.

4.3.5 Beleid bedrijventerreinen

Oorspronkelijk was de industrie gevestigd in de grote steden, in de woonwijken. Later werd de industrie van vroeger dagen 'vies' en ongezond bevonden en verdween het vanuit de stad naar industrieterreinen aan de rand van de steden. Intussen verdwenen ook veel productiebedrijven naar lage lonen landen, of zij ontwikkelden zich zodanig dat ze kleinschaliger en minder milieubelastend werden. Daarmee transformeerden de industrieterreinen langzaam naar modern gemengde bedrijventerreinen, met daarop steeds meer kennis- en dienstverlenende ondernemingen. De laatste dertig jaar kwamen daar ook andersoortige functies bij, zoals grootschalige vormen van detailhandel als bouwmarkten, kringloopwinkels of sportfuncties. Het gevolg is dat er verschillende typen werklocaties zijn ontstaan. Naast de bedrijventerreinen, die op basis van de gangbare vestigingsfactoren als milieuruimte en bereikbaarheid voor tal van bedrijven geschikt zijn, zijn er economische zones ontstaan waar bedrijven soms niet eens meer dominant zijn. De laatste jaren is ook bedrijvigheid ontstaan op plekken waar ontmoeting de leidende 'vestigingsfactor' is. Dit kunnen campusachtige plekken zijn, maar ook hergebruikt industrieel erfgoed, of zelfs binnensteden. Door de toenemende kleinschaligheid keert ook het 'werken aan huis' terug.

De ontwikkelingen volgen elkaar steeds sneller op en in de nabije toekomst worden een groot aantal metaontwikkelingen voorzien die ook van invloed zullen zijn op werklocaties. Om er enkele te noemen:

- Globalisering, Brexit, protectionisme, reshoring van industrie en de toekomst van logistiek, Covid-19;
- Technologische innovaties en digitalisering;
- De industrie gaat steeds meer leunen op hoger opgeleiden en schaars talent en daardoor worden aantrekkelijke werkmilieus ook relevanter;
- Planstudiefasen worden steeds langer;
- Nieuwe vestigingsplaatsfactoren worden belangrijker, zonder dat de oude hun waarde verliezen.

Deze ontwikkelingen zullen de vraag naar ruimte voor bedrijven drastisch beïnvloeden. Om als stad en regio economisch vitaal te blijven moeten er - naast kwantitatief voldoende aanbod van terreinen, afgestemd op de vraag - ook in kwalitatief opzicht bedrijventerreinen beschikbaar zijn (en worden gepland) die aansluiten bij de nieuwe behoeften vanuit de markt: campus, 'living labs', proeftuinen. Werkmilieus waar ontmoeting en uitwisseling van kennis voorop staan.

Het uiteindelijke doel is dat er ruimte wordt geboden aan groei van bedrijven zodat er (nieuwe) arbeidsplaatsen ontstaan in de stad en regio en de economische basis wordt verstevigd. Met het gemeentelijke programma 'Economie en Werk' blijft het creëren van passende ruimte voor bedrijvigheid hoog op de agenda staan waarbij inbreiding voor uitbreiding gaat. Het gaat dan om herstructurering, binnenstedelijke terreinen, variatie in kavels/terreinen en om de aanleg van nieuwe werklocaties.

Regionale programmering Bedrijventerreinen 2019

Een evenwichtige markt voor bedrijventerreinen is essentieel voor een sterke regionale economie. Twentse gemeenten en provincie Overijssel hebben daarom afspraken gemaakt over het in balans brengen van vraag en aanbod van bedrijventerreinen voor de komende tien jaar. De afspraken zorgen ervoor dat de regio niet 'op slot' gaat en dat er ruimte wordt gegeven aan economische groei door te kiezen voor de kwalitatief beste locaties. Goede, nieuwe plannen kunnen tot ontwikkeling komen en kwalitatief mindere plannen worden uit de markt gehaald. Onderscheidend vermogen en een prognose van de actuele marktvraag is daarvoor een belangrijke graadmeter.

4.3.6 Actieplan Duurzaamheid

In het Actieplan Duurzaamheid, dat op 8 juni 2015 door de gemeenteraad van Enschede is vastgesteld, heeft de gemeenteraad er voor gekozen om het duurzaamheidsbeleid toe te spitsen op de volgende punten:

Energie
Verhogen van het op eigen grondgebied opgewekte aandeel hernieuwbare energie tot minimaal 12 procent in 2030 en minimaal 27 procent van het voor 2050 voorziene gebruik van energie.

Eigen organisatie
Zelf het goede voorbeeld geven.

Biodiversiteit
Behoud en versterken van de verscheidenheid aan dier- en plantsoorten in de leefomgeving

Groene groei
Groei van de economie zonder dat dit nadelig is voor klimaat, water, bodem, grondstoffen en biodiversiteit.

Circulaire economie
Verminderen van de hoeveelheid (rest-)afval door afvalpreventie en het beter scheiden van restafval.

Klimaatadaptatie
Negatieve gevolgen die gepaard gaan met klimaatverandering beperken en de kansen die de klimaatverandering biedt benutten.

Duurzame mobiliteit
Verhoging van het aandeel fietsgebruik in het totaal aantal verplaatsingen, stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer en stimuleren van het gebruik van elektrische auto's.

WEconomy
Bewoners in Enschede dragen in collectief verband actief bij aan een of meer van de duurzame doelstellingen.

Aanpak van het duurzaamheidsbeleid

Binnen de voorgestane aanpak van het Actieplan Duurzaamheid staan de begrippen 'duurzame daden', 'duurzame deals' en 'duurzaam doen' centraal.

Duurzame daden

De gedachte hierbij is dat het zichtbaar maken van bestaand duurzaam gedrag de beste manier is om anderen te inspireren en aan te zetten tot duurzaam handelen. We richten ons daarbij op de groep die in beginsel bereid is tot duurzaam gedrag.

Duurzame deals

Duurzame deals, oftewel afspraken over duurzaam handelen, zijn een middel om nieuw duurzaam gedrag uit te lokken. Bij de uitvoering van duurzame initiatieven lopen bedrijven, instellingen en groepen inwoners soms tegen barrières aan. De gemeente wil die belemmeringen wegnemen. Soms kunnen we daar zelf voor

zorgen. In andere gevallen doen we daarvoor een beroep op anderen. De deals maken duidelijk dat verduurzaming van de samenleving een opgave is die we samen moeten oppakken.

Duurzaam Doen

Zelf het goede voorbeeld geven is binnen de gekozen aanpak een belangrijk uitgangspunt. Verduurzaming van de eigen organisatie is in dit 'Actieplan Duurzaamheid' verder uitgewerkt onder de noemer Duurzaam Doen.

Voor deze benadering is gekozen, omdat het een positieve benadering is, die anderen inspireert en stimuleert tot duurzame handelingen (gedrag, het doen van investeringen etc.). Het voordeel van deze aanpak is bovendien dat het gedrag voor de doelgroep herkenbaar en dichtbij is, de communicatieboodschap hierdoor aansluit bij de belevingswereld van mensen en de huidige doeners de afzender/ambassadeur zijn (in plaats van de gemeente). Hierdoor is het een aanpak van de stad, in plaats van de gemeente.

4.3.6.1 Toetsing project aan beleidsdoelstellingen

In deze paragraaf wordt aan de hand van het 'Actieplan Duurzaamheid' bekeken in hoeverre het bestemmingsplan kan bijdragen aan de realisatie van de gemeentelijke duurzaamheidsambities.

Algemeen

Bij elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling zal, afhankelijk van de opgave en de locatie, bezien moeten worden welke duurzame energiebronnen aangeboord worden. Dit kan er toe leiden dat in het ene geval ingezet wordt op een zongerichte verkaveling, terwijl in het andere geval gekoerst wordt op het gebruik van bodem- en/of windenergie, c.q. aansluiting op een warmtenet. Ook de aanpassing aan de klimaatverandering is in hoge mate een ruimtelijk vraagstuk. Meer warme zomers en een toenemende kans op extreme weersituaties vragen bij een verdere ontwikkeling van de stad om het vergroten van afvoer- en absorptievermogen in stedelijke watersystemen en het voorkomen van 'hitte-eilanden' en hittestress.

Energie

Voor het realiseren van veel energiebesparende maatregelen of voorzieningen in, aan of op gebouwen, zoals isolatie van vloer, muren of dak, het plaatsen van zonnepanelen of een zonnecollector op het dak, is geen omgevingsvergunning vereist. Voor warmte-koude opslag en bodemenergiesystemen is de provincie Overijssel het bevoegd gezag. Voor nieuwbouw geldt dat moet worden voldaan aan de energieprestatienormen uit het Bouwbesluit 2012. Voor dat soort maatregelen en voorzieningen hoeven in een bestemmingsplan geen regels te worden opgenomen. Een bestemmingsplan kan wel regels bevatten voor bijvoorbeeld het realiseren van windturbines of zonneparken en andere voorzieningen en bouwwerken met een mogelijke impact op de kwaliteit van de woon- en leefomgeving.

Het bestemmingsplan draagt niet relevant bij aan energiebesparing. De bouw- en gebruiksregels van het bestemmingplan staan evenwel niet in de weg aan bijvoorbeeld energiebesparende maatregelen en het realiseren van zonnepanelen op daken. Daarnaast wordt hoofdzakelijk gebruik gemaakt van de bestaande bebouwing.

Klimaatadaptatie

Voor het realiseren van relatief eenvoudige klimaatadaptieve maatregelen en voorzieningen als groene dakbedekking op gebouwen en het in de bodem infiltreren van hemelwater is geen omgevingsvergunning vereist. Voor dat soort maatregelen en voorzieningen hoeven in een bestemmingsplan geen regels te worden opgenomen. Een bestemmingsplan kan wel regels bevatten voor het realiseren van voorzieningen voor de berging van hemelwater, het vrij houden van bebouwing van overloopgebieden (bij overstroming), het vrij houden van bebouwing langs beken of van lage plekken die natuurlijke waterbergingen vormen, het ophogen van gronden of het realiseren van bouwwerken ter voorkoming van overstromingen en andere voorzieningen en bouwwerken met een mogelijke impact op de kwaliteit van de woon- en leefomgeving.

In de planregels zijn waterbergingseisen opgenomen voor (vervangende) nieuwbouw in het gehele plangebied. Het structurele groen is als 'Groen' bestemd.

Biodiversiteit

Natuurgebieden, bossen, parken en andere structurele, veelal openbaar toegankelijke, groenvoorzieningen worden in een bestemmingsplan als zodanig bestemd en voorzien van een passende beschermende

gebruiks- en bouwregeling. Daarnaast maakt een bestemmingsplan het in nagenoeg elke bestemming mogelijk om groenvoorzieningen van ondergeschikte aard te realiseren.

In het bestemmingsplan "Voormalige vliegbasis Twenthe - Midden 2021" krijgen verschillende locaties de bestemming Groen waarmee een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit. Verder levert de bestemming tot NNN een forse bijdrage aan de biodiversiteit.

Overige actiepunten

Voor de overige actiepunten uit het Actieplan Duurzaamheid kan kortheidshalve worden volstaan met de conclusie dat deze geen ruimtelijke relevantie hebben en als zodanig dus ook niet of hooguit indirect van invloed zijn op de kwaliteit van de woon- en leefomgeving.

In het gebied aangewezen als NNN ligt de nadruk op het behouden en ontwikkelen van natuurwaarden. In dit gebied wordt de biodiversiteit die (ten gevolge van ontwikkelingen) in andere deelgebieden verloren gaat, gecompenseerd. Het bestemmingsplan maakt de natuurontwikkeling in het middengebied mogelijk en borgt daarmee de biodiversiteit in het hele gebied. Verder worden natuurgebieden, bossen en andere structurele, veelal openbaar toegankelijke, groenvoorzieningen in het bestemmingsplan als zodanig bestemd en voorzien van een passende beschermende gebruiks- en bouwregeling. Tenslotte maakt het bestemmingsplan het in nagenoeg elke bestemming mogelijk om groenvoorzieningen van ondergeschikte aard te realiseren.

Voor Oostkamp en de Strip is in 2014 een duurzaamheidsprofiel op locatie (DPL) vastgesteld. Op basis van dit duurzaamheidsprofiel zijn kansen voor duurzaamheid in deze deelgebieden benoemd. Die kansen liggen vooral bij:

- transformatie van bestaande gebouwen en voorzieningen;
- hergebruik van materialen;
- energiebesparende maatregelen (zo mogelijk in combinatie met opwekken van duurzame energie);
- duurzaam vervoer;
- inzetten op biodiversiteit (behouden van de groene omgeving).

Deze kansen zijn opgenomen in een uitvoeringsagenda duurzaamheid. Dit bestemmingsplan draagt eraan bij om de aangegeven kansen te benutten.

4.3.7 Water

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.

In oktober 2015 is het nieuwe gemeentelijk Rioleringsplan 2016 - 2020 vastgesteld. In dit plan zijn de volgende watertaken van de gemeente vastgelegd:

Afvalwater

Al het stedelijk afvalwater dat vrijkomt binnen het grondgebied van de gemeente Enschede dient ingezameld en getransformeerd te worden. Dit omvat al het huishoudelijk afvalwater, of een mengsel daarvan met bedrijfsafvalwater. Het afvalwater moet wel aangeboden worden volgens de daaraan gestelde regels: daar waar geen gemengde riolering aanwezig is, moet het afvalwater gescheiden van het hemelwater worden aangeleverd. Na renovaties en herinrichting moet afvalwater ook gescheiden van het hemelwater

aangeboden worden. De gemeente zorgt voor (vuilwater)riolering vanaf de erfgrens van woning of bedrijf. Het afvalwater wordt dan getransporteerd naar de rioolwaterzuivering. Het zuiveren van dit water is een taak van het waterschap Vechtstromen. Bij lozingen in een grondwaterbeschermingsgebied geldt dat de provincie als bevoegd gezag aanvullende eisen kan stellen. Voor bedrijfsmatige lozingen gelden de voorwaarden uit het Activiteitenbesluit. Uitgangspunt hierbij is dat bedrijfsafvalwater niet ongezuiverd wordt geloosd op oppervlaktewater of in de bodem.

Regenwater

Regenwater wordt uit het afvalwaterstelsel gehouden (gemengde riolering en afvalwaterriolering) waar dat doelmatig is. Dit betekent dat bedrijven en particulieren het hemelwater dat op hun perceel valt, eerst zelf op eigen perceel moet proberen te verwerken en, indien dat niet redelijkerwijs kan, het gescheiden aan moeten leveren aan de gemeente. Dit geldt voor alle nieuwbouw en bestaande bouw, tenzij het afvalwater en hemelwater oorspronkelijk werd afgevoerd naar het gemengd riool. Nieuwe bedrijventerreinen worden voorzien van een verbeterd gescheiden stelsel. De gemengde rioolstelsels bij enkele bestaande bedrijventerreinen worden bij reguliere vervanging omgebouwd tot (verbeterd) gescheiden stelsels.

Grondwater

Perceeleigenaren zijn zelf verantwoordelijk voor het grondwater op eigen terrein. Dat betekent dat de afvoer van dat grondwater naar een, eventueel door de gemeente aangelegde, drainageleiding voor eigen rekening komt. Dit betekent dat er maatregelen in openbare gemeentelijke gebieden worden getroffen als er sprake is van structurele nadelige gevolgen door de grondwaterstand. Voorwaarde is wel dat de te nemen maatregelen doelmatig zijn en deze niet tot de zorg van het waterschap of de provincie behoren.

De Watervisie en het plangebied

Het aspect water inclusief de Watervisie is uitgewerkt in paragraaf 5.2.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

Op grond van artikel 3.1.6 van het Bro wordt in het kader van de voorbereiding van een bestemmingsplan nagegaan of het plan uitvoerbaar is. In dat kader moet elk bestemmingsplan worden getoetst aan een aantal omgevingsaspecten. Het vaststellen van een bestemmingsplan kan namelijk gevolgen hebben voor de belangen van natuur en milieu en voor de waterhuishouding. In dit hoofdstuk wordt de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan getoetst aan de relevante belangen van milieu, water, archeologie en natuur.

5.1 Milieu

In deze paragraaf wordt ingegaan op de milieuaspecten bodemkwaliteit, geluid, verkeer, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Daarnaast wordt in deze paragraaf verslag gedaan van de uitkomsten van de bedrijven- en milieu-inventarisatie.

5.1.1 Milieueffectrapportage

Bij ruimtelijke plannen en besluiten die mogelijk gevolgen kunnen hebben voor het milieu dient te worden beoordeeld of een milieueffectrapportage moet worden opgesteld. Een milieueffectrapportage (m.e.r.) is bedoeld om milieubelangen bij verschillende ruimtelijke procedures een volwaardige plaats bij de besluitvorming te geven. Het wettelijk kader voor de m.e.r. is hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en het daarbij behorende Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.).

In het Besluit m.e.r. is geregeld voor welke plannen en besluiten een m.e.r.-(beoordelings)procedure doorlopen moet worden dan wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling dient te worden uitgevoerd. Daarnaast geldt op basis van artikel 7.2a lid 1 Wm een plan-mer-plicht voor plannen of programma's waarvoor een passende beoordeling moet worden gemaakt. Gaat het om relatief kleine gebieden, dan kan er onder omstandigheden worden volstaan met een plan-mer-beoordeling.

Toetsing bestemmingsplan Midden aan het Besluit m.e.r.

Voor de Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente geldt dat er zowel sprake is van een plan-m.e.r.-plicht als van een project-m.e.r-plicht. In 2015 is, mede op basis van het advies van de Commissie m.e.r., besloten om één integrale MER op te stellen voor zowel het noordelijk deel als het middendeel. Onderstaand wordt allereerst ingegaan op de planonderdelen (activiteiten) in de gebiedsontwikkeling die in voorliggend bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. Getoetst wordt of het bestemmingsplan op basis van het Besluit m.e.r.-plichtig of m.e.r.- beoordelingsplichtig is. Vervolgens is aangegeven waarom er ook sprake is van een plan-m.e.r.-plicht.

M.e.r.-(beoordelings)plicht op basis van het Besluit m.e.r.

Binnen de Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente zijn de deelgebieden Noord en Midden (opgaven) m.e.r.-(beoordelings)plichtig op grond van het Besluit m.e.r. Deze verplichting is gekoppeld aan de bijbehorende bestemmingsplannen en het Luchtvaartbesluit voor de herontwikkeling van het luchthavengebied met vliegfunctie. Deelgebied Noord is inmiddels vervat in een onherroepelijk bestemmingsplan. Voor deelgebied Midden gaat het om de volgende activiteiten:

- Functiewijziging natuur: uit categorie D9 in het Besluit m.e.r. volgt dat het realiseren van natuur m.e.r.-beoordelingsplichtig is in geval er sprake is van een functiewijziging met een oppervlakte van 125 ha of meer. Met een oppervlakte van ongeveer 137 ha moet voor de natuurontwikkeling beoordeeld worden of de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen. De natuurontwikkeling is op basis van het bestemmingsplan uit 2018 gerealiseerd zodat dit feitelijk voor het voorliggende bestemmingsplan geen grond meer vormt voor een m.e.r.-beoordeling.
- Recreatieve/toeristische voorziening: de ontwikkelingen in de werkparken Oostkamp en De Strip maken een bezoekersaantal tot maximaal 500.000 per jaar mogelijk. Conform categorie D10 van het Besluit m.e.r. vormt het vaststellen van een bestemmingsplan voor themaparken (en een aantal andere recreatieve activiteiten) een m.e.r.-beoordelingsplichtig besluit.

De provinciale ruimtelijke visie en de structuurvisies vormen een kader voor de m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten zoals hierboven benoemd en zullen worden vastgelegd in bestemmingsplannen.

Inhoud opgestelde MER

Effecten

Het MER is als bijlage opgenomen bij deze plantoelichting, zie bijlage 3 tot en met 23 bij de plantoelichting. Het MER is als volgt opgebouwd:

- MER - deel A bevat de kernhoofdstukken van het MER.
- MER - deel B bevat achtergrondinformatie en de meer specialistische informatie over de effectbeoordelingen die in het kader van dit MER zijn uitgevoerd.
- De bijlagen zijn als een apart bijlagenrapport vormgegeven bij dit MER en bevatten een afkortingen- en begrippenlijst, geraadpleegde bronnen, en de bijlagen waarnaar zowel in deel A als in deel B van het MER wordt verwezen (zie bijlage 5). Daarnaast zijn in de bijlagen diverse achtergrondrapporten en berekeningen toegevoegd.

De belangrijkste effecten van de ontwikkelingen zijn:

- De ontwikkelingen veroorzaken stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Hierdoor kunnen significant negatieve effecten niet op voorhand worden uitgesloten.
- De ontwikkelingen brengen geluidseffecten met zich mee.
- De ontwikkelingen hebben effect op de flora en fauna in het gebied.

Advies Commissie m.e.r.

Op 6 september 2016 heeft de Commissie m.e.r. een positief advies uitgebracht over het milieueffectrapport. Naar aanleiding van vragen vanuit de Commissie zijn er voorafgaand aan het advies nog een aantal aanvullingen op het MER toegestuurd:

- Oplegnotitie betreffende de aanvullingen op het Milieueffectrapport (Arcadis, referentie 079039071 0.4, 2 augustus 2016, zie bijlage 24)
- Aanvulling op het Milieueffectrapport over alternatieven natuurinrichting (zie bijlage 25)

Het integrale milieueffectrapport gaat volgens de Commissie uitgebreid in op de effecten van de gebiedsontwikkelingen: de Commissie oordeelt dat het MER de essentiële informatie bevat om een besluit te kunnen nemen over verschillende ruimtelijke besluiten en daarbij het milieubelang volwaardig mee te wegen. De Commissie maakt daarbij één voorbehoud en wel dat voorafgaand aan de besluitvorming expliciet duidelijk moet worden gemaakt hoe het project is opgenomen in het Programma Aanpak Stikstofdepositie (PAS). Dit voorbehoud is achterhaald door de uitspraak van de Raad van State waarin het PAS is vernietigd. De haalbaarheid van het bestemmingsplan voor het aspect stikstofdepositie steunt nu niet meer op het PAS maar op een specifieke stikstofonderbouwing. De stikstofonderbouwing is opgenomen in de actualisatie van de Passende Beoordeling. Zie bijlage 39.

Actualisatie MER

Ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan is onderzocht in hoeverre de thans beoogde activiteiten van VTE en de daartoe op te nemen bestemmingsregeling geen andere of grotere milieueffecten teweeg brengen ten opzichte van het MER 2016. Gelijktijdig heeft een actualisatie van de MER plaatsgevonden, inclusief de passende beoordeling in het kader van Wnb. Het onderzoek wijst uit dat het MER 2016 nog steeds een toereikende basis vormt voor het bestemmingsplan en de beoogde omgevingsvergunning. Een nieuw plan/projectMER behoeft niet te worden opgesteld. De MER-notitie, die te beschouwen is als een oplegnotitie bij het MER 2016, is opgenomen in bijlage 27.

Conclusie

Vanuit de verschillende milieuonderdelen zoals opgenomen in deze plantoelichting, wordt verwezen naar de gerelateerde onderdelen in het MER. Op grond van de uitgevoerde milieueffectrapportage kan worden geconcludeerd dat belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten dan wel dat deze door het treffen van passende maatregelen kunnen worden voorkomen of, indien dat niet mogelijk blijkt, voldoende kunnen worden beperkt. Beoordeeld is of de inhoud van de bestemmingsplannen waar deze toelichting voor is opgesteld, past binnen de onderzochte kaders in het MER.

Uit de stikstofonderbouwing blijkt dat de ontwikkelingen op het terrein van VTE leiden tot een toename in stikstofdepositie in een zes-tal Natura 2000-gebieden. Door het inzetten van externe saldering worden de mogelijke effecten volledig gemitigeerd. Hierdoor is met zekerheid te stellen dat geen sprake is van een significant negatief effect. Voor meer informatie zie bijlage 26 (Commissie m.e.r., Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente - Toetsingsadvies over het milieueffectrapport, 6 september 2016 / projectnummer: 3059).

De conclusie luidt dat de activiteiten passen binnen het MER en dat het MER voldoende inzicht biedt in de effecten van de afzonderlijke plannen in het gebied.

5.1.2 Verkeer

De activiteiten in het plangebied veroorzaken nieuwe verkeersstromen. In 2016/2017 zijn de uitgangspunten voor verkeer beschreven in bijlage 7 van de MER voor het plangebied. Deze uitgangspunten zijn voor dit nieuwe bestemmingsplan opnieuw tegen het licht gehouden en geactualiseerd op basis van de huidige kennis en actuele situatie in het plangebied. Na de totstandkoming van de voorgaande bestemmingsplan is in 2017 ook een nieuw Regionaal Verkeersmodel Twente tot stand gekomen, dat voor dit bestemmingsplan begin 2021 nog specifiek is voorzien van de meest recente cijfers over arbeidsplaatsen en verkeersgeneratie in het plangebied (Regionale Verkeersmodel Twente-variant Enschede (d.d. 6 januari 2021; hierna kortheidshalve te noemen: verkeersmodel). Met dit verkeersmodel kan voor gemiddelde werkdagen op hoofdlijnen worden bepaald wat de effecten zijn van nieuwe ontwikkelingen en ingrepen in infrastructuur op de verkeersstromen in een gebied.

De ontwikkeling van Natuur in het plangebied is niet gewijzigd ten opzichte van het voorgaande, vernietigde, bestemmingsplan en zorgt ook nu niet voor een significante groei van het aantal verkeersbewegingen. Deze zijn om deze reden niet opgenomen in de verkeersberekeningen. Als gevolg van de ontwikkeling van het NatuurNetwerk Nederland treden er geen verkeerskundige effecten op voor de belastbaarheid van het wegennet en kruispunten.

De verkeersgeneratie van het Middengebied wordt veroorzaakt door het evenemententerrein Vliegveld Twente Evenementenlocatie, bestaande uit bedrijvigheid van activiteiten en evenementen, plus de bezoekers van die evenementen.

Om inzicht te krijgen in de effecten (o.a. lucht en geluid) van het bijbehorende verkeer is aan de hand van het genoemde verkeersmodel onderzocht hoe het verkeer zich verdeelt over het netwerk en wat de verkeersintensiteiten worden. Er spelen daarbij twee aandachtspunten: een verkeersmodel berekent verkeersstromen voor een gemiddelde werkdag, terwijl een evenemententerrein vooral op weekenddagen verkeer van en naar bijzondere evenementen genereert. Tweede aandachtspunt is dat de verkeerproductie van een evenemententerrein niet verklaard kan worden door de gebruikelijke factoren waar een verkeersmodel mee rekent: aantallen woningen, arbeidsplaatsen en een aantal reismotieven. Daarom is voor dit terrein een aangepast aanpak gehanteerd. Meer detailinformatie hierover is te vinden in bijlage 28: Notitie 'Toelichting Verkeer' 007324.20210218.N1.04, van 22 april 2021 (hierna kortheidshalve te noemen Notitie 'Toelichting Verkeer').

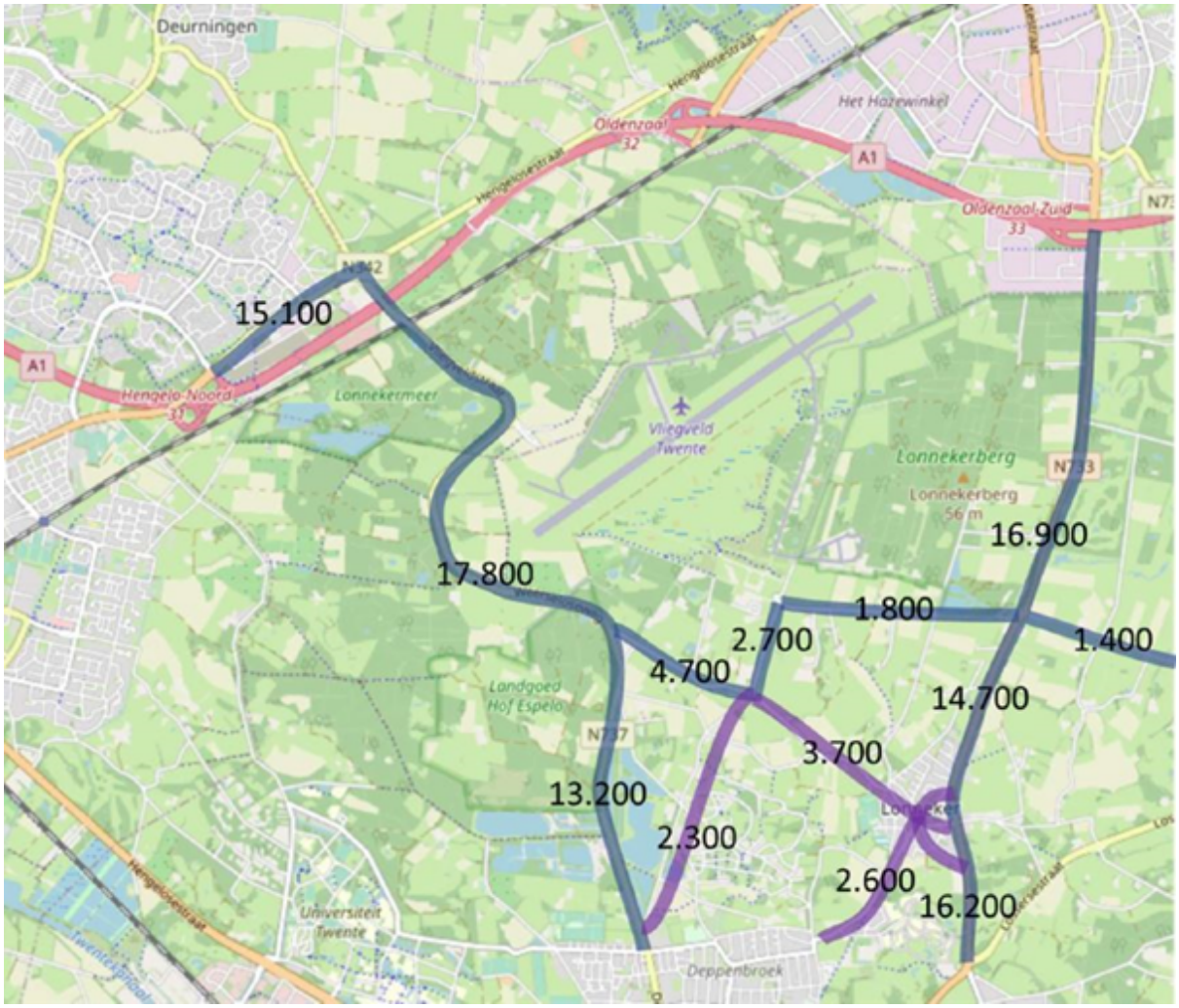
Vanwege het atypische karakter van het evenemententerrein, is er voor dit terrein gekozen om het aantal ritten van en naar het terrein op werkdagen rechtstreeks in het model in te voeren. Dat heeft verder geen gevolgen voor een goede werking en toepassing van dit verkeersmodel. De verkeersgeneratie van VTE is gebaseerd op de gegevens die zijn opgenomen in bijlage 29, 'Notitie vervoersmanagement omgevingsvergunning milieu VTE', van 21 april 2021 (kenmerk L001-1321812LNO-V05-avd-NL; hierna kortheidshalve te noemen 'Notitie Vevoersmanagement'). In deze notitie is aan de hand van het toegestane gebruik, en de ervaringen die de afgelopen jaren door VTE al zijn opgedaan, de achtergrond achter het verkeer nader toegelicht (verschillende typen activiteiten en evenementen, verdeling over de verschillende modaliteiten, bezettingsgraad per voertuig e.d.).

Vervolgens is er voor gekozen om onderscheid te maken tussen verkeer op werkdagen (regulier verkeer) en verkeer in de weekenden (evenementenverkeer). In eerdere versies van het Regionale Verkeersmodel Twente is 1/3 van het totaal aantal evenementenbezoekers van VTE als representatief voor doordeweekse dagen gehanteerd (overige 2/3 in de weekenden). Deze verdeling is, na een check van de recente inzichten en ervaringen, ook nu weer toegepast. In de Notitie 'Toelichting Verkeer', bijlage 28, is per type verkeer een onderscheid aangebracht welk aandeel op werkdagen aanwezig is en welk aandeel tijdens weekenddagen.

Regulier verkeer

Uit de berekeningen met het geactualiseerde verkeersmodel blijkt dat de hoeveelheden verkeer in het prognosejaar 2030 in de omgeving van VTE op een gemiddelde werkdag, t.o.v. de cijfers voor 2026 uit het vernietigde bestemmingsplan 2017, minder hoog uitvallen. Dat heeft enerzijds een oorzaak in het verkeersmodel zelf, omdat bij de opstelling hiervan is uitgegaan van bijgestelde prognosecijfers in aantallen woningen en arbeidsplaatsen in de regio, ten opzichte van het voorgaande verkeersmodel uit 2014. Anderzijds is de modelinput voor het VTE terrein aangepast aan specifieke gegevens op basis van het

toegestane gebruik en de ervaringen van de afgelopen jaren, waar in het vorige bestemmingsplan nog is uitgegaan van algemene kentallen per hectare terrein. In de Notitie 'Toelichting Verkeer', bijlage 28, is zichtbaar gemaakt wat de totale verkeersintensiteiten (autonoom verkeer plus VTE verkeer) in 2030 zullen worden als er niet gestuurd wordt op routekeuze naar VTE. Dit overzicht is hieronder overgenomen.



Werkdagetmaalintensiteiten2030 (zonder maatregelen)

Gezien de locatie van het evenemententerrein kunnen zowel de N737 Weerseloseweg als de N733 Oldenzaalsestraat als logische verkeersontsluitingsroute gebruikt worden. Maar omdat uit Aerius-berekeningen is gebleken dat de gebiedsontwikkeling mogelijk tot meer stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000 gebieden leidt, valt de N737 als geschikte route uit noordelijke richting naar het gebied (en omgekeerd) af. Met behulp van het verkeersmodel is onderzocht wat de effecten zijn van gerichte verkeersmaatregelen om de verkeersstromen vanuit en naar de richtingen Deurningen/Hengelo-Noord via de N737 te voorkomen en te sturen via de N733.

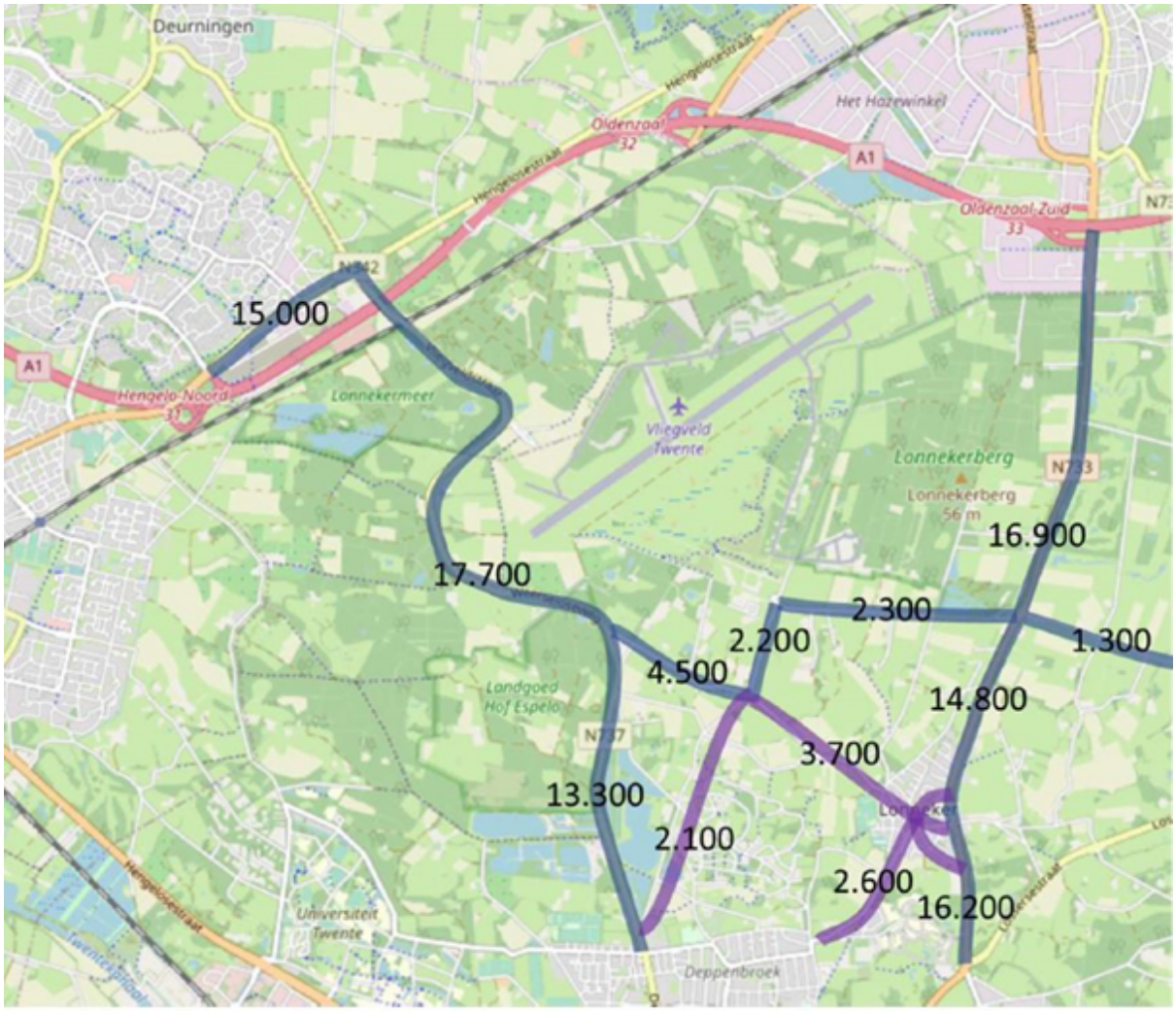
Er zijn twee verkeersmaatregelen nader onderzocht:

1. Een volledige fysieke wegafsluiting op de Vliegveldweg tussen Braakweg en Oude Deventerweg, waardoor alle autoverkeer via de Vliegveldweg onmogelijk is.
2. Een afslagbeperking op het kruispunt Vliegveldweg-entree VTE terrein-Oude Deventerweg, waarbij linksafslaan vanaf Vliegveldweg naar VTE en rechtsafslaan van VTE naar Vliegveldweg voor autoverkeer onmogelijk is door aanleg van een verhoogde middengeleider in de bocht. Hiervoor wordt een verkeersbesluit genomen.

De belangrijkste gevolgen zijn als volgt:

Ad 1: Naast het weren van verkeer van en naar het VTE-terrein, wordt ook het bestaande dagelijkse verkeer op de route Oude Deventerweg-Vliegveldweg-Snellenweg en/of Braakweg onmogelijk gemaakt. Dat verkeer gaat uitwijken naar de dorpskern Lonneker (Dorpsstraat en Dorpsplein) om via die route alsnog naar Enschede Noord en terug te rijden.

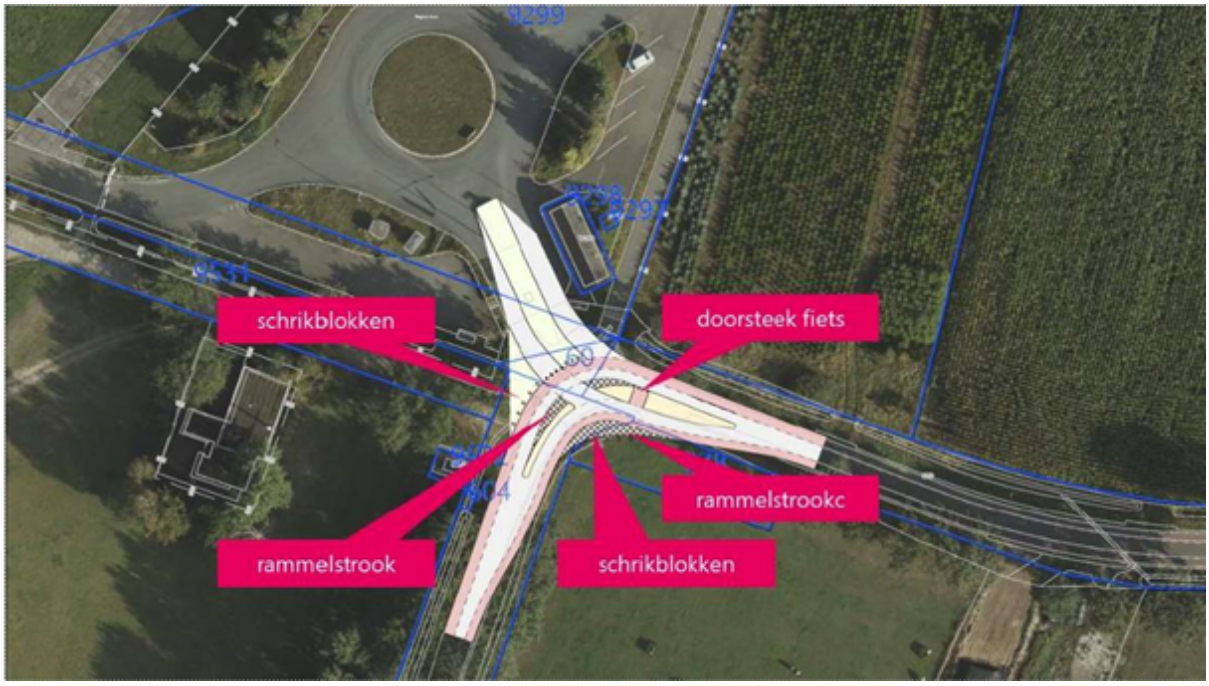
Ad 2: Met deze maatregel wordt het bestaande verkeer over de route Oude Deventerweg-Vliegveldweg-Snellenweg en/of Braakweg ontzien. Alleen het verkeer van en naar het VTE-terrein wordt hiermee beïnvloed en dat gaat voornamelijk via de N733 rijden. Deze maatregel leidt in de dorpskern Lonneker niet of nauwelijks tot een verkeerstoename.



Werkdagetmaalintensiteiten2030 (met afslagverbod en aangepast kruispunt)

Op basis van de verkeerseffecten is het alternatief met afslagverbod en aangepaste vormgeving van het kruispunt bij VTE als voorkeursalternatief gekozen. In dit alternatief rijdt er nog amper VTE-verkeer via de N737, heeft het een verwaarloosbaar effect op het verkeer in Lonneker, en verkeer van Oldenzaal richting noordwest Enschede vice versa kan de gebruikelijke route via de Oude Deventerweg, Vliegveldweg en Braakweg blijven rijden en gaat niet uitwijken naar ongeschikte wegen waar meer overlast voor de omgeving valt te verwachten.

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.



Schetsontwerpaanpassing kruispunt

Detailinformatie over de effecten van de varianten is opgenomen in de Notitie 'Toelichting Verkeer', bijlage 28.

Evenementenverkeer

Evenementen 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 toot 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Voor grotere evenementen zullen onder andere daarom vervoersplannen opgesteld moeten worden om het verkeer goed van en naar het evenemententerrein te begeleiden. Dat is de afgelopen jaren tijdens dit soort evenementen ook gebeurd. De verkeersaantrekkende werking is per evenement erg verschillend. Op basis van de ervaringen in de afgelopen jaren heeft VTE een realistische onderverdeling gemaakt voor de maximale invulling van 500.000 bezoekers per jaar. Deze is in de Notitie vervoersmanagement, bijlage 29, nader uitgewerkt. Parkeren wordt voor de reguliere evenementen op het terrein van VTE zelf opgelost. Voor de grotere evenementen wordt dit apart in een verkeers- en vervoersplan geregeld, dat onderdeel uitmaakt van de evenementenvergunning/melding. In genoemde bijlagenotitie zijn aantallen bezoekers genoemd, waarboven een vervoersplan noodzakelijk is. In die vervoersplannen worden alternatieven aangeboden die er op gericht zijn om bereikbaarheidsproblemen te voorkomen.

De verkeersmaatregel (middengeleider), die als voorkeursalternatief naar voren is gekomen om regulier verkeer naar en van VTE langs het Lonnekermeer via de N737 te weren, is ook onverkort van toepassing voor het evenementenverkeer in de weekenden. Bezoekers zullen via diverse mobiliteitsmaatregelen, zoals o.a. pendelvervoer vanaf een P&R terrein en station, fietsenstalling dichtbij de locatie van het evenement, combitickets, promoten carpoolen, etc. worden gestimuleerd en verleid om via alternatieve vervoermiddelen naar het terrein te komen. Daarnaast worden de bezoekers via communicatiemaatregelen en (tijdelijke) bewegwijzering geïnformeerd over de bereikbaarheid van het terrein en de vervoeralternatieven. De Notitie vervoersmanagement, bijlage 29, gaat daar nader in detail op in.

Tenslotte nog enkele opmerkingen:

- Aangenomen wordt dat het VTE-personeel zelf en het verkeer voor de statische en tijdelijke opslag op het terrein niet via het Lonnekermeer zal rijden, omdat dit bekend zal zijn met de situatie. De initiatiefnemer heeft hier rechtstreeks invloed op en zal dit met afspraken borgen.
- Het is te verwachten dat een klein deel van het verkeer vanaf de A1 en uit Hengelo, ondanks

routeinformatie toch probeert om via het Lonnekermeer naar VTE te rijden. Na een eerste ervaring dat het terrein dan niet bereikt kan worden, zal die neiging afnemen. Het is niet te verwachten dat vertrekkend verkeer van het VTE-terrein eerst naar de rotonde op de N733 Oldenzaalsestraat rijdt, en daar volledig omdraait en terugrijdt via de bocht bij de ingang van het VTE-terrein om zo alsnog via de Vliegveldweg-Snellenweg-Vergertweg 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 voor de A1 richting het westen aangeven. 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 (3% via de N737), wat een conservatieve aanname is, aangezien het 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).

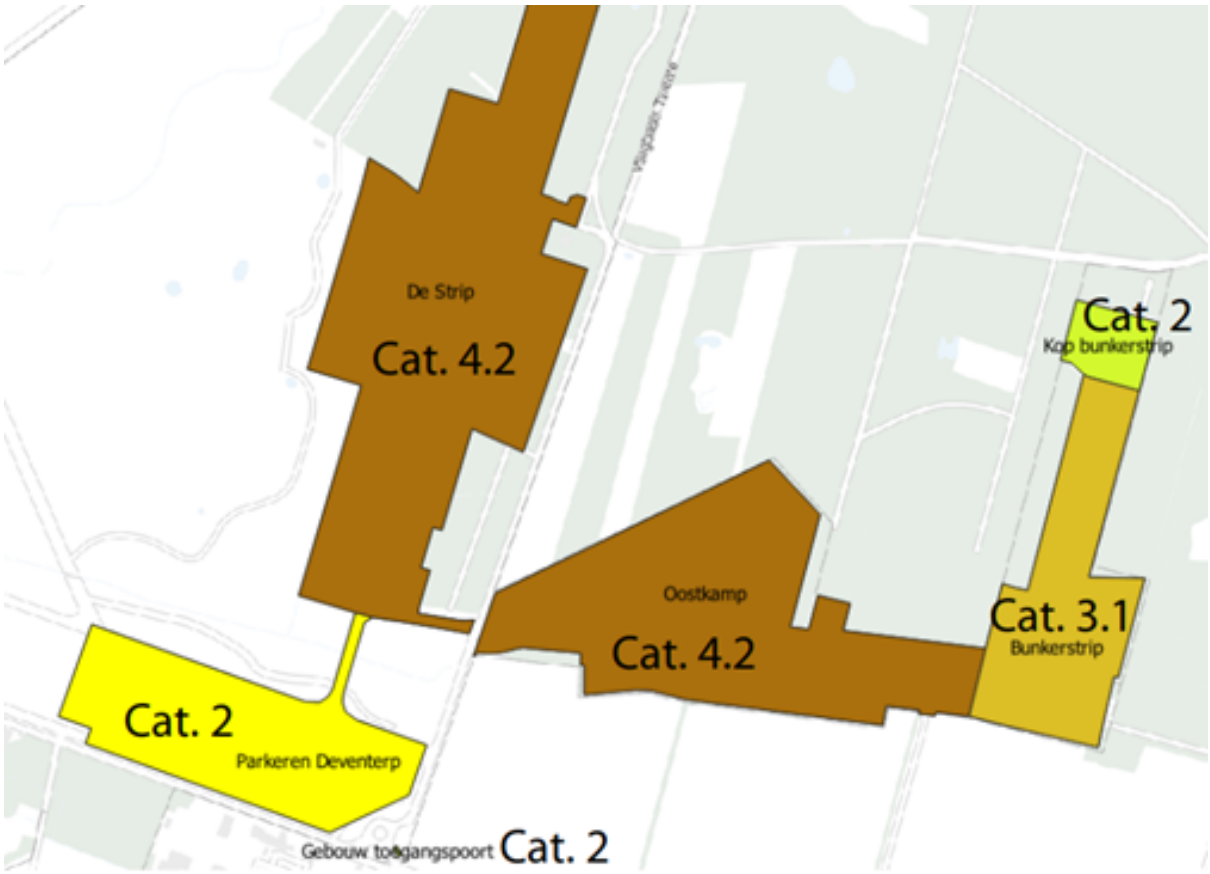
Conclusie verkeer

Op basis van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat er uit oogpunt van verkeer geen belemmering is voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.1.3 Milieuhinder van bedrijven en inrichtingen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is nagegaan of er bestaande en toekomstige bedrijvigheid in en rondom het plangebied aanwezig is of zal zijn, die van invloed kan zijn op het woon- en leefklimaat nabij het plangebied. Daarbij is gekeken naar de potentiële milieubelasting van deze inrichtingen (bedrijven en voorzieningen). De milieubelasting en de bijbehorende hindercontouren worden bepaald door verschillende ruimtelijk relevante milieuaspecten, zoals geur, stof, geluid en gevaar. Met behulp van de in 2009 door de VNG uitgegeven publicatie “Bedrijven- en milieuzonering" is van de aanwezige en toekomstige activiteiten en voorzieningen in de directe omgeving van de projectlocatie de milieucategorie bepaald. Vervolgens is nagegaan of voorzieningen gelegen zijn binnen de op grond van de milieucategorie aan te houden indicatieve afstanden tot woningen en andere milieugevoelige functies. De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in bijlage 30.

De bedrijfsactiviteiten van VTE zijn vertaald naar milieucategorieën, uiteenlopend van categorie 2 tot categorie 4.2. Voor de toedeling aan de gebiedsdelen, zie onderstaande afbeelding.



Afbeelding milieucategorieën plangebied

Onderzoeksresultaten

De conclusies van het onderzoek luiden:

1. De aanwezige bedrijven/voorzieningen in de omgeving van het plangebied leveren geen knelpunten op voor de ontwikkeling van het plangebied.
2. Gelet op de te hanteren milieuzonering kan worden geconcludeerd dat de activiteiten binnen het plangebied geen negatieve gevolgen voor de omgeving zullen veroorzaken.

Conclusie milieuhinder bedrijven en inrichtingen

Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat er uit oogpunt van milieuhinder van bedrijven en voorzieningen geen belemmering is voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.1.4 Bodemkwaliteit

De geschiktheid van de bodemkwaliteit voor de voorgenomen bestemming en de daarin toegestane gebruiksvormen vormen het uitgangspunt van een goede ruimtelijke ordening. Dit is beschreven in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening. De bodemgesteldheid speelt een rol bij het vaststellen of een plan uitvoerbaar is. Artikel 3.1.6. van het Besluit ruimtelijke ordening regelt dit. Ook de Wet bodembescherming kan hierbij van toepassing zijn.

Bij een herinrichting gaat de initiatiefnemer na of het toekomstige gebruik past bij de aanwezige bodemkwaliteit. Dit om risico's voor de gezondheid te voorkomen en om na te gaan of de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan haalbaar is.

Bodemverontreiniging

Binnen het gebied van de voormalige vliegbasis zijn bodemverontreinigingsgevallen aanwezig. Een

duurzaam en efficiënt beheer/gebruik van de bodem is daarbij noodzakelijk.

In 2015 is de zogeheten ecologische hoofdstructuur gerealiseerd. Dit betreft in hoofdlijnen het gebied dat de functie 'natuur' krijgt toebedeeld. Voorafgaande aan deze herinrichting zijn bodemverontreinigingen in kaart gebracht. Waar nodig heeft een bodemsanering plaatsgevonden. De eventuele risico's van een bodemverontreiniging voor mensen, dieren, planten en verspreiding speelde daarin een leidende rol. Na afloop van de uitgevoerde werkzaamheden is een eindverslag van de bodemsaneringen opgemaakt. De gemeente Enschede heeft als bevoegd gezag ingestemd met de uitgevoerde werkzaamheden. Daarmee is terrein geschikt bevonden voor de functie 'natuur'.

Grondverzet

Voor de vliegbasis is een separate bodembeheernota en bodemkwaliteitskaart opgesteld. Hierin zijn de eisen aan grondverzet en welke bodemkwaliteit bij een specifieke bestemming hoort vastgelegd. Deze beleidsregel is door de gemeente Enschede als bevoegd gezag vastgesteld. De op bodemverontreiniging verdachte of verontreinigde bodem valt buiten de reikwijdte van deze beleidsregel.

Conventionele explosieven

Overeenkomstig de explosieven risicokaart van de Gemeente Enschede is onderzoek uitgevoerd naar munitie. In de Koopovereenkomst wordt verwezen naar het rapport van historisch vooronderzoek conform BRL OCE (het huidige WSCS-OCE), van EOCKL van 15 april 2009. In de Koopovereenkomst is vastgelegd hoe het onderzoek naar en ruiming van munitie geschiedt door het Ministerie van Defensie. Op basis van die afspraken stelt het ministerie in het tweede kwartaal van 2021 de vrijgave-tekening op.

Conclusie

Binnen het plangebied 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.

5.1.5 Geluid

De mate waarin het geluid het woonmilieu c.q. geluidgevoelige bestemmingen mag belasten is geregeld in verschillende wetten en regelingen. Zij regelen de belasting door geluid voor met name woonmilieus en andere geluidgevoelige bestemmingen zoals scholen, ziekenhuizen etc. Afhankelijk van de bron en regeling gelden er voorkeursgrenswaarden, streefwaarden of maximale grenswaarden voor geluidgevoelige functies. Om te bepalen of voldaan wordt aan de gestelde eisen is onderzoek nodig. Bij de ontwikkeling van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen of relevante geluidbronnen is vanuit de Wet geluidhinder (Wgh) onderzoek naar de geluidbelasting noodzakelijk indien er bestemmingen zijn gelegen binnen een wettelijke zone van wegen, spoorwegen, en/of bedrijvigheid (gezoneerd industrieterrein). In deze paragraaf wordt per brontype (wegverkeer, spoorwegen en industrie) beoordeeld of er belemmeringen zijn ten aanzien van dit plan. Daarnaast wordt ingegaan op het luchtverkeerslawaai, indirecte hinder en evenementengeluid. Hierbij is gebruik gemaakt van:

- het geluidsonderzoek uit de MER (zie bijlage 16);
- Peutz rapport Akoestisch onderzoek verkeersaantrekkende werking (indirecte hinder), E 1081-22-RA-002 d.d. 23 april 2021 (zie bijlage 31);
- Peutz rapport Akoestisch onderzoek in het kader van de aanvraag van een omgevingsvergunning voor de activiteit milieu en de herziening van het bestemmingsplan, E 1081-20-RA-003 d.d. 23 april 2021 (zie bijlage 32).
- Notitie Gebiedsontwikkeling luchthaven Twenthe Zonevoorstel Midden, LL/LL//E 1081-19-NO d.d. 1 oktober 2010 (zie bijlage 34);

De achterliggende modelinformatie van de Geomilieu-modellen is in te zien bij de gemeente Enschede.

5.1.5.1 Wegverkeerslawaai

In artikel 74 van de Wet geluidhinder is bepaald dat zich aan weerszijden van een weg een zone bevindt. De breedte van de zone is afhankelijk van de ligging van de weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied en van het aantal rijstroken. Krachtens artikel 77 van de Wet geluidhinder is het college van burgemeester en wethouders verplicht om bij de voorbereiding van de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan, dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden die zijn gelegen binnen een zone als bedoeld in artikel 74, een akoestisch onderzoek in te stellen naar de geluidsbelasting die binnen de zone gelegen woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen ondervinden van het verkeer op die weg. Daarnaast wordt een onderzoek ingesteld naar de doeltreffendheid van de in aanmerking komende verkeersmaatregelen en andere maatregelen om te voorkomen dat in de toekomst de vanwege de weg optredende geluidsbelasting van de geluidgevoelige objecten de ten hoogste toelaatbare waarden zal overschrijden.

Artikel 99, eerste lid van de Wet geluidhinder bepaalt dat reconstructie van een weg waarlangs zich geluidsgevoelige bestemmingen bevinden pas mag plaatsvinden, nadat een eventueel noodzakelijke bestemmingsplanprocedure is gevolgd die voorziet in de reconstructie, of door B&W een separaat besluit tot reconstructie is genomen naar aanleiding van een door de wegbeheerder aan B&W gedane mededeling van zijn voornemen. Het besluit dient te zijn gebaseerd op een akoestisch onderzoek dat is verricht conform het gestelde in artikel 80 van de Wet Geluidhinder.

Van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder is sprake indien de fysieke wijziging(en) aan de weg, berekend in het toekomstige maatgevende jaar, zonder het treffen van maatregelen verantwoordelijk is voor een toename van de geluidsbelasting met (afgerond) 2 dB of meer t.o.v. de waarde die op grond van artikel 100 als ten hoogste toelaatbare waarde is aangewezen. Voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting (op grond van art. 100) is van belang of reeds eerder een hogere waarde is vastgesteld. Ingeval de heersende waarde hoger is dan 48 dB, geldt de laagste van de volgende twee waarden als de ten hoogste toelaatbare:

- de heersende waarde;
- de eerder vastgestelde waarde.

Plansituatie

Teneinde de verkeersstromen van en naar VTE mede te reguleren is een middengeleider ter hoogte van de afslag naar VTE voorzien. De middengeleider heeft tot doel het bestemmingsverkeer van en naar VTE via de Oude Deventerweg te leiden en niet via de Vliegveldweg.
Onderzocht is of deze fysieke wijziging als een reconstructie als bedoeld in de Wet geluidhinder (Wgh) moet worden beschouwd nu, in samenhang met de middengeleider, de verkeersintensiteit op de Oude Deventerweg zal toenemen. In het onderzoek is bij de mogelijk relevante woningen de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai in de huidige situatie alsook in de toekomstige situatie inzichtelijk gemaakt en beoordeeld in relatie tot de vraag of sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh. Geconcludeerd is dat als gevolg van de geprojecteerde wijziging bij de Oude Deventerweg geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Het onderzoeksrapport maakt als bijlage 33 deel uit van de toelichting.

In het plangebied worden geen geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Het is dan ook niet nodig om in het kader van de Wet geluidhinder een akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting vanwege wegverkeer op het plangebied uit te voeren.

Op grond van de Wet geluidhinder is het in casu niet noodzakelijk om een akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting vanwege wegverkeer uit te voeren. De ontwikkeling van de luchthaven zal echter van invloed zijn op de verkeersstromen in het plangebied en daar buiten. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is daarom een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer van en naar VTE op de omgeving. Voorgaande wordt nader onderbouwd in de rapportage in bijlage 12 van het MER (bijlage 16) .

<u>Indirecte hinder Vliegveld Twenthe Evenemententerrein</u>

Indirecte hinder wordt veroorzaakt door het bestemmingsverkeer op de openbare weg van en naar een inrichting. In dit geval de inrichting Vliegveld Twenthe Evenemententerrein. Het gaat daarbij om het verkeer buiten de grens van de inrichting.

Toetsingskader

Voor de beoordeling van indirecte hinder in het kader van een ruimtelijke procedure bestaat geen toetsingskader. In het kader van vergunningverlening is er wel een toetsingskader dat is opgenomen in de circulaire 'Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de vergunningverlening op basis van de Wet milieubeheer' van 29 februari 1996. In de circulaire is voor het gemiddelde geluidsniveau een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) in de dagperiode, 45 dB(A) in de avondperiode en 40 dB(A) in de nachtperiode opgenomen. Als maximale grenswaarde gelden 15 dB(A) hogere waarden. Bij de beoordeling van de indirecte hinder in het kader van deze ruimtelijke procedure wordt aangesloten bij de systematiek van de circulaire. Verder is rekening gehouden met gemeentelijke beleid zoals neergelegd in de Geluidnota Enschede van 3 april 2018:

- De gemeente Enschede ziet af van toetsing van indirecte hinder als het geluidniveau van het bestaande wegverkeer meer dan 10 dB(A) hoger ligt dan het geluidniveau ten gevolge van de indirecte hinder.

- De gemeente Enschede toetst voortaan ook de indirecte hinder als het totale verkeerslawaai meer dan 1,5 dB(A) toeneemt (boven de voorkeursgrenswaarde); ook als het rij- en stopgedrag niet meer afwijkt.

Akoestisch onderzoek

Door Peutz is akoestisch onderzoek uitgevoerd: "Akoestisch onderzoek verkeersaantrekkende werking (indirecte hinder)", E 1081-22-RA-002 d.d. 23 april 2021. Het rapport is als bijlage 31 bijgevoegd. Er is onderzoek verricht met betrekking tot de akoestische gevolgen van de zogenaamde verkeersaantrekkende werking.

De hoogste geluidbelastingen treden op bij de woningen aan Oude Deventerweg 151 en 153. Als gevolg van de overige wegen is geen sprake van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

Navolgende tabel geeft een overzicht van de woningen waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden inclusief de hoogst berekende geluidbelasting.

Omschrijving	**L_{etmaal} in dB(A)**
Oude Deventerweg 151	**65**
Oude Deventerweg 153	**65**
Wiefkerweg 10	**51**
Beuvinkweg 8	**51**
Beuvinkweg 10	**52**
Oldenzaalsestraat 1009	**56**

Tabel woningen boven de voorkeursgrenswaarde inclusief hoogst berekende geluidbelasting

Binnen de systematiek van de circulaire dient in principe bij deze woningen bezien te worden in hoeverre bij de aangegeven geluidbelastingen voldaan wordt aan de maximaal toelaatbare binnenwaarde van 35 dB(A). Mocht de actuele geluidwering niet afdoende zijn dient terzake een redelijk isolatieaanbod te worden gedaan.

In dit kader wordt volledigheidshalve opgemerkt dat voor Wiefkerweg 10 en Beuvinkweg 8 en 10 geldt dat, uitgaande van een redelijk tot goede bouwkundige staat van de woning normaliter een afdoende gevelwering zal worden gerealiseerd.

Verder zijn de betreffende woningen mogelijk reeds akoestisch geïsoleerd in relatie tot de voormalige vliegbasis en zijn bij Oldenzaalsestraat 1009 wellicht maatregelen getroffen in relatie tot de N733 en recent aangelegde rotonde.

Mede omdat in het algemeen sprake is van woningen met een oorspronkelijke bouw ruim voor het in werking treden van het Bouwbesluit, en ook eventueel getroffen maatregelen in het kader van de vliegbasis lang geleden getroffen zijn, zal de actuele gevelwering van de in bovenstaande tabel genoemde woningen nader onderzocht dienen te worden. Door de initiatiefnemer is aangegeven dat (overeenkomstig hetgeen de eerder genoemde Schrikkelcirculaire hierover stelt) indien dit nodig mocht blijken een isolatieaanbod zal worden gedaan.

Randvoorwaarde voor bovenstaande conclusies, met name het overschrijden van de maximaal aanvaardbaar te achten geluidbelasting van 65 dB(A), is het instellen van een vervoersplan vanaf 21.500 bezoekers indien deze zowel in de dag (07.00 - 19.00 uur) aankomen als weer vertrekken, indien in de avond (19.00 - 23.00 uur) sprake is van meer dan 4.750 vertrekkende bezoekers, danwel in de nacht (23.00 - 07.00 uur) sprake is van meer dan 3.000 vertrekkende bezoekers. Mocht bij een evenement sprake zijn van zowel aankomst als vertrek in de avond dient een vervoersplan te worden ingesteld vanaf 2.375 bezoekers.

Bij toepassing van het vervoersplan zal in de nabijheid van de A1 een transferium worden ingericht, waarna via elektrische pendelbussen de bezoekers naar het VTE-terrein worden gereden. Deze opzet leidt verder niet tot aanvullende verkeersbewegingen elders die kunnen leiden tot overschrijding vna 65 dB(A) op gevels van woningen.

Conclusie

De Wet geluidhinder vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan omdat binnen het plangebied geen geluidgevoelige bestemmingen mogelijk worden gemaakt en binnen de onderzoekszone van de nieuwe ontsluitingswegen geen geluidgevoelige bestemmingen zijn gelegen. De ontwikkeling van het plangebied zal invloed hebben op de verkeersstromen in het plangebied en daar buiten. Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat dit past binnen de kaders van een goede ruimtelijke ordening.

Ten aanzien van indirecte hinder is aangetoond dat de voorkeursgrenswaarde op een aantal locaties wordt overschreden. Voor deze woningen geldt dat wordt voldaan aan de maximaal toelaatbare binnenwaarde van 35 dB (A).

5.1.5.2 Railverkeerslawaai

In de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder zijn regels opgenomen voor wat betreft het aspect railverkeerslawaai. Langs een spoorweg bevindt zich een zone waarvan de breedte, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf, is aangegeven op een bij ministeriële regeling vastgestelde kaart. De regels hebben betrekking op nieuwe situaties, dus gevallen waarbij nieuwe spoorwegen worden aangelegd of bestaande spoorwegen worden gewijzigd, of gevallen waarbij woningen en overige geluidgevoelige bestemmingen worden gebouwd in de zone langs bestaand spoor.

Krachtens artikel 4.3 van het Besluit geluidhinder is het college van burgemeester en wethouders verplicht om bij de voorbereiding van de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden, die zijn gelegen binnen een zone als bedoeld in artikel 1.4 van het Besluit geluidhinder, een akoestisch onderzoek in te stellen naar de geluidsbelasting die binnen de zone gelegen woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen ondervinden van het railverkeer op die spoorweg. Daarnaast wordt een onderzoek ingesteld naar de doeltreffendheid van de in aanmerking komende maatregelen om te voorkomen dat in de toekomst de vanwege de spoorweg optredende geluidsbelasting van de geluidgevoelige objecten de ten hoogste toelaatbare waarden zal overschrijden.

Plansituatie

De spoorweg Hengelo-Oldenzaal-Duitsland ligt aan de noordzijde van het plangebied. De afstand tussen de spoorlijn en het plangebied bedraagt 700-800 meter. De zone rond de spoorlijn bedraagt 300 meter. Het plangebied ligt ruim buiten de zone van de spoorlijn. Daarnaast zijn er in het plangebied geen geluidgevoelige functies geprojecteerd.

Conclusie

Het plangebied ligt buiten de zone van de spoorlijn Hengelo-Oldenzaal-Duitsland, en in het plangebied worden geen geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Het railverkeer is dan ook niet relevant voor de ontwikkeling van het plangebied. Vanuit het oogpunt van railverkeerslawaai zijn er geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

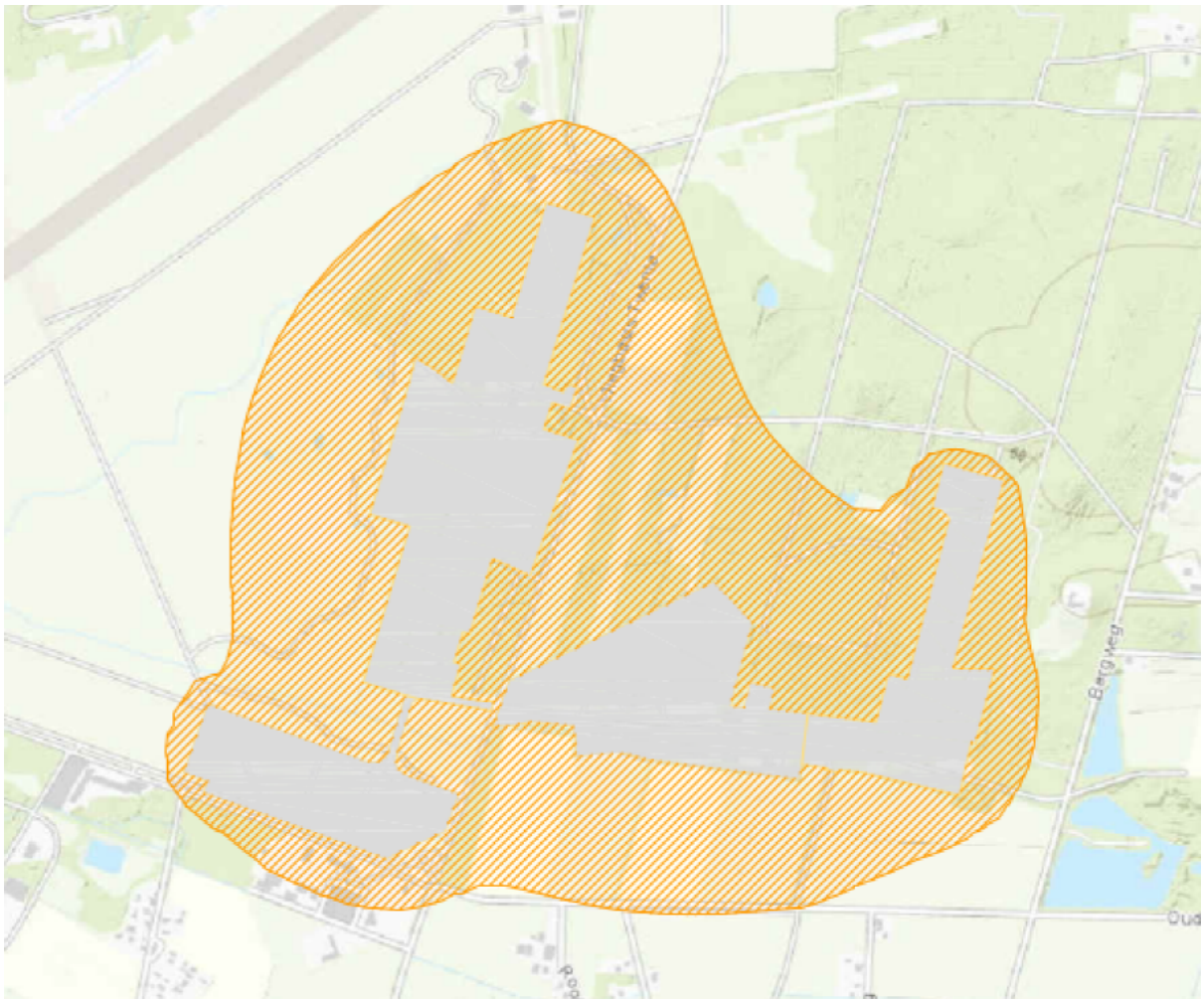
5.1.5.3 Industrielawaai

In artikel 40 van de Wet geluidhinder is bepaald dat rond industrieterreinen, waarop bepaalde krachtens de Wet milieubeheer aangewezen inrichtingen ('grote lawaaimakers') zijn gevestigd of zich volgens het bestemmingsplan mogen vestigen, een geluidszone moet zijn vastgesteld. In casu laat het bestemmingsplan evenementen toe met automotive gedurende meer dan 8 uur per week. In artikel 42 van de Wet geluidhinder is bepaald dat bij de voorbereiding van de vaststelling of wijziging van een zone vanwege burgemeester en wethouders een akoestisch onderzoek wordt ingesteld naar de geluidsbelasting die geluidgevoelige bestemmingen vanwege het industrieterrein ondervinden.

In artikel 48 is bepaald dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden die binnen een geluidszone van een industrieterrein liggen, op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen de maximale waarden uit de Wet geluidhinder in acht moeten worden genomen. Om te bepalen of voldaan wordt aan de maximale waarden is een akoestisch onderzoek noodzakelijk.

Plansituatie

In het kader van het MER is in 2016 het Deelonderzoek geluid; MER Gebiedsontwikkeling luchthaven Twente uitgevoerd (zie bijlage 16). Onderdeel van dat onderzoek was een zonevoorstel Wet geluidhinder voor het plangebied Midden. Op het te zoneren terrein is één inrichting actief: Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie. Via de bijbehorende geluidszone wordt geborgd dat alle activiteiten tezamen aan de geluidnorm van de zone voldoen: geen hogere geluidbelasting dan 50 dB(A) op de zonegrens. Ten opzichte van het toenmalige zonevoorstel is sprake van enkele wijzigingen. Uit akoestisch onderzoek is met name van belang dat de milieucategorie van (delen van) de Bunkerstrip en de kop van de Bunkerstrip is verlaagd. Binnen de systematiek van de zonevaststelling levert dat ook een lagere geluidsemissie en daarmee een in die omgeving kleinere zone. In "Notitie Zonevoorstel Midden", LL/LL/E 1081-19-NO d.d. 1 oktober 2020 (zie bijlage 34) is de grens van de zone berekend. Op onderstaande afbeelding is de berekende zone weergegeven.



Berekendezone

Naast de geluidcontour zijn bij de meest relevante omliggende geluidgevoelige bestemmingen de geluidbelastingen bepaald. In onderstaande tabel is een overzicht van de berekende geluidbelasting opgenomen.

Rekenpositie en adres		B_i in dB(A)-etmaalwaarde
01.	Weerseloseweg 358	38
02.	Fokkerweg 23	46
03.	Fokkerweg 52	46
04.	Roolvinkweg 10	48
05.	Wiefkerweg 10	49
06.	Beuvinkweg 8	48
07.	Oude Deventerweg 153	49
08.	Bergweg 395	48
09.	Bergweg 350	44
10.	Bergweg 475	39
111.	Weerseloseweg 380	33
113.	Weerseloseweg 394	33
14.	Vliegveldstraat 61	32
15.	Oude Postweg 4	34
16.	Oude Postweg 15	35
17.	Oude Postweg 14	37
18.	Oude Postweg 20	35
19.	Noordergrensweg 55	36
20.	Weerseloseweg 400	34
21.	Oude Postweg 2	33
22.	Ledeboerweg 18	36
23.	Noordergrensweg 2	35
24.	Bergweg 425	40
25.	Weerseloseweg 352	40

De waarde het geluidsniveau bedraagt, vanwege de inrichting op het gezoneerde industrielawaai, minder dan 50 dB(A). Binnen de geluidszone-industrie liggen geen geluidsgevoelige objecten. Het plangebied zelf is niet gelegen binnen een vastgestelde geluidszone van een gezoneerd industrieterrein. Daarnaast worden in het plangebied geen geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt.

Conclusie

Binnen het plangebied mogen zich geluidzoneringsplichtige inrichtingen vestigen voorzover toelaatbaar binnen de plansystematiek van de planregels (maximaal milieu categorie 4.2), het plangebied is niet gelegen binnen de geluidszone van een gezoneerd industrieterrein en in het plangebied worden geen geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Vanuit het oogpunt van industrielawaai zijn er geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.1.5.4 Evenementengeluid

Binnen het terrein van de Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie zijn evenementen en leisure toegstaan. Gebaseerd op een aantal representatieve en niet-representatieve (incidentele bedrijfssituatie) (muziek)evenementen is door Peutz aanvullend een akoestisch onderzoek "Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie Akoestisch onderzoek in het kader van de aanvraag van een omgevingsvergunning voor de activiteit milieu en de herziening van het bestemmingsplan", E 1081-20-RA-003 d.d. 23 april 2021, uitgevoerd (zie bijlage 32). Het onderzoek heeft betrekking tot de akoestische aspecten verbonden aan (muziek)evenementen op het evenemententerrein van Vliegveld Twente Evenementenlocatie.

Voor de representatieve (muziek)evenementen zijn zowel de te verwachten langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus als de maximale geluidniveaus als inpasbaar aan te merken. De beschouwde niet-representatieve (muziek)evenementen (incidentele bedrijfssituatie) voldoen aan de normstelling zoals opgenomen in dit bestemmingsplan (zie artikel 3.4.1 onder e van de planregels). Ook wordt voldaan aan de grenswaarden van de nota "Evenementen met een luidruchtig karakter" van de Inspectie Milieuhygiëne Limburg. Gesteld kan worden dat ook de beschouwde incidentele bedrijfssituaties inpasbaar zijn.

Naast en in afwijking van de reguliere bedrijfssituatie wordt een incidentele bedrijfssituatie mogelijk gemaakt voor maximaal 12 dagen per jaar. Het gaat daarbij om grootschalige luidruchtige (muziek)evenementen die qua aard, noodzakelijke voorzieningen en organisatie sterk afwijken van de overige activiteiten op het VTE-terrein. Bij de grootschalige muziekevenementen wordt hoofdzakelijk gebruik gemaakt van voorzieningen van externen zoals grote podia, muziekinstallaties, tenten, etc., bij reguliere evenementen wordt voor 95% gebruik gemaakt van bestaande voorzieningen en gebouwen. De behoefte aan incidentele grootschalige en meerdaagse (muziek)evenementen met bijbehorende faciliteiten groeit en vanwege de ligging, aard, omvang en signatuur van het VTE-terrein is juist deze locatie voor deze activiteiten van belang en ook in beleidsdocumenten wordt dit als zodanig benoemd. Vanwege de schaalgrootte van het VTE-terrein zijn grootschalige (muziek)evenementen ook nodig voor de beoogde exploitatie van het VTE-terrein. Inherent aan deze grootschalige (muziek)evenementen is dat er geen technische of organisatorische maatregelen zijn waarmee het beperken of vermijden van de afwijking van de geluidnorm in de reguliere bedrijfssituatie mogelijk is. De geluidsbelasting naar de omgeving zal tijdens een incidentele bedrijfssituatie tijdelijk hoger zijn dan de toegestane geluidsbelasting in de reguliere bedrijfssituatie. Alleen tijdens deze 12 dagen is het de organisator van het evenement toegestaan gedurende een beperkte tijd vuurwerk af te steken, conform de in het bestemmingsplan opgenomen randvoorwaarden.

Eindconclusie geluidsaspecten

Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat het aspect geluid geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.1.6 Luchtkwaliteit

Bij de toetsing of een bestemmingsplan uitvoerbaar is, moet worden nagegaan of de realisatie van beoogde ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit. Op grond van het bepaalde in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer en onderliggende algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen vormen de luchtkwaliteitseisen in ieder geval 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);

Luchtkwaliteit en het plangebied

Voor de integrale gebiedsontwikkeling van de Luchthaven Twente is een MER opgesteld. Onderdeel van de MER is een onderzoek naar de luchtkwaliteit. De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in het door Adecs opgestelde rapport "Deelonderzoek luchtkwaliteit, MER gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en Middengebied; kenmerk ar160205.rap; d.d. 21 maart 2016", zie bijlage 18.

Uit het voor het MER opgestelde onderzoek blijkt dat er voor alle onderzochte varianten, waaronder het VKA, voor de gehele gebiedsontwikkeling geen overschrijdingen van de grenswaarden zijn. Aangezien voor de

gehele gebiedsontwikkeling aan de grenswaarden wordt voldaan is dit ook voor het bestemmingsplan Midden (afzonderlijk) het geval.

Ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in het door Tauw opgestelde rapport "Luchtkwaliteitsonderzoek - Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; kenmerk R002-1277178RLX-V05-nda-NL; d.d. 23 april 2021", zie bijlage 35. De bijdrage van VTE leidt voor NO_2 niet tot overschrijdingen van de grenswaarden voor de jaargemiddelde en uurgemiddelde concentraties. Ook voor PM_{10} wordt de maximale 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 ontwikkeling inpasbaar is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit op basis van artikel 5.16 lid 1a van de Wet luchtkwaliteit.

Conclusie luchtkwaliteit

Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.1.7 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, buisleidingen 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.

Voor de beoordeling is gebruik gemaakt van de rapportage van Adecs Deelonderzoek externe veiligheid, MER gebiedsontwikkeling luchthaven Twente, kenmerk ar160109.rap/mB/kd, dd. 21 maart 2016, zie bijlage 17.

Risicovolle activiteiten bij inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is het wettelijk kader voor risicovolle activiteiten bij inrichtingen.

Op het hele grondgebied van de Gemeente Enschede is het parapluplan "Bedrijven met milieuzones (vuurwerk, risicovol, geluid)" van kracht. Het plan is vastgesteld omdat op verschillende (bedrijfs)locaties in de gemeente Enschede het niet gewenst is dat zich daar risicovolle inrichtingen vestigen. In de regels van verschillende geldende bestemmingsplannen is de vestiging van deze inrichtingen om die reden specifiek uitgesloten. Gebleken is echter dat in een aantal bestemmingsplannen c.q. bedrijfsbestemmingen, waar risicovolle inrichtingen niet gewenst zijn, deze uitsluitingsclausule abusievelijk ontbreekt. Door middel van dit parapluplan wordt de vestiging van deze inrichtingen binnen de gehele Gemeente Enschede uitgesloten. Nieuwvestiging van nieuwe risicovolle inrichtingen kan op deze manier alleen middels een verantwoording positief worden bestemd.

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, vooral bij het opstijgen en landen.

Het plangebied is in de directe nabijheid van Twente Airport gelegen. Overeenkomstig het deelonderzoek naar externe veiligheid is de conclusie uit deze rapportage dat voldaan wordt aan de eisen die, voor wat betreft externe veiligheid, gelden voor luchthavens en derhalve geen belemmering vormen voor het plan.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat er voor wat betreft externe veiligheid geen belemmeringen zijn voor de onderhavige plannen.

5.2 Water

In paragraaf 4.3.7 is ingegaan op het gemeentelijke beleid ten aanzien van het aspect water. Hieronder wordt nader ingegaan op de relatie met het plangebied. Een uitgebreide beschrijving van de huidige situatie is opgenomen in hoofdstuk 10 van bijlage B van het MER (zie bijlage 4).

De waterhuishouding binnen het plangebied moet voldoende ruimte krijgen voor bovengrondse berging, infiltratie, zuivering en afvoer. Hiermee wordt de kans op problemen in de waterhuishouding, zoals overbelasting van het ontvangende systeem en verdroging van de bodem, geminimaliseerd. Daarnaast kunnen de kansen die water biedt benut worden, zoals gebruik van regenwater voor toiletspoeling. Ook kan water een bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit.

Uitgangspunten hemelwater

Voor het omgaan met hemelwater gelden de volgende uitgangspunten:

- Hemelwater wordt zo min mogelijk verontreinigd en komt ten goede aan het oppervlakte- en grondwatersysteem.
- Voor verharde oppervlakken, bijvoorbeeld daken en goten waarmee het hemelwater in aanraking komt, wordt de toepassing van uitloogbare bouwmaterialen voorkomen.
- Het opvangen en afvoeren van hemelwater zoveel mogelijk voorkomen. Dit kan door het toepassen van bijvoorbeeld halfverharding en/of grasdaken.
- Hemelwater gescheiden van afvalwater opvangen, bergen en afvoeren.
- Infiltratie van hemelwater in de bodem is op locaties waar dit mogelijk is de beste optie. Op deze manier wordt zuivering, retentie en grondwateraanvulling gerealiseerd.
- Infiltratie- en bergingsvoorzieningen, waarvan meer dan één perceel afhankelijk is, niet op een particulier perceel aanleggen.
- Voor nieuwe stedelijke gebieden geldt de eis dat de waterschapsbui T=50 (komt eens in de 50 jaar voor) van 40 mm in 75 minuten geheel binnen het gebied wordt geborgen. Voor stedelijke herontwikkelingen is de bergingseis 20 mm.
- Maximale afvoer vanuit het plangebied is 2,4 l/s/ha (stedelijke afvoernorm).

Uitgangspunten oppervlaktewater

Voor het omgaan met oppervlaktewater gelden de volgende uitgangspunten:

- De bestaande waterlopen (beken en greppels) handhaven, zodat overtollig regen- en grondwater uit het plangebied en de aangrenzend gebieden afgevoerd kan worden op het natuurlijke watersysteem.

Afvalwater

Voor het omgaan met afvalwater gelden de volgende uitgangspunten:

- Het ontstaan van afvalwater minimaliseren.
- Afvoer van afvalwater via een vuilwater of gemengd rioleringsstelsel. In overleg met het waterschap Vechtstromen kunnen afgelegen vuilwaterlozingen afvoeren naar een individuele behandeling afvalwater (IBA).

Grondwater/Ontwatering

Uitgangspunt bij ontwikkelingen is geen toename van de afvoer van grondwater. Dit betekent dat de grondwaterstand niet negatief beïnvloedt mag worden. Gevolg hiervan is dat voor het voldoen aan de ontwateringsnormen beperkt drainage toegepast mag worden. Enkel grondwaterstandspieken mogen

middels drainage worden afgetopt. Gezocht moet worden naar een goede afstemming tussen het ophogen van het maaiveld en het toepassen van drainerende voorzieningen.

Om bij hoge grondwaterstanden te voldoen aan de ontwateringsnormen, kan het maaiveld opgehoogd worden ter plaatse van wegen en bebouwing. Aandachtspunten hierbij zijn de gewenste afwatering en het gewenste toekomstige beeld van het gebied. Reduceren van de benodigde ophoging kan gerealiseerd worden door kruipruimteloos te bouwen.

Om te voorkomen dat wegen, bebouwing en groen problemen krijgen met grondwater worden de onderstaande ontwateringsnormen gehanteerd. Ontwatering is het verschil tussen het peil van de weg/ de bebouwing en de gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG).

- Wegen: ontwateringsdiepte van 0,70 meter, waarbij een zandbed met minimale dikte van 0,50 m aanwezig moet zijn. Een te hoge grondwaterstand kan opvriezen en opdooi van de fundering van de weg veroorzaken
- Bebouwing: de ontwateringsdiepte van bebouwing hangt af van het type gebouw. Voor woningen of gebouwen met een niet-waterdichte kruipruimte die goed toegankelijk moet zijn, dient de ontwatering zodanig te zijn dat zich geen grondwater in de kruipruimte bevindt. Als norm wordt vaak gehanteerd dat het grondwater tenminste 0,20 m beneden de vloer van de kruipruimte moet staan. Uitgaande van een 0,50 m hoge kruipruimte en een vloerdikte (woonvloer) van 0,20 m betekent dit een afstand van 0,90 m tussen de GHG en de bovenzijde van de vloer. Door kruipruimteloos te bouwen kan de ontwateringsnorm onder bepaalde voorwaarden met 0,30 m verminderd worden.
- Groen: voor deze bestemming wordt meestal een ontwateringdiepte van 0,50 m -mv geadviseerd. Langdurige te hoge grondwaterstanden beïnvloeden de beworteling nadelig.

Afwatering percelen

Om te voorkomen dat afstromend regenwater problemen veroorzaakt op de percelen gelden de volgende adviesnormen:

- Het vloerpeil van de bebouwing minimaal 0,20 m boven het dichtstbijzijnde wegpeil (kruin weg) leggen.
- Perceel vlak of richting de weg af laten lopen.
- De maaiveldpeilen en vloerpeilen van de verschillende percelen op elkaar afstemmen.

Waterhuishouding en het bestemmingsplan

Negatieve effecten op de waterhuishouding dienen door het nemen van mitigerende maatregelen voorkomen te worden. Voor het plangebied Midden zal de hoeveelheid extra verhard oppervlak als gevolg van ontwikkelingen beperkt zijn. Binnen de NNN is de hoeveelheid verhard oppervlak afgenomen en de werkparken Oostkamp en Strip zijn al voor een groot deel verhard. Voor extra verharding moeten mitigerende maatregelen worden genomen om het watersysteem niet extra te belasten.

Conclusie

In de planregels worden generieke regels gesteld ten aanzien van het bergen, vasthouden en afvoeren van hemelwater. Andere aspecten zoals afvalwater worden in de fase van vergunningverlening getoetst. In de beleidsregel voor de ruimtelijke kwaliteit (zie Hoofdstuk 3 Planbeschrijving) zijn aspecten zoals de verhouding groen-rood en oppervlaktewater meegenomen.

Met het nemen van mitigerende maatregelen worden nadelige effecten op het watersysteem als gevolg van de mogelijke ontwikkelingen voorkomen. Deze maatregelen zijn mogelijk binnen het bestemmingsplan. Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de waterhuishouding geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.3 Verkeer

De activiteiten in het plangebied veroorzaken nieuwe verkeersstromen. In 2016/2017 zijn de uitgangspunten voor verkeer beschreven in bijlage 7 van de MER voor het plangebied. Deze uitgangspunten zijn voor dit nieuwe bestemmingsplan opnieuw tegen het licht gehouden en geactualiseerd op basis van de huidige kennis en actuele situatie in het plangebied. Na de totstandkoming van de voorgaande bestemmingsplan is in 2017 ook een nieuw Regionaal Verkeersmodel Twente tot stand gekomen, dat voor dit bestemmingsplan begin 2021 nog specifiek is voorzien van de meest recente cijfers over arbeidsplaatsen en verkeersgeneratie in het plangebied (Regionale Verkeersmodel Twente-variant Enschede (d.d. 6 januari 2021; hierna kortheidshalve te noemen: verkeersmodel). Met dit verkeersmodel kan voor gemiddelde werkdagen op hoofdlijnen worden bepaald wat de effecten zijn van nieuwe ontwikkelingen en ingrepen in infrastructuur op de verkeersstromen in een gebied.

De ontwikkeling van Natuur in het plangebied is niet gewijzigd ten opzichte van het voorgaande, vernietigde, bestemmingsplan en zorgt ook nu niet voor een significante groei van het aantal verkeersbewegingen. Deze zijn om deze reden niet opgenomen in de verkeersberekeningen. Als gevolg van de ontwikkeling van het NatuurNetwerk Nederland treden er geen verkeerskundige effecten op voor de belastbaarheid van het wegennet en kruispunten.

De verkeersgeneratie van het Middengebied wordt veroorzaakt door het evenemententerrein Vliegveld Twente Evenementenlocatie, bestaande uit bedrijvigheid van activiteiten en evenementen, plus de bezoekers van die evenementen.

Om inzicht te krijgen in de effecten (o.a. lucht en geluid) van het bijbehorende verkeer is aan de hand van het genoemde verkeersmodel onderzocht hoe het verkeer zich verdeelt over het netwerk en wat de verkeersintensiteiten worden. Er spelen daarbij twee aandachtspunten: een verkeersmodel berekent verkeersstromen voor een gemiddelde werkdag, terwijl een evenemententerrein vooral op weekenddagen verkeer van en naar bijzondere evenementen genereert. Tweede aandachtspunt is dat de verkeerproductie van een evenemententerrein niet verklaard kan worden door de gebruikelijke factoren waar een verkeersmodel mee rekent: aantallen woningen, arbeidsplaatsen en een aantal reismotieven. Daarom is voor dit terrein een aangepast aanpak gehanteerd. Meer detailinformatie hierover is te vinden in bijlage 28 Notitie 'Toelichting Verkeer' 007324.20210218.N1.04, van 22 april 2021 (hierna kortheidshalve te noemen Notitie 'Toelichting Verkeer').

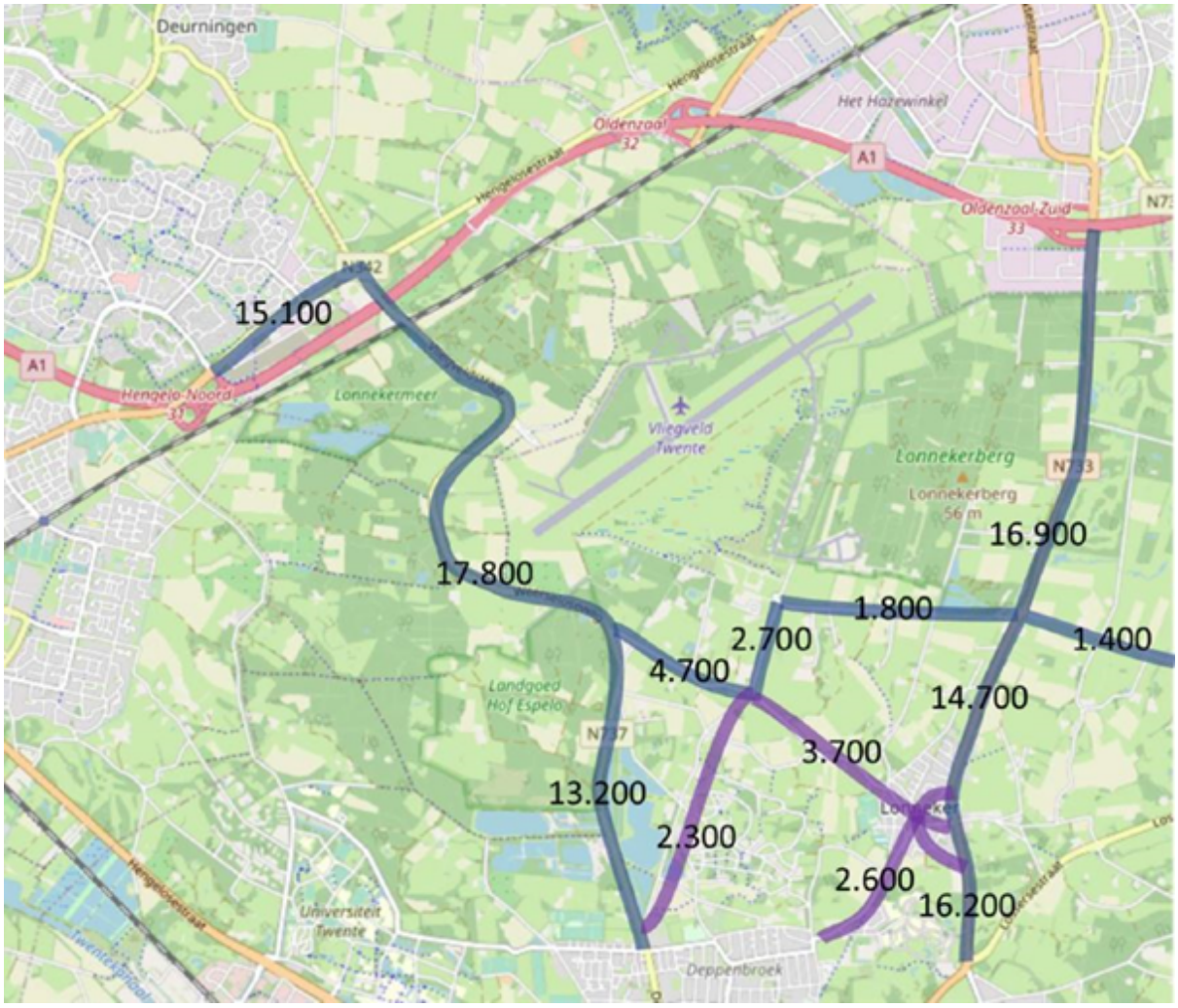
Vanwege het atypische karakter van het evenemententerrein, is er voor dit terrein gekozen om het aantal ritten van en naar het terrein op werkdagen rechtstreeks in het model in te voeren. Dat heeft verder geen gevolgen voor een goede werking en toepassing van dit verkeersmodel. De verkeersgeneratie van VTE is gebaseerd op de gegevens die zijn opgenomen in bijlage 29 'Notitie vervoersmanagement omgevingsvergunning milieu VTE', van 21 april 2021 (kenmerk L001-1321812LNO-V05-avd-NL; hierna kortheidshalve te noemen 'Notitie Vevoersmanagement'). In deze notitie is aan de hand van het toegestane gebruik, en de ervaringen die de afgelopen jaren door VTE al zijn opgedaan, de achtergrond achter het verkeer nader toegelicht (verschillende typen activiteiten en evenementen, verdeling over de verschillende modaliteiten, bezettingsgraad per voertuig e.d.).

Vervolgens is er voor gekozen om onderscheid te maken tussen verkeer op werkdagen (regulier verkeer) en verkeer in de weekenden (evenementenverkeer). In eerdere versies van het Regionale Verkeersmodel Twente is 1/3 van het totaal aantal evenementenbezoekers van VTE als representatief voor doordeweekse dagen gehanteerd (overige 2/3 in de weekenden). Deze verdeling is, na een check van de recente inzichten en ervaringen, ook nu weer toegepast. In de Notitie 'Toelichting Verkeer', bijlage 28 is per type verkeer een onderscheid aangebracht welk aandeel op werkdagen aanwezig is en welk aandeel tijdens weekenddagen.

Regulier verkeer

Uit de berekeningen met het geactualiseerde verkeersmodel blijkt dat de hoeveelheden verkeer in het prognosejaar 2030 in de omgeving van VTE op een gemiddelde werkdag, t.o.v. de cijfers voor 2026 uit het vernietigde bestemmingsplan 2017, minder hoog uitvallen. Dat heeft enerzijds een oorzaak in het verkeersmodel zelf, omdat bij de opstelling hiervan is uitgegaan van bijgestelde prognosecijfers in aantallen woningen en arbeidsplaatsen in de regio, ten opzichte van het voorgaande verkeersmodel uit 2014. Anderzijds is de modelinput voor het VTE terrein aangepast aan specifieke gegevens op basis van het toegestane gebruik en de ervaringen van de afgelopen jaren, waar in het vorige bestemmingsplan nog is

uitgegaan van algemene kentallen per hectare terrein. In de Notitie 'Toelichting Verkeer', bijlage 28 is zichtbaar gemaakt wat de totale verkeersintensiteiten (autonoom verkeer plus VTE verkeer) in 2030 zullen worden als er niet gestuurd wordt op routekeuze naar VTE. Dit overzicht is hieronder overgenomen.



Werkdagetmaalintensiteiten2030 (zonder maatregelen)

Gezien de locatie van het evenemententerrein kunnen zowel de N737 Weerseloseweg als de N733 Oldenzaalsestraat als logische verkeersontsluitingsroute gebruikt worden. Maar omdat uit Aerius-berekeningen is gebleken dat de gebiedsontwikkeling mogelijk tot meer stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000 gebieden leidt, valt de N737 als geschikte route uit noordelijke richting naar het gebied (en omgekeerd) af. Met behulp van het verkeersmodel is onderzocht wat de effecten zijn van gerichte verkeersmaatregelen om de verkeersstromen vanuit en naar de richtingen Deurningen/Hengelo-Noord via de N737 te voorkomen en te sturen via de N733.

Er zijn twee verkeersmaatregelen nader onderzocht:

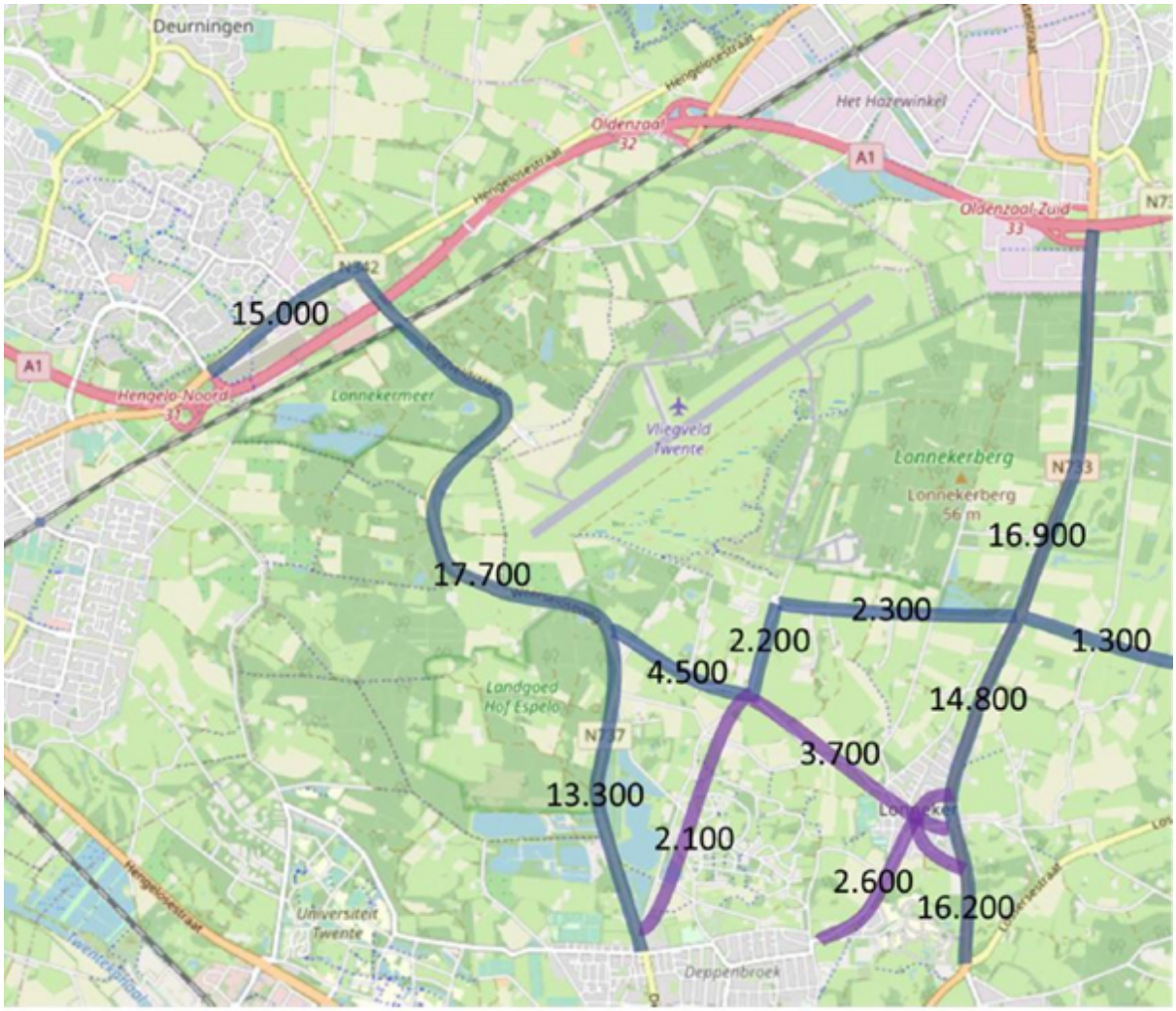
1. Een volledige fysieke wegafsluiting op de Vliegveldweg tussen Braakweg en Oude Deventerweg, waardoor alle autoverkeer via de Vliegveldweg onmogelijk is.
2. Een afslagbeperking op het kruispunt Vliegveldweg-entree VTE terrein-Oude Deventerweg, waarbij linksafslaan vanaf Vliegveldweg naar VTE en rechtsafslaan van VTE naar Vliegveldweg voor autoverkeer onmogelijk is door aanleg van een verhoogde middengeleider in de bocht. Hiervoor wordt een verkeersbesluit genomen.

De belangrijkste gevolgen zijn als volgt:

Ad 1: Naast het weren van verkeer van en naar het VTE-terrein, wordt ook het bestaande dagelijkse verkeer op

de route Oude Deventerweg-Vliegveldweg-Snellenweg en/of Braakweg onmogelijk gemaakt. Dat verkeer gaat uitwijken naar de dorpskern Lonneker (Dorpsstraat en Dorpsplein) om via die route alsnog naar Enschede Noord en terug te rijden.

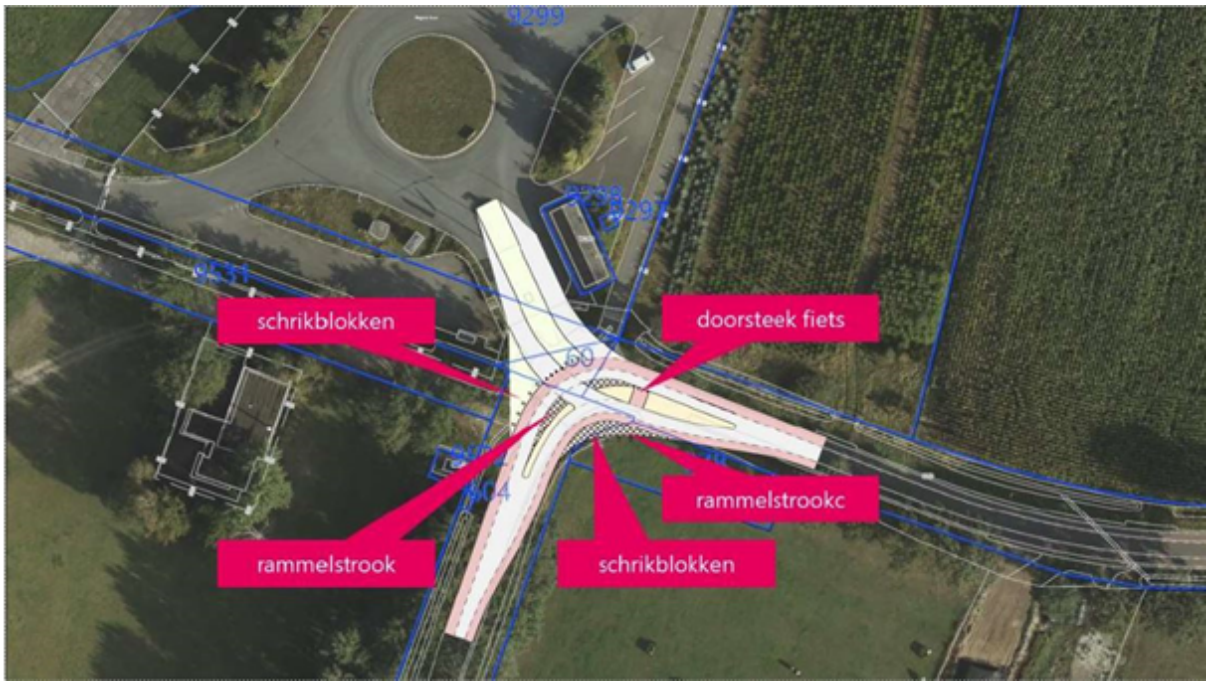
Ad 2: Met deze maatregel wordt het bestaande verkeer over de route Oude Deventerweg-Vliegveldweg-Snellenweg en/of Braakweg ontzien. Alleen het verkeer van en naar het VTE-terrein wordt hiermee beïnvloed en dat gaat voornamelijk via de N733 rijden. Deze maatregel leidt in de dorpskern Lonneker niet of nauwelijks tot een verkeerstoename.



Werkdagetmaalintensiteiten2030 (met afslagverbod en aangepast kruispunt)

Op basis van de verkeerseffecten is het alternatief met afslagverbod en aangepaste vormgeving van het kruispunt bij VTE als voorkeursalternatief gekozen. In dit alternatief rijdt er nog amper VTE-verkeer via de N737, heeft het een verwaarloosbaar effect op het verkeer in Lonneker, en verkeer van Oldenzaal richting noordwest Enschede vice versa kan de gebruikelijke route via de Oude Deventerweg, Vliegveldweg en Braakweg blijven rijden en gaat niet uitwijken naar ongeschikte wegen waar meer overlast voor de omgeving valt te verwachten.

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.



Schetsontwerpaanpassing kruispunt

Detailinformatie over de effecten van de varianten is opgenomen in de Notitie 'Toelichting Verkeer', bijlage 28.

Evenementenverkeer

Evenementen 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 toot 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Voor grotere evenementen zullen onder andere daarom vervoersplannen opgesteld moeten worden om het verkeer goed van en naar het evenemententerrein te begeleiden. Dat is de afgelopen jaren tijdens dit soort evenementen ook gebeurd. De verkeersaantrekkende werking is per evenement erg verschillend. Op basis van de ervaringen in de afgelopen jaren heeft VTE een realistische onderverdeling gemaakt voor de maximale invulling van 500.000 bezoekers per jaar. Deze is in de Notitie vervoersmanagement, bijlage 29 nader uitgewerkt. Parkeren wordt voor de reguliere evenementen op het terrein van VTE zelf opgelost. Voor de grotere evenementen wordt dit apart in een verkeers- en vervoersplan geregeld, dat onderdeel uitmaakt van de evenementenvergunning/melding. In genoemde bijlagenotitie zijn aantallen bezoekers genoemd, waarboven een vervoersplan noodzakelijk is. In die vervoersplannen worden alternatieven aangeboden die er op gericht zijn om bereikbaarheidsproblemen te voorkomen.

De verkeersmaatregel (middengeleider), die als voorkeursalternatief naar voren is gekomen om regulier verkeer naar en van VTE langs het Lonnekermeer via de N737 te weren, is ook onverkort van toepassing voor het evenementenverkeer in de weekenden. Bezoekers zullen via diverse mobiliteitsmaatregelen, zoals o.a. pendelvervoer vanaf een P&R terrein en station, fietsenstalling dichtbij de locatie van het evenement, combitickets, promoten carpoolen, etc. worden gestimuleerd en verleid om via alternatieve vervoermiddelen naar het terrein te komen. Daarnaast worden de bezoekers via communicatiemaatregelen en (tijdelijke) bewegwijzering geïnformeerd over de bereikbaarheid van het terrein en de vervoeralternatieven. De Notitie vervoersmanagement, bijlage 29 gaat daar nader in detail op in.

Tenslotte nog enkele opmerkingen:

- Aangenomen wordt dat het VTE-personeel zelf en het verkeer voor de statische en tijdelijke opslag op het terrein niet via het Lonnekermeer zal rijden, omdat dit bekend zal zijn met de situatie. De initiatiefnemer heeft hier rechtstreeks invloed op en zal dit met afspraken borgen.
- Het is te verwachten dat een klein deel van het verkeer vanaf de A1 en uit Hengelo, ondanks routeinformatie toch probeert om via het Lonnekermeer naar VTE te rijden. Na een eerste ervaring dat het

terrein dan niet bereikt kan worden, zal die neiging afnemen. Het is niet te verwachten dat vertrekkend verkeer van het VTE-terrein eerst naar de rotonde op de N733 Oldenzaalsestraat rijdt, en daar volledig omdraait en terugrijdt via de bocht bij de ingang van het VTE-terrein om zo alsnog via de Vliegveldweg-Snellenweg-Vergertweg 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 voor de A1 richting het westen aangeven. 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 (3% via de N737), wat een conservatieve aanname is, aangezien het 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).

Conclusie verkeer

Op basis van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat er uit oogpunt van verkeer geen belemmering is voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.4 Archeologie

Inleiding

Het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (Het Verdrag van Valetta) is in 1992 ondertekend. Het verdrag is geïmplementeerd via een wijziging van de Monumentenwet (Wet op de archeologische monumentenzorg), die op 1 september 2007 in werking is getreden.

Doelstelling is om zo veel mogelijk bodemschatten in de bodem te behouden, om zo aantasting van het bodemarchief te voorkomen. Verder wordt bevorderd dat in een zo vroeg mogelijk stadium van de ruimtelijke ordening rekening wordt gehouden met archeologische waarden. Uitgangspunt is tevens dat bodemverstoorders archeologisch vooronderzoek en mogelijke opgravingen betalen.

De Wet op de archeologische monumentenzorg legt de zorgplicht voor het archeologisch erfgoed bij gemeenten en bepaalt dat archeologie voortaan binnen het instrumentarium van de ruimtelijke ordening dient te worden meegewogen.

De gemeente heeft ten aanzien van het omgaan met archeologie een substantiële inhoudelijke beleidsruimte om een belangenafweging te maken. De uitvoering van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg draagt bij aan de kennis van het ontstaan van de stad en samen met de monumenten, landschapshistorie en bouwhistorie, aan de kwaliteit van de ruimte en de identiteit en het imago van de gemeente Enschede.

Archeologiebeleid

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. Hierbij is het van belang dat inzicht bestaat in de archeologische verwachtingswaarde en de trefkans dat waardevolle archeologische waarden in de bodem aanwezig zijn. Daarbij geldt dat de geologie, de geomorfologie en de aard van de bodem zeer bepalend zijn voor de archeologische verwachtingswaarde. Op basis van kennis over het hiervoor genoemde kan een indicatie worden gegeven over hoe groot de kans is dat ergens waardevolle archeologische waarden in de bodem

aanwezig zijn. Deze indicaties ten aanzien van gebiedsspecifieke verwachtingen zijn op een archeologische verwachtingenkaart van de gemeente Enschede aangegeven. Voor gebieden met een hoge en middelhoge archeologische verwachtingswaarde en waardevolle terreinen geldt een archeologische onderzoeksplicht.

In de beleidsnota is een handleiding voor het archeologisch werkproces opgenomen, met daarin te onderscheiden processtappen van inventarisatie, waardering, selectie en specifieke beheersmaatregelen.

Archeologie en het plangebied

Door onderzoeksbureau RAAP is eind 2011 onderzoek uitgevoerd naar o.a. de archeologische waarden in het plangebied van de luchthaven (zie bijlage 36, kenmerk 0925-6229). Conclusie voor de gronden voor onderhavig bestemmingsplan 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 (RAAP, kenmerk 0925-6369, zie bijlage 37) zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen. Hieruit kan worden geconcludeerd dat bij de realisering van het plan hoogstwaarschijnlijk geen archeologische resten zullen worden verstoord.

WOII-archeologie

Het bureauonderzoek is tevens uitgevoerd om een gespecificeerde archeologische verwachting op te stellen voor het tijdvak Tweede Wereldoorlog, omdat deze niet is meegenomen in het gemeentelijke archeologiebeleid. Het onderzoeksgebied heeft een zeer hoge verwachting op aantreffen van sporen uit de Tweede Wereldoorlog.

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 (Oversticht, 25 juni 2012, zie bijlage 38).

De aanbeveling om in de toekomstige functie van het terrein het WOII-verhaal zichtbaar te laten en/of te maken in het terrein wordt overgenomen. Bij het inrichten van fiets- en wandelroutes wordt aangesloten bij deze specifieke geschiedenis. Daarnaast worden verschillende cultuurhistorisch waardevolle elementen via het bestemmingsplan beschermd. Meer informatie hierover is opgenomen in paragraaf 2.3. Via deze werkwijze wordt tevens aangesloten op de adviezen uit het rapport rondom de bescherming van specifieke deelgebieden (o.a. de druiventros en schietbaan).

Conclusie

Vanuit het oogpunt van archeologie zijn er geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Beoordeeld is of de onderzoeken nog actueel zijn omdat ze deels meer dan twee jaar geleden zijn opgesteld. Gezien het laag-dynamische onderwerp en de constatering dat er in de tussentijd geen aanleidingen zijn geweest om aanvullend onderzoek uit te voeren, zijn de onderzoeken nog voldoende actueel.

Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden die niet vergunningsplichtig zijn, dan wel in zones waar geen vervolgonderzoek is aanbevolen, onverwacht archeologische resten worden aangetroffen, dan is conform artikel 53 en 54 van de Monumentenwet 1988 (herzien in 2007) aanmelding van de desbetreffende vondsten bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed verplicht (vondstmelding via ARCHIS).

5.5 Natuur

5.5.1 Wet natuurbescherming, beschermde natuurgebieden

In hoofdstuk 2 van de Wet natuurbescherming wordt de aanwijzing en bescherming van de Europese 'Natura 2000' gebieden en de bijzondere nationale natuurgebieden (toekomstige Natura 2000 gebieden) geregeld. De Wet natuurbescherming bepaalt dat voor alle Natura 2000 gebieden instandhoudingsdoelstellingen en een beheerplan moeten worden vastgesteld. De instandhoudingsdoelstellingen hebben betrekking op de kwaliteit van natuurlijke habitats en de aanwezige habitats van soorten in een Natura 2000 gebied.

Bij elke ruimtelijke ontwikkeling moet worden getoetst of de beoogde activiteiten mogelijk significant

negatieve gevolgen kunnen hebben voor de aangewezen natuurlijke habitats en habitats van soorten in een Natura 2000 gebied. Indien dat op voorhand niet kan worden uitgesloten dient een passende beoordeling te worden uitgevoerd en - in beginsel - een plan-milieueffectrapportage (plan-MER) te worden opgesteld. Voor kleine gebieden op lokaal niveau geldt er voor plannen met een passende beoordeling geen automatische plan-mer-plicht meer, maar een plan-mer-beoordelingsplicht. Wanneer ook op basis van een uitgevoerde passende beoordeling significant negatieve gevolgen niet kunnen worden uitgesloten kunnen de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen alleen mogelijk worden gemaakt indien er redelijkerwijs geen alternatieven aanwezig zijn, er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang en de negatieve gevolgen in voldoende mate worden gecompenseerd.

De Gebiedsbescherming en het plangebied

Het plangebied is gelegen op korte afstand (< 1000 m) van het Natura 2000 gebied "Lonnekermeer" en op grotere afstand van de Natura 2000 gebieden "Landgoederen Oldenzaal" en "Dinkelland". Vanwege de korte afstand tot enkele Natura 2000-gebieden en de mogelijke nadelige effecten als gevolg van de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen is besloten om af te zien van het eerst uitvoeren van een voortoets Natura 2000 en direct te kiezen voor het uitvoeren van een passende beoordeling. Uit de door adviesbureau Arcadis in april 2016 uitgevoerde passende beoordeling zoals opgenomen in het MER (zie bijlage 21) blijkt dat voor bijna alle mogelijke verstoringsfactoren (versnippering of verlies van leefgebied, vernatting, verdroging, verstoring door licht, geluid of menselijke aanwezigheid) significant negatieve effecten op voorhand kunnen worden uitgesloten. Alleen voor stikstofdepositie kunnen significant negatieve effecten op voorhand niet worden uitgesloten.

In paragraaf 1.1 is beschreven dat het aspect stikstofdepositie tot de uitspraak van 29 mei 2019 van de Raad van State diende te worden getoetst aan de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). Door die uitspraak is het PAS vervallen. De haalbaarheid van het voorliggende bestemmingsplan voor het aspect stikstofemissie steunt derhalve niet meer op het PAS maar op een specifieke stikstofonderbouwing. Op basis van de resultaten die uit de berekeningen zijn verkregen en de daarop uitgevoerde passende beoordeling, waarin is onderzocht of de beoogde ontwikkelingen leiden tot een toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, kan worden uitgesloten dat er sprake is van een significante toename van de stikstofdepositie op enige relevante locatie. Zie bijlage 39.

Conclusie Gebiedsbescherming

Op grond van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat het hoofdstuk Gebiedsbescherming van de Wet natuurbescherming op voorhand geen belemmering vormt voor het besluit tot het vatsstellen van het bestemmingsplan.

5.5.2 Wet natuurbescherming, beschermde planten- en diersoorten

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 dan wel dient het plan te worden aangepast om overtreding van verbodsbepalingen te kunnen voorkomen en de functionaliteit van het gebied voor de aanwezige beschermde soorten te kunnen waarborgen. Indien door maatregelen en eventueel planaanpassing negatieve gevolgen voor eventueel aanwezige 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 plangebied

Vanaf 2010 zijn verschillende ecologische onderzoeken verricht in het kader van de gebiedsontwikkeling Voormalige Vliegbasis Twenthe. Op basis van deze onderzoeken is door adviesbureau Waardenburg een effectenbeoordeling en toetsing aan hoofdstuk 3 van de Wet natuurbescherming uitgevoerd (Waardenburg

Effecten van de gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente op beschermde soorten, rapportnummer: 17-019, 2 februari 2018, zie bijlage 40). Aanvullend is door adviesbureau Tauw een effectbeoordeling opgesteld voor de 12 evenementdagen die op het aspect geluid afwijken van de reguliere situatie (Tauw, Natuurtoets soortenbescherming voor 12 evenementdagen Evenementenlocatie Vliegveld Twenthe, kenmerk R004-1250989JRE-kmi-V01, 2 februari 2018, zie bijlage 41). Door adviesbureau Tauw zijn de voorgenoemde rapporten van Wansink (2018) en Reimerink & Van Hooff (2018) geactualiseerd (Tauw, Actualisatie natuuronderzoeken Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie, kenmerk R001-1277632AIH-V03-avg-NL, 28 april 2021, zie bijlage 42). De rapporten van Wansink (2018) en Reimerink & Van Hooff (2018) zijn door Tauw beoordeeld op de volgende vragen:

- Voor welke soorten zijn de conclusies en voorwaarden uit 2018 nog steeds toepasbaar?
- Voor welke soorten uit 2018 zijn wijzigingen opgetreden en leidt dit tot aanvullende maatregelen?
- Zijn sinds 2018 nieuwe soorten aanwezig en zijn daarvoor aanvullende maatregelen nodig?
- Staat de Wnb soortenbescherming de uitvoerbaarheid van het nieuwe bestemmingsplan in de weg?
- Leiden de activiteiten waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd tot een mogelijke overtreding van de Wnb en zijn maatregelen of een ontheffingen nodig?

Uit het onderzoek van Tauw volgt dat voor de meeste soorten de conclusies uit de onderzoeken uit 2018 ongewijzigd blijven. Ook de in de rapporten opgenomen maatregelen zijn nog steeds actueel. Voor buizerd, sperwer, groene specht, zwarte specht en grote vos is de situatie wel gewijzigd, maar leidt dit niet tot aanpassingen van de conclusies uit de onderzoeken van Wansink (2018) en Reimerink & Van Hooff (2018). Voor deze soorten gelden de conclusies dat de Wnb de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat en dat voor activiteiten waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd geen ontheffingsplicht geldt. Voor bunzing, egel, hermelijn, wezel, oehoe en das is de situatie nieuw of gewijzigd en zijn aanvullende maatregelen nodig. Door het nemen van deze maatregelen staat de Wnb de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg.

Uitvoeringsmaatregelen

Maatregelen VTE-terrein algemeen:

- 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.
- Lichtinvloed van evenementen dient niet meer te bedragen dan 0,5 lux op de Lonnekerberg en het NNN.
- Bij voorkeur wordt voor verlichting van werkterreinen (in aanlegfase), voor straatverlichting en buitenverlichting van werkparken (in gebruiksfase) licht in het roodkleurige of amberkleurige spectrum gebruikt, omdat dit het minste negatieve effect op vleermuizen heeft.
- Het direct aanlichten van (invliegopeningen van) vleermuisverblijfplaatsen wordt voorkomen door lampen niet direct op deze verblijfplaatsen te richten. Datzelfde geldt voor het voorkomen van aanlichten van vogelnesten.
- In de periode van januari tot en met augustus wordt maandelijks een broedvogelcheck uitgevoerd en worden op basis daarvan kwetsbare delen afgehekt.
- Bij grootschalige buitenevenementen en grootschalige leisureactiviteiten worden van tevoren potentiële leefgebieden van beschermde soorten in kaart gebracht door ter zake kundige. Op aanwijzing van ter zake kundige kunnen deze locaties worden ontzien met bijvoorbeeld hekken of vergelijkbare methode waardoor bezoekers deze terreinen niet kunnen betreden.
- In het migratieseizoen van kamsalamanders worden mitigerende maatregelen genomen om verkeersslachtoffers op de Grefteberghoekweg te voorkomen. Deze vallen te voorkomen door de Grefteberghoekweg (ter hoogte van de artiesteningang) weg met amfibieënschermen af te zetten en kamsalamanders handmatig de weg over te zetten. Een alternatieve en duurzamere oplossing is het aanleggen van een amfibieëntunnel, inclusief amfibieënschermen langs de weg, ter hoogte van de poel.
- Leefgebied van de kamsalamander wordt niet verlicht of betreden.
- Bij de uitvoering van werkzaamheden in de bossen moet de gedragscode Bosbeheer van VBNE worden gevolgd.
- De evenementenlocatie is omheind.
- Indien werkzaamheden worden verricht waarbij verblijfplaatsen kunnen worden beschadigd of vernield, dient daarvoor een ontheffing te worden aangevraagd en wordt ervoor gezorgd dat hierbij geen dieren worden gedood. Dit kan door de verblijfplaatsen weg te halen buiten de kwetsbare periode van de betreffende diersoort en door het volgen van de richtlijnen in een kennisdocument, zoals het

Kennisdocument gewone dwergvleermuis (BIJ12 2017d) of van de Gedragscode Bosbeheer van VBNE.
- Het afsteken van vuurwerk is in de periode van 2 januari tot 15 mei niet toegestaan; buiten deze periode is het maximaal 12 dagen per kalenderjaar toegestaan, waarvan maximaal 2 dagen tussen 15 mei en 1 juli, altijd met een maximum van 15 minuten per dag.

Maatregelen 12 evenementdagen VTE-terrein:

- Geen evenementdagen van 15 maart tot 15 mei
- Maximaal 2 evenementdagen in de periode van 15 mei tot 1 juli
- Maximaal twee driedaagse evenementen in de periode van 1 juli tot 15 juli (met tussenperiode van minstens een week)

Het is nodig om, met in achtneming van de hiervoor genoemde algemene voorwaarden, een verlichtingsplan te maken voor het VTE-terrein en de toegangsroutes, dat effecten op vleermuizen door licht voorkomt. Bij afwijking daarvan moet voor het betreffende evenement een verlichtingsplan worden gemaakt om effecten door licht op vliegroutes, foerageergebieden en verblijfplaatsen te voorkomen. Tenminste de volgende verlichtingsmaatregelen dienen te worden getroffen:

- vleermuisvriendelijke terreinverlichting
- verlichting niet gericht op vleermuisverblijfplaatsen en omringende bosranden
- verlichting zoals podiumverlichting mag buiten de Evenementenlocatie Vliegveld Twenthe (in de Lonnekerberg) geen verlichtingssterkte groter dan 0,5 lux veroorzaken

Omdat verblijfplaatsen en vliegroutes kunnen wijzigen is het belangrijk steeds een actueel overzicht te hebben voor het leisure/evenemententerrein.

Mitigatiemaatregelen, zoals amfibieënschermen en voorzieningen voor de preventie van verkeersslachtoffers, die geplaatst worden in het kader van de inrichting van het terrein mogen niet verwijderd worden tijdens de 12 evenementendagen.

Specifieke maatregelen

Bunzing, egel, hermelijn, wezel

- Werkzaamheden buiten verhardingen of grasvelden (inclusief grondwerkzaamheden): van tevoren ingreeplocatie onderzoeken door ter zake kundige op verblijfplaatsen van beschermde soorten. Indien aanwezig locatie ontzien of ontheffing aanvragen.
- Grootschalige buitenevenementen en grootschalige leisure activiteiten: van tevoren potentiële leefgebieden in kaart brengen door ter zake kundige. Op aanwijzing van ter zake kundige deze locaties ontzien met bijvoorbeeld hekken of vergelijkbare methode waardoor bezoekers deze terreinen niet kunnen betreden.

Oehoe

- Voorafgaand aan werkzaamheden in bospercelen, elk grootschalig buitenevenement of elk grootschalige leisure activiteit in de periode januari t/m augustus: van tevoren plangebied onderzoeken door ter zake kundige op nesten van oehoe. Indien aanwezig bepaalt de ter zake kundige een aan te houden afstand. Binnen deze afstand vinden geen activiteiten plaats totdat de ter zake kundige heeft geconstateerd dat de oehoe niet meer op de locatie aan het broeden is.

Das

- Voor de boszones met een dassenburcht gelden de volgende maatregelen: In deze boszones zijn nieuwbouw en kappen/rooien van bomen en struweel niet toegestaan.
- De boszones met de burchten worden voorafgaand aan grootschalige buitenevenementen of leisure activiteiten 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 zorg gedragen wordt dat de foerageergebieden bereikbaar blijven.
- Voor het zuidelijk deel van de Bunkerstrip gelden de volgende maatregelen:
  1. Gebruik van de bunkers is toegestaan.
  2. Leisure en evenementen zijn toegestaan van zonsopgang tot zonsondergang.
  3. Gebruik van bestaande verharding is toegestaan van zonsopgang tot zonsondergang.
  4. Er is buiten de bunkers geen verlichting toegestaan.
  5. Het kappen van bomen en het verwijderen van onderbegroeiing is niet toegestaan.

Maatregelen NNN

Honden en recreanten dienen gedurende het broedseizoen van veldleeuwerik en graspieper (15 maart – 1

juli) uit het open veld van het nieuwe NNN worden geweerd om verstoring van grondbroedende vogels te voorkomen. Hiernaast is het nodig dat het gebruik van de voormalige start/landingsbaan en taxibanen in plangebied Midden in het broedseizoen wordt voorkomen.

Ecologische regels in het bestemmingsplan

In het bestemmingsplan worden beschermende regels opgenomen die specifiek gericht zijn op bescherming van natuurwaarden:

- Voor de panden in plangebied Midden waarin zomer- en kraamverblijfplaatsen van gewone dwergvleermuizen zijn aangetroffen, wordt een regeling in het bestemmingsplan Voormalige vliegbasis Twente-Midden opgenomen, zodat de verblijfplaatsen niet door sloop of renovatie kunnen worden vernield of beschadigd. Met deze maatregel worden ook eventuele verblijfplaatsen van steenmarters veiliggesteld. Het gaat om de panden Bunkerstraat C103, Oostkamp H15, C95 en C101, De Strip C99, C20, C22, C23 en C25.
- In het poortgebouw bij Deventerpoort (gebouw C13) broeden al enige jaren huismussen. In het bestemmingsplan wordt een regeling opgenomen, zodat de nestplaatsen en het opgaande groen rond dit gebouw niet door sloop/kap of renovatie worden vernield of beschadigd.
- In een huismuskast opgehangen aan het terminalgebouw (gebouw 333) broedt een huismussenpaar. In het bestemmingsplan Midden wordt een regeling opgenomen, zodat de nestkasten niet door sloop of renovatie worden vernield of beschadigd. Datzelfde geldt voor het bijbehorende groen, dat is gesitueerd rond het gebouw 335.
- Ter compensatie van de gebiedsontwikkelingen is een deel van de gebiedsontwikkeling heringericht voor natuur (circa 137 hectare, in eigendom van de provincie Overijssel). In het bestemmingsplan krijgen deze gronden de bestemming 'Natuur'. Hierbinnen is alleen extensief recreatief medegebruik op de bestaande paden en op bestaande verhardingen toegestaan (fietsen, wandelen e.d.).
- De uitstraling van de kunstverlichting van de Leisure/evenementenlocatie mag op het omliggende Natuurnetwerk Nederland (inclusief de Lonnekerberg ten oosten van de Greftebergh oekweg) niet meer zijn dan 0,5 lux.
- Vuurwerk, niet toegestaan in periode 2 januari - 15 mei, is maximaal 12 dagen per jaar mogelijk (waarvan maximaal 2 dagen in de periode 15 mei tot en met 1 juli) en maximaal gedurende 15 minuten.
- Voor de 12 evenementendagen die qua geluid afwijken van de normale bedrijfssituatie gelden specifieke voorwaarden:
  1. Geen evenementdagen van 15 maart tot 15 mei.
  2. Maximaal 2 evenementdagen in de periode van 15 mei tot 1 juli.
  3. Maximaal twee driedaagse evenementdagen in de periode van 1 juli tot 15 juli (met tussenperioden van minstens een week).
- Bij De Strip en Oostkamp worden grote delen van de randen bestemd voor Groen, zodat een buffer richting de omgeving gewaarborgd is.
- Voor de boszones met een dassenburcht geldt dat nieuwbouw en het kappen en rooien van bomen en struweel niet is toegestaan.
- Kamperen buiten de verhardingen en de grasvelden is niet toegestaan.
- Ter voorkoming van verstoring van dassen gelden voor het zuidelijke deel van de Bunkerstrip specifieke voorwaarden:
  1. gebruik van de bunkers voor leisure en evenementen is toegestaan van zonsopgang tot zonsondergang;
  2. gebruik van bestaande verharding is toegestaan van zonsopgang tot zonsondergang;
  3. buiten de bunkers is geen verlichting toegestaan;
  4. het kappen van bomen en het verwijderen van onderbegroeiing is niet toegestaan.

Benodigde ontheffingen

Voor de activiteiten waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd is geen ontheffing nodig. Voor geen enkele soort is sprake van een overtreding van de Wnb. Hierbij is er van uitgegaan dat kamperen alleen is toegestaan op verhardingen en grasvelden.

Conclusie Soortenbescherming

Op grond van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat het hoofdstuk Soortenbescherming van de Wet natuurbescherming op voorhand geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.5.3 Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN), voorheen Ecologische Hoofdstructuur) is een samenhangend netwerk van natuurgebieden en landbouwgebieden met veel natuurwaarden. De NNN heeft als doel het behouden, beschermen en versterken van de rijkdom aan plant- en diersoorten (biodiversiteit). De NNN beoogt een bijdrage te leveren aan het realiseren en in stand houden van een (inter-)nationaal vitaal stelsel van natuurgebieden. De NNN valt niet onder de werking van de gebiedsbescherming, zoals geregeld in hoofdstuk 2 van de Wet natuurbescherming of de soortenbescherming, zoals geregeld in hoofdstuk 3 van de Wet natuurbescherming. De NNN is een ruimtelijk rijksbelang dat door provincies en gemeenten dient te worden vertaald in ruimtelijke plannen, zoals structuurvisies, provinciale verordeningen en bestemmingsplannen. Het NNN kent geen externe werking.

De NNN en het plangebied

De nieuwe natuur ten zuiden van de start- en landingsbaan maakt onderdeel uit van het NNN. Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk binnen het NNN die de aanwezige dan wel de nog te ontwikkelen natuurwaarden zouden kunnen aantasten. Het recreatieve medegebruik is beperkt tot de bestaande paden en verhardingen. Bij de inrichting van de NNN is rekening gehouden met mogelijke verstoring door het recreatieve medegebruik.

Conclusie NNN

Aan de tot het NNN behorende gronden is de bestemming 'Natuur' toegekend, met een passende beschermende bestemmingsregeling. Hiermee zijn de in de provinciale omgevingsvisie en -verordening aan het NNN toegekende natuurlijke waarden voldoende in het bestemmingsplan geborgd.

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

6.1 Exploitatieplan

Op grond van het bepaalde in artikel 6.12 van de Wro dient de gemeenteraad voor gronden waarop een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Bro is voorgenomen een exploitatieplan vast te stellen, tenzij het kostenverhaal van de grondexploitatie over de in het bestemmingsplan begrepen gronden anderszins is verzekerd.

Het bestemmingsplan voorziet deels in bouwplannen. De gronden in het plangebied worden door andere partijen dan de gemeente Enschede zelf ontwikkeld, waarbij de gemeente de kosten zal verhalen middels het sluiten van een (anterieure) exploitatieovereenkomst met de betreffende eigenaren.

Deze exploitatieovereenkomst is op 20 september 2016 gesloten en overeenkomstig het bepaalde in artikel 6.24 Wro bekend gemaakt in de "Huis aan Huis" van 12 oktober 2016. Gelet hierop is het kostenverhaal voldoende anderszins verzekerd dan via een exploitatieplan en is de economische uitvoerbaarheid van het nu voorliggende bestemmingsplan op dit punt voldoende aangetoond.

6.2 Ladder Duurzame Verstedelijking

Artikel 3.1.6, 2e lid van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) schrijft voor dat de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving bevat van de behoefte aan die ontwikkeling en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. Deze motivering wordt ook wel de 'Ladder Duurzame Verstedelijking' genoemd.

Stedelijke ontwikkeling en het plangebied

Bij de beantwoording van de vraag of een stedelijke ontwikkeling die een bestemmingsplan mogelijk maakt een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van artikel 3.1.6 lid 1 Bro behelst, moet in onderlinge samenhang worden beoordeeld in hoeverre het plan, in vergelijking met het voorgaande bestemmingsplan, voorziet in een functiewijziging en welk planologisch beslag op de ruimte het nieuwe plan mogelijk maakt in vergelijking met het voorgaande bestemmingsplan. Uit die vergelijking volgt dat sprake is van een toename (qua planologisch ruimtebeslag) van 22.000 m^2 nu de bebouwingsmogelijkheden worden verruimd van 165.000 m2 (35.000 + 130.000) naar 187.000 m^2 (124.000 + 63.000). Daarmee is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van de wet. Daarnaast gaat het om een functiewijziging van de bestemmingen 'Militair terrein' respectievelijk 'Vliegveld' naar de bestemmingen 'leisure', 'evenementen' en 'ondersteunende bedrijvigheid'. Ook de ruimtelijke uitstraling verandert planologisch gezien (bijvoorbeeld wat betreft aspecten als uiterlijke verschijningsvorm, verkeersaantrekkende werking, parkeren en geluid). De functiewijziging en bijbehorende veranderende ruimtelijke uitstraling in vergelijking met de functies die mogelijk zijn op basis van het vigerende planologisch regime zijn zodanig substantieel dat sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

6.2.1 Laddertoets

Bureau Stedelijke Planning heeft de functies die het bestemmingsplan mogelijk maakt getoetst aan de Ladder voor duurzame verstedelijking, zie bijlage 43. De toets wijst uit dat de beoogde ontwikkeling van het VTE-terrein met publieksevenementen, beurzen, zakelijke bijeenkomsten en leisure als volgt kan worden onderbouwd:

- 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.

6.2.2 Conclusie ladder voor duurzame verstedelijking

Op basis van het onderzoeksrapport van Bureau Stedelijke Planning is de conclusie dat voor de functies die het bestemmingsplan benoemt voor het VTE-terrein voldoende behoefte is op basis van een vraag: aanbodconfrontatie. De invulling van het VTE-terrein met deze functies leidt niet tot onaanvaardbare leegstand in Enschede en de regio.

6.3 Uitvoerbaarheid binnen planperiode

Ingevolge art. 3.1a Wro geldt er voor dit plan (dat elektrisch raadpleegbaar is) geen planperiode en daarmee evenmin een (periodieke) actualiseringsplicht.

Daarnaast valt de gebiedsontwikkeling op basis van de zevende tranche van de Crisis- en herstelwet onder de werking van artikel 7c Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, waardoor In afwijking van artikel 3.1, tweede lid, van de Wet ruimtelijke ordening de bestemming van gronden, met inbegrip van de met het oog daarop gestelde regels, binnen een periode van twintig jaar opnieuw worden vastgesteld.

Voor zover het particuliere eigenaren betreft is de gemeente van oordeel dat deze partijen voldoende in staat zijn om invulling te geven aan het bestemmingsplan. Voor zover gronden bij vaststelling van het bestemmingsplan nog in eigendom zijn van de gemeenschappelijke regeling zijn er voldoende financiële middelen gereserveerd voor het beheer.

Hoofdstuk 7 Juridische planopzet

7.1 Algemeen

Type bestemmingsplan

De Wro en het Bro maken het mogelijk een bestemmingsplan op verschillende manieren vorm te geven. Grofweg kan gekozen worden uit de volgende planvormen:

a. een gedetailleerd eindplan. Een dergelijk plan legt het beoogde gebruik van gronden en opstallen en de bebouwingsmogelijkheden van de in het plan opgenomen gronden gedetailleerd vast. De methodiek wordt wel ingezet om bestaande situaties te conserveren, maar wordt ook gebruikt om beoogde nieuwe ontwikkelingen nauwgezet te sturen;
b. een globaal bestemmingsplan dat nader moet worden uitgewerkt. In een dergelijk bestemmingsplan worden een of meerdere bestemmingen opgenomen, die later door het college van B en W moeten worden uitgewerkt. Dit type wordt veelal toegepast in gevallen waar de ontwikkeling van een gebied op hoofdlijnen bekend is, maar waar de concrete invulling nog moet volgen;
c. Een globaal eindplan. In deze planvorm wordt het ruimtelijk en functioneel streefbeeld in globale zin vastgelegd. De bestemmingswijze laat ruimte voor diverse uitvoeringsvarianten. De bouw- en gebruikstitels worden bij recht vastgelegd in het plan;
d. Een mix van bovenstaande planvormen, afhankelijk van de specifieke ordeningsvraagstukken.

Naast dit onderscheid, dat is gebaseerd op de techniek van bestemmen, wordt verschil gemaakt tussen ontwikkelingsgerichte en beheergerichte bestemmingsplannen. Bij de keuze voor een bepaalde systematiek van bestemmingsregeling speelt een rol wat met het plan wordt beoogd: beheren of ontwikkelen. Daarnaast speelt een rol of er in een gebied sprake is van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

In dit bestemmingsplan is gekozen voor een globaal eindplan. Het bestemmingsplan stelt kaders aan de milieugevolgen en bouw- en gebruiksmogelijkheden en legt die vast. Hoe binnen die kaders het terrein gebruikt en bebouwd wordt, laat het bestemmingsplan grotendeels vrij. Sturing vindt plaats via de bestemmingsregels, in combinatie met een vast te stellen beleidsregel voor ruimtelijke kwaliteit. In het bestemmingsplan zelf wordt de norm voor deze ruimtelijke kwaliteit bepaald, de beleidsregel dient vervolgens als kader voor de uitleg van de norm.

Wijze van bestemmen

Het uitgangspunt van een bestemmingsplan is om een passende bestemming toe te kennen aan de gronden in het plangebied. De bestemming bepaalt welke gebruiksdoelen of functies op grond van een goede ruimtelijke ordening zijn toegestaan. Bij de keuze voor een bestemming is de (gewenste) hoofdfunctie van Cultuur en ontspanning - Leisurepark doorslaggevend. Het vertrekpunt voor de planregeling is dat deze hoofdfunctie wordt vrijgelaten tot de mate waarin zij de omgeving beïnvloedt of daaraan eisen stelt.

Het is mogelijk om binnen de hoofdgroepen bestemmingen specifieker te maken door bijvoorbeeld ondergeschikte functies in de bestemmingsomschrijving op te nemen. Voor bijzondere ondergeschikte functies, die niet onder de algemene bestemmingsomschrijving vallen en niet conflicteren met de bestemming, wordt gekozen voor een afzonderlijke functieaanduiding.

In dit hoofdstuk van de plantoelichting wordt nader inhoudelijk ingegaan op de wijze van bestemmen waarvoor in dit bestemmingsplan is gekozen.

7.2 Indeling planregels

Het juridisch bindend gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de regels en de bijbehorende verbeelding waarop de diverse bestemmingen zijn aangegeven. De regels en de verbeelding dienen in samenhang te worden bekeken.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

a. Hoofdstuk 1 - Inleidende regels;
b. Hoofdstuk 2 - Bestemmingsregels;
c. Hoofdstuk 3 - Algemene regels;

d. Hoofdstuk 4 - Overgangs- en slotregels.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Dit hoofdstuk bevat inleidende regels. Deze regels gelden voor het gehele plangebied van het bestemmingsplan. In Artikel 1 Begrippen zijn definities van de in de regels gebruikte begrippen opgenomen. Hiermee wordt een eenduidige interpretatie van de begrippen vastgelegd. Artikel 2 Wijze van meten geeft bepalingen hoe onder meer de hoogtes van gebouwen en de inhoud van gebouwen gemeten moeten worden en hoe bepaalde eisen betreffende de maatvoering begrepen moeten worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Hoofdstuk 2 geeft een omschrijving - de juridische vertaling - van de verschillende in het plangebied voorkomende en op de verbeelding opgenomen bestemmingen. Bij de indeling van de bestemmingsregels wordt conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2012 een vaste volgorde aangehouden. De regels van een bestemming worden als volgt opgebouwd en benoemd:

a. bestemmingsomschrijving (omschrijving van de toegestane functies en gebruiksdoelen);
b. bouwregels (regels waaraan de bebouwing dient te voldoen);
c. nadere eisen (regels op grond waarvan nadere eisen aan bouwwerken en de situering daarvan kunnen worden gesteld);
d. afwijken van de bouwregels (regels op grond waarvan in concrete situaties onder bepaalde voorwaarden kan worden afgeweken van de bouwregels);
e. specifieke gebruiksregels (regels die aangeven welk specifiek gebruik verboden is);
f. afwijken van de gebruiksregels (regels op grond waarvan in concrete situaties onder bepaalde voorwaarden kan worden afgeweken van de gebruiksregels);
g. omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (regels waarbij wordt geregeld wanneer en onder welke omstandigheden een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden noodzakelijk is);
h. omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk (regels waarbij wordt geregeld wanneer en onder welke omstandigheden er een omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk noodzakelijk is);
i. wijzigingsbevoegdheid (regels die aangeven in welke gevallen en onder welke voorwaarden onderdelen van het plan gewijzigd kunnen worden).

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels, bestaande uit de anti-dubbeltelregel, de algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene aanduidingsregels, algemene afwijkingsregels, algemene wijzigingsregels en overige regels.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

In hoofdstuk 4 zijn regels opgenomen met betrekking tot het overgangsrecht voor bouwwerken en gebruik van gronden. Deze artikelen bevatten regels die als doel hebben de rechtstoestand tijdens de overgang naar een nieuw bestemmingsplan vast te leggen. De "Slotregel" geeft de naam van het bestemmingsplan aan.

7.3 Beschrijving van het plan

In het bestemmingsplan komen de volgende juridische onderdelen voor.

7.3.1 Bestemmingen

Cultuur en ontspanning - Leisurepark

Het kader voor de ontwikkeling van de Werkparken Oostkamp en De Strip wordt gevormd door de Structuurvisies Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o. (2009) het Ontwikkelingsplan 2012, de Nota van Uitgangspunten Middengebied uit 2015 en de herziene versie van 2020. Het betreft een economische kansenzone, voor vrijetijdsindustrie in de vorm van evenementen en structurele vermaaksvoorzieningen. Er wordt gebruik gemaakt van de bestaande bebouwing en infrastructuur met hier en daar ruimte voor nieuwbouw. In de Nota van Uitgangspunten, in april 2015 vastgesteld door de gemeente Enschede (en via de gebiedsgerichte uitwerking van de structuurvisie in november 2016 nogmaals ter bevestiging als ruimtelijk beleidskader), is het beleidskader voor de beoogde ontwikkeling uitgewerkt. Op basis daarvan is de

bestemmingsplanregel opgesteld met vermaak als hoofdactiviteit en daaraan ondersteunende functies zoals horeca en kantoren.

De ontwikkelmogelijkheden zijn, op basis van de aangetoonde economische behoefte en het beleidskader, vastgelegd in de planregels (maximaal oppervlakte aan gebouwen) in combinatie met bouwhoogten en bouwvlakken op de verbeelding op basis van de verschillende ruimtelijke kaders (o.a. cultuurhistorie en de beperkingenzones vanwege de installaties van Defensie en de luchthaven). Daarbij wordt als basis de bestaande situatie (zowel gebouwd als ongebouwd) gebruikt. In Oostkamp is al circa 22.000 m^2 bebouwing aanwezig, waaronder de circa 7.000 m^2 van Hangar 11 waarin via een omgevingsvergunning al evenementen georganiseerd kunnen worden. Grote ontwikkelingen worden niet voorzien bij de cultuurhistorisch waardevolle bunkerstrip (zie voor meer informatie de toelichting bij de dubbelbestemming Waarde - cultuurhistorie). Voor de bunkerstrip geldt dat uitsluitend het bestaande bruto vloeroppervlak is toegestaan. In De Strip zijn verschillende, veelal in goede staat verkerende opstallen beschikbaar (in totaliteit zo'n 9.000 m2 bvo), een deel van het bestemde gebruik is al toegestaan op basis van een omgevingsvergunning. Om het behoud van de bestaande structuren en gebouwen te stimuleren zijn verschillende gebieden aangewezen als cultuurhistorisch attentiegebied in de beleidsregel voor ruimtelijke kwaliteit of aangeduid als cultuurhistorisch waardevol pand in de regels. Via deze beleidsregel vindt ook de borging plaats van de locatie en hoogte van nieuwbouw. Beide moeten aansluiten bij de bestaande structuren met daarin hoogteaccenten zoals de oude verkeerstoren. Voor de de boszones met een dassenburcht geldt dat nieuwbouw en het kappen en rooien van bomen en struweel niet is toegestaan. Deze zones zijn aangeduid als 'specifieke vorm van cultuur - en ontstpanning - dassen'.

Tot maximaal 12 dagen per jaar mag worden afgeweken van de geluidnormering uit de Wet geluidhinder. De bovengrens is hierbij bepaald op 70 dB(A) op de gevels van omliggende woningen. Daarnaast is voor de lage tonen de norm op 85 dB(C) bepaald, conform de landelijk gehanteerde methode dB(C) = dB(A) +15. Naast woningen is ook rekening gehouden met de bescherming van de omliggende natuur door voor de relevante hertzfrequenties ook maximale geluidzones vast te leggen.

j. de geluidcontouren waar het om gaat, zijn berekend in de waarde dB. Bewust is voor deze dB-waarde gekozen en niet bijvoorbeeld dB(A), omdat bij de dB(A) waarde een correctie plaatsvindt in verband met de gevoeligheid van het menselijk oor. Deze correctie dient niet te worden toegepast bij dieren.
k. Het gaat om een geluidbelasting gerekend over een minuut.

Eerdere evenementen op de locatie hebben aangetoond dat het mogelijk is om muziekevenementen te organiseren binnen deze kaders. Ook andere conclusies uit de ecologische effectbeoordeling zijn, voor zover van toepassing op een goede ruimtelijke ordening, in de planregels geborgd. Meer informatie hierover is opgenomen in paragraaf 5.5.2. Hierin is ook informatie opgenomen over de maximale lichtinvloed vanaf het terrein op het omliggend Natuurnetwerk Nederland.

Tot de voorwaarden behoort dat de geluidsbelastingen voor de evenementen zijn gemaximaliseerd in de tabel in artikel 3.4.1 sub e. van de planregels. De tabel luidt als volgt:

Type dag	**Maximum aantal dagen**	**Maximale geluidsbelasting in dB(A)**	**Maximale geluidbelasting in dB(C)**
A	4	70	85
B	4	65	80
C	4	60	75

Ter toelichting zij erop gewezen dat met de derde kolom is gedoeld op het 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 ("Fast"). De waarde in dB(A) is exclusief 10 dB toeslag vanwege muziekcorrectie, exclusief bedrijfsduurcorrectie voor muziek en exclusief meteocorrectieterm Cm, en is daarmee te beschouwen als een Li (gestandaardiseerd immissieniveau) zoals bedoeld in de Handleiding meten en rekenen industrielawaai van 1999.

Met de vierde kolom is gedoeld op het 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 ("Fast"). De waarde in

dB(C) is exclusief 10 dB toeslag vanwege muziekcorrectie, exclusief bedrijfsduurcorrectie voor muziek en exclusief meteocorrectieterm Cm, en is daarmee te beschouwen als een Li (gestandaardiseerd immissieniveau) zoals bedoeld in de Handleiding meten en rekenen industrielawaai van 1999.

Het verschil tussen de dB(A)-waarde en de dB(C)-waarde is gelegen in het volgende. Het menselijk gehoor is minder gevoelig voor lage (onder de 500 Hz) en hele hoge frequenties (vanaf 20 kHz is sprake van ultrasoon geluid, dat mensen niet kunnen horen). Dat betekent dat bij het optellen van de geluidniveaus (geluidsterktes) in de verschillende octaafbanden de lagere tonen (< 500 Hz) minder zwaar moeten meetellen dan de midden en hogere tonen. Er is een schaal ontwikkeld waarin het effect van de frequentie op de menselijke waarneming is uitgezet. De geluidniveaus in de octaafbanden worden overeenkomstig de gevoeligheid van het menselijk oor gecorrigeerd c.q. verlaagd. Hiermee wordt de één getalswaarde uitgedrukt in dB(A) verkregen.

Voor in het bijzonder het muziekgeluid bij evenementen wordt ook wel de normeenheid dB(C) gebruikt. Bij deze normeenheid wordt rekening gehouden met het frequentiespectrum van muziekgeluid en de hinderbeleving van lage frequenties. Bepaalde muzieksoorten bevatten veel laagfrequente componenten ("bassen"). Verder zullen, omdat in de buitenlucht de midden en hoge tonen sneller en beter dempen dan de lage, de lagere tonen bij een toenemende afstand beter waarneembaar zijn. Bij bepaalde muzieksoorten kan dan op grotere afstand hinderlijkheid worden ervaren door de lagere frequenties. Bij de dB(C) eenheid worden deze lagere frequenties zwaarder meegewogen. Volledigheid wordt opgemerkt dat een normering in dB(C) binnen de in Nederland geldende geluidregelgeving geen wettelijke basis kent maar als extra borging is opgenomen.

Om enerzijds de gewenste economische ontwikkeling maximaal te faciliteren en anderzijds de hoge landschappelijke en cultuurhistorische waarden te borgen is er een gebiedsprofiel met ruimtelijke spelregels opgesteld die vertaald zijn in de beleidsregel 'Ruimtelijke Kwaliteit voormalige vliegbasis Twenthe' die als toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied is bedoeld. De borging van deze beleidsregels vindt plaats via de planregels, waar het behoud en de bescherming van ruimtelijke kwaliteit is benoemd onder de bestemmingsomschrijving. Vervolgens is via een nadere eis bepaald dat het college van burgemeester en wethouders nadere eisen stellen ten aanzien van het behouden en beschermen van een toereikende ruimtelijke kwaliteit bij de verlening van een omgevingsvergunning, waarbij 'toereikend' betekent dat wordt voldaan aan de normen in de beleidsregels.

Groen

De op het terrein aanwezige groenstroken zijn bestemd voor Groen. Daarbij gaat het om groenstroken, ecologische voorzieningen, nutsvoorzieningen en plantsoenen, waterpartijen, -lopen, -bergingen, wadi's, infiltratiestroken en andere voorzieningen in het kader van de waterbeheersing. Waar er overlap is met de aanduiding 'cultuur en ontspanning' zijn recreatieve en/of sportieve leisure en (verblijfs-)recreatieve en/of sportieve evenementen toegestaan, zoals hindernisbanen en survivalruns.

Maatschappelijk - militaire zend- en ontvangstinstallatie

De gronden die in bezit zijn gebleven van Defensie worden, conform de landelijke wet- en regelgeving bestemd voor militaire zend- en ontvangstinstallaties. De bijbehorende bouwbeperkingenzones zijn vastgelegd via gebiedsaanduidingen.

Natuur
In plangebied Midden is circa 134 hectare grond van de voormalige militaire basis ingericht als natuur in aansluiting op het Natuur Netwerk Nederland (voorheen de Ecologische Hoofdstructuur). De gronden worden, conform de provinciale verordening, bestemd als natuur. Bij de ontwikkeling van de natuur wordt ingespeeld op de bestaande lijnen in het gebied. Verder is gezocht naar een goede locatie voor de Gradiëntlijn die loopt vanaf de Lonnekerberg (stuwwal, hoog, besloten) naar het open lager gelegen gebied. Er is voor gekozen om met de inrichting van de natuur al te starten vanuit het belang om nieuwe habitats in te richten om een "warme" overgang te creëren voor flora en fauna. Om beleving van het unieke gebied mogelijk te maken is recreatief medegebruik toegestaan voor zover het de natuurlijke waarden niet aantast, mede door de bouw van een uitkijktoren.

Verkeer

De bestemming 'Verkeer' is toegekend aan de hoofdverkeerswegen in het plangebied, met de daarbij behorende gronden, bouwwerken en voorzieningen. Hieronder valt ook de verkeerskundige maatregel waarmee toegang tot het entree van het evenemententerrein vanuit de Vliegveldweg niet toegankelijk is. De weg aan de oostzijde van het plangebied is op de verbeelding aangeduid als 'specifieke vorm van verkeer -

noodontsluiting' en mag uitsluitend worden gebruikt als noodontsluiting.

7.3.2 Dubbelbestemmingen

Waarde - Cultuurhistorie

In de MER is uitgebreid ingegaan op de bijzondere ontstaansgeschiedenis van het terrein. Meer informatie hierover is opgenomen in Hoofdstuk 3 Planbeschrijving. Hierin staan ook verschillende cultuurhistorische attentiegebieden beschreven waarvoor het aspect 'cultuurhistorie' meegewogen dient te worden bij de vergunningverlening. Een bijzondere lijn die meer bescherming vraagt is de oude munitiestraat die als afgesloten lijn geheel in het bosgebied is ingebed in Oostkamp. Het behoud van deze structuur gaat hier boven de andere afwegingskaders. Daarom is besloten aan dit gebied de dubbelbestemming Waarde - Cultuurhistorie toe te kennen, waardoor niet zonder een omgevingsvergunning aanpassingen plaats kunnen vinden in de gebouwde en ongebouwde karakteristieke onderdelen.

Waarde - Ecologie

In het plangebied komen panden voor waarvoor vanwege vleermuizen of huismussen een dubbelbestemming Waarde - Ecologie is opgenomen. Met deze dubbelbestemming wordt beoogd de habitat van de betreffende soort te duiden, zodat bij uitvoering duidelijk is waarmee rekening gehouden moet worden. Voor de panden waar het de huismus betreft zijn ook de omliggende groenstroken meegenomen omdat deze cruciaal zijn voor het voorkomen van de soort.

7.3.3 Gebiedsaanduidingen

Milieuzone -dassen

Het zuidelijke deel van de Bunkerstrip is aangeduid als 'milieuzone - dassen'. Voor dit gebied gelden de volgende regels:

a. leisure en evenementen slechts zijn toegestaan van zonsopgang tot zonsondergang;
b. het gebruik van bestaande verharding slechts is toegestaan van zonsopgang tot zonsondergang;
c. verlichting buiten de bunkers niet is toegestaan;
d. het kappen van bomen en het verwijderen van onderbegroeiing niet is toegestaan.

Overige zone - cultuurhistorie

Ter bescherming van de cultuurhistorische waarden van beeldbepalende gebouwen in het plangebied zijn regels opgenomen in het bestemmingsplan. De beeldbepalende gebouwen zijn in bijlage 2 bij de regels van het bestemmingsplan met donkerode vlakken aangeduid.

Vrijwaringszone - radar

Op basis van de Barro/Rarro (zie paragraaf 4.1.2) zijn de bouwbeperkingenzones die voortkomen uit de zend- en ontvangstinstallaties opgenomen in dit plan. De zone die hoort bij de MASS-radar (naast De Strip) is niet expliciet benoemd, omdat deze over het gehele plangebied reikt en er geen bestemmingsregels zijn opgenomen die het mogelijk maken om te bouwen, hoger dan de gekoppelde bouwbeperkingenzones.

Geluidzone - industrie

Omdat in het middengebied activiteiten worden bestemd die gezien worden als geluidzoneringsplichtige inrichtingen wordt het bedrijventerrein voorzien van een geluidzone - industrie.

7.3.4 Algemene regels

Naast de gebiedsaanduidingen zijn in hoofdstuk 3 van de planregels onderdelen opgenomen die op het gehele plan van toepassing zijn, waaronder de algemene procedureregels en regels rondom parkeren en waterhuishouding.

7.4 Handhaving

Bestemmingsplannen zijn bindend voor iedereen: burgers, ondernemers en de overheid zelf. Het is een juridisch kader voor burgers en ondernemers waaruit kan worden afgeleid wat de eigen bouw- en gebruiksmogelijkheden zijn, maar ook wat de planologische mogelijkheden in juridische zin zijn op percelen in de directe omgeving. Aan de andere kant kan de gemeentelijke overheid naleving van bestemmingsplannen afdwingen als er sprake is van gebruik en/of bebouwing die niet in het bestemmingsplan passen.

In het kader van de bedrijven- en milieu-inventarisatie is voorafgaand aan het in procedure brengen van het bestemmingsplan onderzocht in hoeverre de functies die in het plangebied voorkomen in overeenstemming zijn met het geldende bestemmingsplan en bij geconstateerde afwijkingen eventueel gelegaliseerd kunnen worden. Geconstateerd is dat er geen functies aanwezig zijn die strijdig zijn met het op dit moment geldende ruimtelijke regime.

Colofon

Dit is een uitgave van:

Afdeling Bestemmingsplannen
Programma Stedelijke Ontwikkeling
Gemeente Enschede

© September 2021, gemeente Enschede

enschede.nl