TECHNOLOGY BASE BEYOND THE IMPOSSIBLE

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING PROJECTAFWIJKINGSBESLUIT

Entreeweg Technology Base

Inhoud

Ruimtelijke onderbouwing 3
Hoofdstuk 1. Inleiding 3
1.1 Aanleiding en doel 3
1.2 Ligging en begrenzing projectgebied 3
1.3 Vigerende bestemmingsplan 5
Hoofdstuk 2. Huidige situatie 6
2.1 Beschrijving projectgebied: huidige en toekomstige ligging entreeweg 6
Hoofdstuk 3 Beleidskader 6
3.1 Rijksbeleid 6
3.1.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 6
3.1.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) 8
3.2 Provinciaal beleid 8
3.2.1 Omgevingsvisie Overijssel 8
3.2.2 Omgevingsverordening Overijssel 11
3.2.3 Conclusie 11
3.3 Gemeentelijk beleid 12
3.3.1. Structuurvisie Dinkelland 12
3.3.2. Strategisch verkeer- en vervoerplan 2019 12
3.3.3. Cascobenadering Noordoost-Twente 13
Hoofdstuk 4 Projectbeschrijving 13
4.1 Ruimtelijk-functionele beschrijving 13
4.2 Compensatie NNN en Casco 14
Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten 15
5.1 Vormvrije m.e.r.- beoordeling 15
5.2 Verkeerskundige effecten 18
5.4 Geluidhinder 18
5.5 Luchtkwaliteit 19
5.6 Externe Veiligheid 20
5.7 Bodemkwaliteit 21
5.8 Water 21
5.9 Ecologie 22
5.10 Archeologie en Cultuurhistorie 24
5.11 Kabels en leidingen 24
Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid 25
6.1 Economische uitvoerbaarheid 25

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 25
Hoofdstuk 7 Conclusie 25
Bijlagen bij de ruimtelijke onderbouwing 25

Hoofdstuk 1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

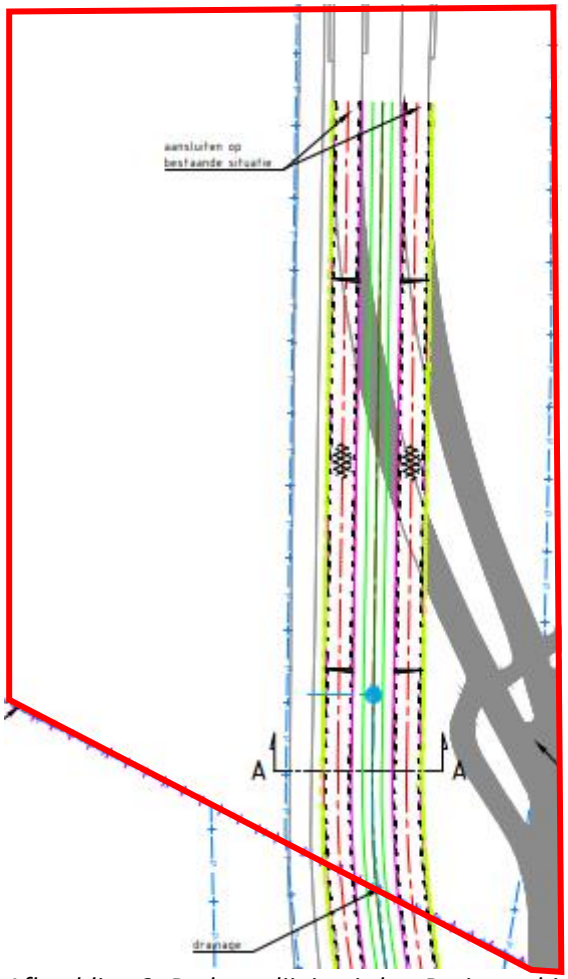
Technology Base werkt aan de verbetering van de bereikbaarheid van het bedrijvenpark en Twente Airport op het gebied van de voormalig militaire luchtmachtbasis Twenthe. In maart 2020 is een toegangscontrole op het terrein in werking gesteld. Er zijn plannen voor het aansluiten van de vernieuwde provinciale weg N737 vanaf de rotonde aan te sluiten op de vernieuwde toegangscontrole door middel van een nieuw aan te leggen entreeweg inclusief fietspad. Dit om het gebied van verbeterde en aantrekkelijke ontsluiting te voorzien.

Er is een ontwerp opgesteld voor de aanleg van de nieuwe entreeweg. Het doel is het opleveren van een entreeweg als verbinding tussen het reeds nieuw aangelegde infrastructuur in het noorden en de nieuwe toegangscontrole op het Technology Base terrein in het zuiden. Een klein gedeelte van de nieuw aan te leggen entreeweg ligt binnen de gemeente Dinkelland. Planologisch gezien past de aanleg van de nieuwe entreeweg niet in het vigerende bestemmingsplan. Hierom vraagt Technology Base een projectafwijkingsbesluit (PAB) aan bij de gemeente Dinkelland voor het gedeelte van de Entreeweg dat niet binnen het vigerende bestemmingsplan past. Dit document bevat de ruimtelijke onderbouwing die bij een dergelijke procedure vereist is.

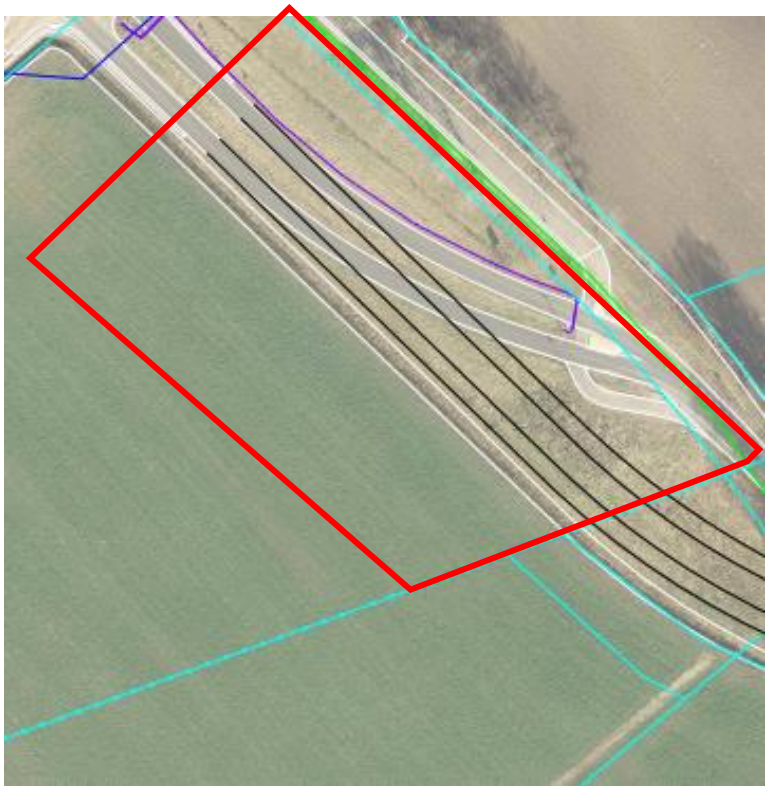
1.2 Ligging en begrenzing projectgebied

Afbeelding 1 geeft de huidige situatie en de ligging van de huidige entreeweg weer. Afbeeldingen 2 en 3 geven de begrenzing van het projectgebied voor de PAB-procedure in Gemeente Dinkelland weer. Voor het gehele project ‘Entreeweg Technology Base’ begint het gebied bij de rotonde van de N737 en loopt richting de toegangscontrole van het Technology Base terrein. Een afbeelding van het gehele projectgebied kunt u vinden in bijlage 1 in de vorm van een ontwerptekening.

Afbeelding 1: Huidige situatie en ligging entreeweg. Zwarte lijn geeft de grens aan tussen Gemeente Dinkelland en Gemeente Enschede.



Afbeelding 2: Rode omlijning is het Projectgebied PAB-aanvraag gemeente Dinkelland. Schuine, onderste lijn is de gemeentegrens tussen gemeente Dinkelland en gemeente Enschede.

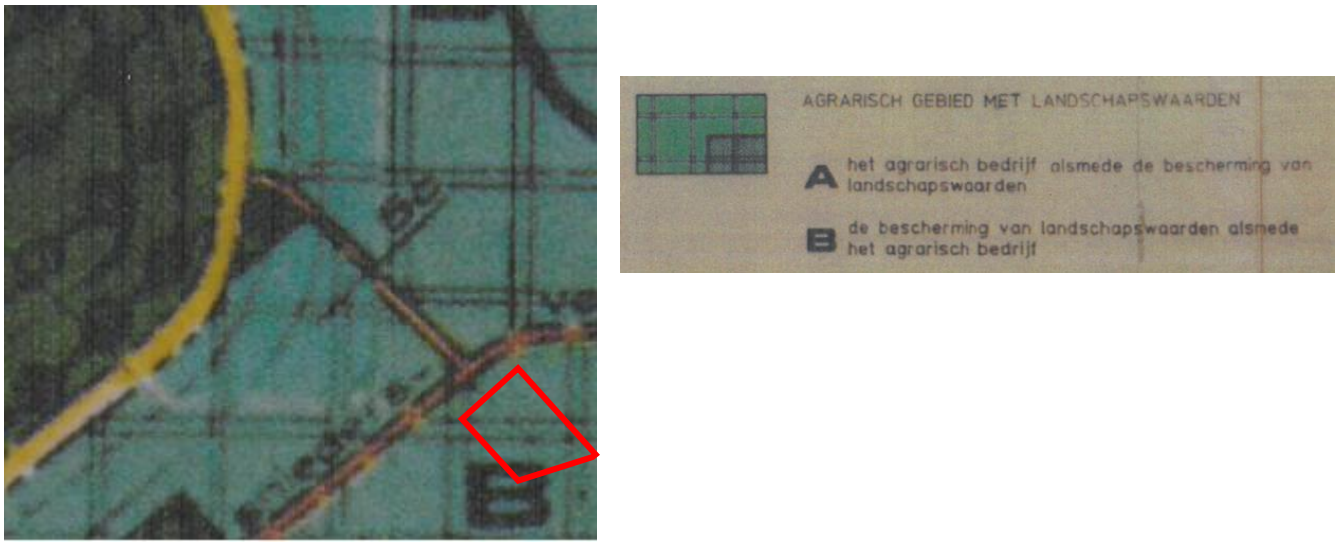


Afbeelding 3: Luchtfoto (in rood het projectgebied van deze PAB-aanvraag). Het totale ontwerp loopt verder in de Gemeente Enschede.

1.3 Vigerende bestemmingsplan

Voor het deel van het projectgebied dat binnen de gemeente Dinkelland ligt, geldt het vigerende bestemmingsplan 'buitengebied' uit 1989 (voormalige gemeente Weerselo) (zie afbeelding 4).

Het bestemmingsplan 'buitengebied' is vastgesteld door de gemeenteraad van de voormalige gemeente Weerselo op 22 augustus 1989. Deze heeft de bestemming 'Agrarisch gebied met landschapswaarden'. De aanleg van een entreeweg past niet binnen de kaders uit het bestemmingsplan 1989. Dit projectafwijkingsbesluit dient om de entreeweg te kunnen aanleggen.



Afbeelding 4: vigerend bestemmingsplan 'buitengebied' 1989 inclusief beschrijving bestemming.

Hoofdstuk 2. Huidige situatie

2.1 Beschrijving projectgebied: huidige en toekomstige ligging entreeweg

Zoals genoemd loopt het projectgebied van de gehele project 'Entreeweg Technology Base' vanaf de rotonde van de N737 richting de toegangscontrole van het Technology Base terrein (zie bijlage 1 voor een ontwerp). Het projectafwijkingsbesluit geldt enkel voor het rood gemarkeerde gebied gevisualiseerd in afbeeldingen 2 en 3. Dit projectgebied binnen de bestemming van de gemeente Dinkelland bestaat uit een bermstructuur (gras en beplanting), zoals op afbeelding 1 en 3 te zien is. De afbeeldingen 2 en 3 geven een weergave van zowel de huidige en toekomstige situatie. In afbeelding 2 visualiseren de groen en blauwe strepen de toekomstige situatie, zijnde het tracé van de nieuw aan te leggen entreeweg. De donkergrijze strepen visualiseren de ligging van de huidige entreeweg. In afbeelding 3 is een combinatie te zien van de huidige situatie (luchtfoto) en de toekomstige situatie (zwarte lijnen).

Ontsluiting Luchthaven en bedrijvenpark

Het gebied waar de Entreeweg naartoe leidt, wordt ontwikkeld tot een bedrijvenpark, inclusief luchthaven: Technology Base. Op het bedrijvenpark is ruimte voor luchthaven gerelateerde bedrijvigheid, Unmanned Systems, Safety en Security en AMM (Advances Materials and Manufacturing). De nieuwe entree is bedoeld om Technology Base en Twente Airport van een veilige en aantrekkelijke toegang en ontsluiting te voorzien.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Daar streeft het Rijk naar, met een krachtige

aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Dit doet het Rijk samen met andere overheden. Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve Rijksbetrokkenheid.

Voor een aanpak die Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig maakt, moet het roer in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid om. Er is nu te vaak sprake van bestuurlijke drukte, ingewikkelde regelgeving of een sectorale blik. Daarom brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven) en laat het meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij…'). Dit betekent minder nationale belangen en eenvoudigere regelgeving. In deze structuurvisie SVIR (vastgesteld, 13 maart 2012) schetst het Rijk ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028.

De mobiliteit van personen (per auto en openbaar vervoer) en het goederenvervoer blijven de komende decennia nog groeien, met name in de stedelijke regio's en op de belangrijke verbindingen naar Duitsland en België. Deze groei van de mobiliteit over de weg, spoor en vaarwegen zal worden gefaciliteerd, waarbij de gebruiker voorop staat. De ambitie is dat gebruikers in 2040 beschikken over optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken via multimodale knooppunten (voor personen en goederen) en door een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling.

Nationale belangen
Het Rijk kiest in de SVIR voor inzet van rijksbeleid op 13 nationale belangen. Dit project heeft raakvlakken met het volgende nationale belang:

<u>Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten (nationaal belang 13)</u>

Deze onderbouwing heeft tot doel inzicht te geven in de zorgvuldige afweging (hoofdstukken 3, 4 en 5) en transparante besluitvorming (hoofdstuk 7) van het ruimtelijke besluit (zijnde het projectafwijkingsbesluit).

Zorgvuldig ruimtegebruik
De ladder voor duurzame verstedelijking is ontwikkeld voor gebiedsontwikkeling in de Stedelijke omgeving. In de Groene omgeving wordt gesproken van het principe van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik. De tredes van de ladder zijn:

- Bepalen regionale vraag naar ruimte;
- Bouwen binnen bestaand stedelijk gebied;
- Bouwen buiten bestaand stedelijk gebied.

In het project wordt geen bebouwing aangelegd. Echter wordt voor de aanleg van de entreeweg er wel zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik bewerkstelligt doordat wordt aangesloten op de historische en bestaande infrastructuur van het terrein Technology Base. Daarnaast wordt voor de oude weg een passende nieuwe functie of bestemming gezocht.

3.1.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De doorwerking van het ruimtelijk beleid van de Rijksoverheid is geregeld via een algemene maatregel van bestuur (AMvB): het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). In het Barro geeft het Rijk algemene regels voor ruimtelijke besluiten en wordt doorwerking van het beleid inzake de nationale ruimtelijke belangen via regelgeving geborgd.

Zoals hiervoor reeds is beschreven heeft het project een raakvlak met het volgende nationale belang:
1. Zorgvuldige afweging van belangen en transparante besluitvorming.

Bij het opstellen van het ontwerp heeft een zorgvuldige afweging van belangen plaatsgevonden en transparante besluitvorming heeft en zal nog plaatsvinden, dus het onderhavige project voldoet aan dit nationale ruimtelijke belang.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Overijssel

Beleidsambities

De Omgevingsvisie Overijssel 2009 is in 2018-2019 geactualiseerd en wordt gezien als het integrale provinciale beleidsplan voor de fysieke leefomgeving van Overijssel. De Omgevingsvisie is vastgesteld door Provinciale Staten en op 1 september 2009 in werking getreden. Naderhand is de Omgevingsvisie meerdere keren gewijzigd of herzien. De leidende thema's voor de Omgevingsvisie zijn duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit.

De hoofdambitie van de Omgevingsvisie is een toekomstvaste groei van welvaart en welzijn met een verantwoord beslag op de beschikbare natuurlijke hulpbronnen en voorraden. Enkele belangrijke beleidskeuzes waarmee de provincie haar ambities wil realiseren zijn:

- Door meer aandacht voor herstructurering wordt ingezet op een breed spectrum aan woon, -werk- en mixmilieu's; dorpen en steden worden gestimuleerd hun eigen kleur te ontwikkelen.
- Investeren in een hoofdinfrastructuur voor wegverkeer, trein, fiets en waarbij veiligheid en doorstroming centraal staan.
- Zorgvuldig ruimtegebruik bij bebouwing door hantering van de zogenaamde Ladder voor duurzame verstedelijking, paragraaf 3.1.1.
- Ruimtelijke plannen ontwikkelen aan de hand van gebiedskenmerken en keuzes voor duurzaamheid.

De provincie heeft ten aanzien van autoverkeer de ambitie om te zorgen voor een goede bereikbaarheid voor het autoverkeer van en naar stedelijke netwerken en streekcentra. Het buitengebied wordt vanaf de hoofdstructuur ontsloten met gebiedsontsluitingswegen naar locaties en gebieden met bovenlokale verkeersbewegingen. Vorm en functie van wegen in het buitengebied voegen zich naar de gebiedskenmerken en versterken de leefbaarheid.

Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel
De opgaven, kansen, beleidsambities en ruimtelijke kwaliteitsambities voor de provincie zijn in de Omgevingsvisie Overijssel 2009 en in de opvolgende versies geschetst in ontwikkelingsperspectieven voor de groene omgeving en stedelijke omgeving. Om de ambities waar te maken bevat de Omgevingsvisie een uitvoeringsmodel, dat gebaseerd is op drie niveaus, te weten:

1. generieke beleidskeuzes;
2. ontwikkelingsperspectieven;
3. gebiedskenmerken.

Aan de hand van deze niveaus kan worden beoordeeld of een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk is en er behoefte aan is, waar dat past in de ontwikkelingsperspectieven en hoe het uitgevoerd kan worden. In de alinea's hierna wordt het project op de genoemde criteria beoordeeld.

Generieke beleidskeuzes
Bij de afwegingen in de eerste fase 'generieke beleidskeuzes' zijn er drie aspecten die bijzondere aandacht verdienen. Dit betreft NNN, Natura 2000 en zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik. Deze zijn hieronder toegelicht.

NNN
Realisatie van de NNN - inclusief ecologische en robuuste verbindingszones - wordt gezien als een belangrijk instrument voor het behoud van de biodiversiteit omdat daarmee een (inter)nationaal vitaal en samenhangend stelsel van natuurgebieden tot stand kan worden gebracht. De gehele vormgeving van de NNN is in ontwikkeling, waarbij bestaand gebied verder wordt uitgebreid. Het ruimtelijk beleid voor de NNN is gericht op 'behoud, herstel en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden' van de NNN waarbij tevens rekening wordt gehouden met de andere belangen die in het gebied aanwezig zijn.

Het projectgebied ligt niet binnen een NNN-gebied, maar er wordt in het project wel rekening gehouden met natuurwaarden en Flora en Fauna (zie hoofdstuk 5.9) Het projectgebied ligt ook niet binnen de zone Ondernemen met Natuur en Water (ONW).

Natura 2000
Het projectgebied ligt nabij het Natura 2000-gebied Lonnekermeer. Dit aspect wordt (o.a.) beschreven in paragraaf 5.1.

Ontwikkelingsperspectieven
De opgaven, kansen, beleidsambities en ruimtelijke kwaliteitsambities voor de provincie zijn geschetst in ontwikkelingsperspectieven voor de groene en stedelijke omgeving. Met de ontwikkelingsperspectieven wordt de ruimtelijke ontwikkelingsvisie van de provincie Overijssel vormgegeven. Hiervoor gelden de gebiedskenmerken als onderlegger.

Het ontwikkelingsperspectief geeft een hoofdkoers op provinciaal niveau. Dit vraagt maatwerk op lokaal niveau. De begrenzing van de gebieden moet worden gezien als signaleringsgrens. Bij

doorvertaling naar gemeentelijk niveau betekent dit dat er nog variaties en detailleringen kunnen voorkomen. Omdat ontwikkelingsperspectieven geen functies bepalen, maar een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief schetsen voor een combinatie aan functies, is er, naast een lokale invulling van de begrenzing, ook ruimte voor lokale afwegingen binnen de ontwikkelingsperspectieven.
De ontwikkelingsperspectieven zijn dan ook niet normstellend maar richtinggevend. Afwijkingen van de ontwikkelingsperspectieven zijn mogelijk als daar op lokaal niveau maatschappelijke of sociaaleconomische redenen voor zijn, mits de ruimtelijke kwaliteit conform de gebiedskenmerken wordt versterkt en er voor de beoogde ontwikkeling geen sprake is van een MER-plicht.

Het ontwikkelingsperspectief voor de omgeving van het projectgebied is benoemd als *Wonen en werken in kleinschalig mixlandschap*. Het mixlandschap bestaat uit gebieden voor gespecialiseerde landbouw en mengvormen van landbouw met andere functies (recreatiezorg, natuur, water) en bijzondere woon-, werk- en recreatiemilieus die de karakteristieke gevarieerde opbouw van de cultuurlandschappen in deze gebieden versterken. De aanleg van de entreeweg past binnen dit ontwikkelingsperspectief.

Gebiedskenmerken
De provincie wil ruimtelijke kwaliteit bewerkstelligen door - naast bescherming - vooral in te zetten op het verbinden van bestaande kwaliteiten en nieuwe ontwikkelingen. Hierbij zijn de gebiedskenmerken van provinciaal belang het uitgangspunt. Dit zijn de ruimtelijke kenmerken van een gebied of een gebiedstype die bepalend zijn voor de karakteristiek en kwaliteit ervan. Hierna wordt beoordeeld in hoeverre het project de hier relevante gebiedskenmerken respecteert.

Natuurlijke laag: dekzandvlakte
De afwisseling van opgewaaide ruggen en uitgesleten beekdalen en de daarbij horende hoogteverschillen kenmerken de dekzandvlaktes van Overijssel. Opvallend is de overwegend oost-west georiënteerde richting van ruggen en dalen. In het gebied zijn geen beleefbare dekzandvlakten en -ruggen aanwezig die specifiek zijn beschermend in bestemmingsregelingen. De realisatie van het project volgt grotendeels het bestaande tracé Oude Vliegveldstraat, waardoor het gebiedskenmerk niet onevenredig wordt aangetast. Daarmee is het project uit oogpunt van dit gebiedskenmerk aanvaardbaar.

Laag van het agrarisch cultuurlandschap: jonge heide en broekontginningslandschap
Hierbij gaat het om veel heidegebieden en nattere delen van het landschap welke zijn ontgonnen en/of vergaand ontwaterd. Daarmee is een nieuw landschap ontstaan. De dragende lineaire structuren van lanen, bosstroken en waterlopen en ontginningslinten met erven en de kenmerkende grote ruimtematen bepalen nu het beeld. De realisatie van het project volgt, zoals gezegd, grotendeels het bestaande tracé van de Oude Vliegveldstraat, waardoor ook dit gebiedskenmerk niet onevenredig wordt aangetast. Daarmee is het project ook uit oogpunt van dit gebiedskenmerk aanvaardbaar.

Stedelijke laag: Bedrijventerrein
Het project heeft op het gebied van de stedelijke laag geen bijzondere eigenschappen.
De realisatie van het project volgt, zoals gezegd, grotendeels het bestaande tracé van de Oude Vliegveldstraat, waardoor ook dit gebiedskenmerk niet onevenredig wordt aangetast. Daarmee is het project ook uit oogpunt van dit gebiedskenmerk aanvaardbaar

Laag van de beleving: Stads – en dorpsranden
Het project heeft op het gebied van de laag van de beleving geen bijzondere eigenschappen.
De realisatie van het project volgt, zoals gezegd, grotendeels het bestaande tracé van de Oude Vliegveldstraat, waardoor ook dit gebiedskenmerk niet onevenredig wordt aangetast. Daarmee is het project ook uit oogpunt van dit gebiedskenmerk aanvaardbaar.3.2.2 Omgevingsverordening Overijssel. De Omgevingsverordening 2018/2019 zorgt voor de juridische borging van de Omgevingsvisie. De Omgevingsverordening heeft de status van:

- ruimtelijke verordening in de zin van artikel 4.1. Wet ruimtelijke ordening;
- milieuverordening in de zin van artikel 1.2. Wet milieubeheer;
- waterverordening in de zin van de Waterwet;
- verkeersverordening in de zin van artikel 57. Wegenwet en artikel 2A. Wegenverkeerswet.

De omgevingsverordening geeft voorschriften over de wijze waarop verschillende thema's beoordeeld moeten worden bij het verlenen van de omgevingsvergunning. In de onderhavige situatie zijn de volgende thema's relevant:

NNN
Het projectgebied valt niet binnen het gebied Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Fiets- en wandelroute structuren
De Sniedersveldweg kruist de Oude Vliegveldweg/Oude Vliegveldstraat. Eerstgenoemde is in de Omgevingsverordening aangeduid als onderdeel van het recreatieve *fietsroutenetwerk Overijssel*. Het beleid en het functioneren van dit wegnetwerk wordt door het project niet geschaad, aangezien de doorgaande verbinding over de Sniedersveldweg behouden blijft.

Beperkingengebied
Ter plaatse van het projectgebied ligt een aanduiding ‘beperkingengebied’. De regels betreffende deze aanduiding hebben te maken met (eisen aan) vliegbewegingen en plaatsing van windturbines en zijn inhoudelijk daardoor niet van toepassing op het onderhavige project.

3.2.3 Conclusie
Mede met inachtneming van hetgeen in paragraaf 4.2 van deze onderbouwing is opgenomen, wordt hier reeds geconcludeerd dat het project in overeenstemming is met het provinciaal ruimtelijk beleid van de Omgevingsvisie Overijssel.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1. Structuurvisie Dinkelland

De Structuurvisie Dinkelland bevat een integrale ruimtelijke en functionele toekomstvisie voor de gemeente Dinkelland. De Structuurvisie is tot stand gekomen door actualisatie en integratie van bestaand beleid. Behalve een integrale beleidsvisie geeft de visie tevens de regionale positionering en inbreng van de gemeente Dinkelland in de regio Twente aan.
Hoofdambitie van de structuurvisie is: "Dinkelland staat voor het duurzaam borgen en ontwikkelen van een unieke combinatie van levende en sociaal coherente gemeenschappen, ligging en landschap, rijk historisch bezit en een gezonde en weerbare economie". Om de ambities te verwezenlijken zijn vijf hoofdkeuzes gemaakt, waaronder het bevorderen van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid.

Bereikbaarheid en verkeersveiligheid zijn essentiële componenten in het goed functioneren van de gemeente Dinkelland. De bevordering van de verkeersveiligheid vormt, gelet op de uitgestrektheid van Dinkelland en de toenamen van het aantal verkeersbewegingen binnen de gemeente en omgeving een groot aandachtspunt. Ingezet wordt op het bevorderen van de verkeersveiligheid van de kernen en het buitengebied.

Verder beschrijft de structuurvisie dat de (hoofd)ontsluiting en een deel van de parkeervoorzieningen van de gebiedsontwikkeling vliegveld Twente over Dinkellands grondgebied loopt, maar dat de ontwikkeling geen negatieve invloed zal hebben op de bereikbaarheid en parkeerdruk van bestaande functies.

Conclusie
Aangezien het onderhavige project specifiek wordt uitgevoerd ter bevordering van de verkeersveiligheid en ontsluiting van het gebied sluit het goed aan op het beleid van de structuurvisie.

3.3.2. Strategisch verkeer- en vervoerplan 2019

In april 2019 heeft de gemeenteraad van Dinkelland het strategisch verkeer- en vervoerplan 2019 vastgesteld. Het plan betreft een weergave van het beleid van de gemeente op het gebied van verkeer en vervoer. De algemene visie van de gemeente Dinkelland op verkeer en vervoer bestaat uit de volgende pijlers: bereikbaarheid, verkeersveiligheid, parkeren en duurzaamheid.

Met het project wordt beoogd om een goede bereikbaarheid van Technology Base te waarborgen. Uiteraard staat het aspect van verkeersveiligheid hierbij centraal. Daarnaast worden - in het kader van een goede ruimtelijke ordening - alle andere relevante aspecten bij de overweging betrokken. Als voorbeeld wordt er gekeken naar mogelijkheden voor duurzaam asfalt.

Conclusie
Het project is in overeenstemming met het strategisch verkeer- en vervoerplan 2019 en daarmee aanvaardbaar en uitvoerbaar.

3.3.3. Cascobenadering Noordoost-Twente

Een van de kernkwaliteiten van Noordoost Twente is de kleinschaligheid en het groene karakter. Bij de inpassing van de landschappelijke inrichting wordt het Kleinschalig Twentse Landschap behouden en versterkt.
Schaalvergroting in de grondgebonden landbouw kan op gespannen voet staan met deze kleinschaligheid. De partners Noordoost Twente (gemeenten en provincie) hebben de ambitie uitgesproken om de tendens van de schaalvergroting van de grondgebonden landbouw zodanig vorm te geven dat deze niet ten koste gaat van de kwaliteit van het landschap. Om vorm en inhoud aan deze ambitie te geven is een generieke methode ontwikkeld; de “cascobenadering”. De cascobenadering is een integrale planningsbenadering waarmee functies in het landelijk gebied ruimtelijk worden gegroepeerd op basis van (a)biotische factoren en hun ontwikkelingsbehoefte. De cascobenadering geeft richtinggevende spelregels voor toekomstige ontwikkelingen die invloed hebben op het landschap.

In de praktijk werkt de cascobenadering met het principe dat landschapselementen die tot het casco behoren niet verplaatst mogen worden. De landschapselementen buiten het casco mogen wel verplaatst worden, mits voldaan wordt aan de spelregels voor compensatie. Hetzelfde geldt voor casco-elementen die plaats moeten maken voor een project van algemeen belang. In paragraaf 4.2. wordt de invloed van de cascobenadering voor de aanleg van de entreeweg verduidelijkt.

Hoofdstuk 4 Projectbeschrijving

4.1 Ruimtelijk-functionele beschrijving

In hoofdstuk 1 en 2 is al een ruimtelijke beschrijving gegeven van zowel de huidige situatie als de toekomstige situatie van het projectgebied.

Verkeerskundig ontwerp
Het ontwerp voldoet aan de gangbare verkeerskundige eisen. In bijlage 1 is het ontwerp ter illustratie opgenomen. Dit ontwerp zal op details nog verfijningsslag ondergaan.

Uitgangspunten / effecten:

- Het aantal verkeersbewegingen zal naar verwachting niet toenemen door de aanleg van de nieuwe entreeweg.
- De nieuwe entreeweg ligt in het projectgebied iets ten zuidwesten van de huidige aanwezige weg.
- De aanleg van de weg levert minimaal hinder op voor doorgaand verkeer in de omgeving.

Fietsverkeer
Naast een nieuw aan te leggen entreeweg voor auto’s wordt er ook een nieuwe fietsroute aangelegd. Het fietspad ligt niet binnen het projectgebied en valt hiermee buiten dit projectafwijkingsbesluit

Openbaar vervoer
Openbaar vervoer is binnen het projectgebied niet van toepassing.

Landschappelijke inpassing

De weg komt in een landschappelijk aantrekkelijk gebied te liggen. De beleving van landschap en natuur is groot. Doel is om deze beleving zo maximaal mogelijk vast te houden.
Er is gekozen voor een variant waarbij de aanrijroute in een bosgebied ligt met verschillende open, landschappelijke 'kamers' met kruidenrijk grasland en een doorkijk richting de luchthaven. Het kleinschalige Twentse landschap wordt behouden en oude structuren worden versterkt als begrenzing van de landschappelijke kamers. De houtwal langs de 'oude' toegangsweg wordt verstevigd en er worden in de toekomst nieuwe natuurelementen (voornamelijk bomen met struweel) aan het gebied gevoegd, om een bosrijkgebied te creëren.

Er worden geen bomen gekapt binnen het projectgebied van de Gemeente Dinkelland. In de Quickscan Flora & Fauna (bijlage 3) is op kaart aangegeven dat de te vellen bomen niet binnen de Gemeente Dinkelland staan, maar op grondgebied van de Gemeente Enschede.

In hoofdstuk 5.9 wordt nader toegelicht hoe de landschappelijke inpassing wordt vormgegeven en hoe het past binnen de Wet Natuurscherming.

4.2 Compensatie NNN en Casco

Het projectgebied ligt niet binnen het Natuurnetwerk Nederland. Er worden geen bomen geveld binnen het projectgebied van de Gemeente Dinkelland.

Cascobenadering Noordoost Twente

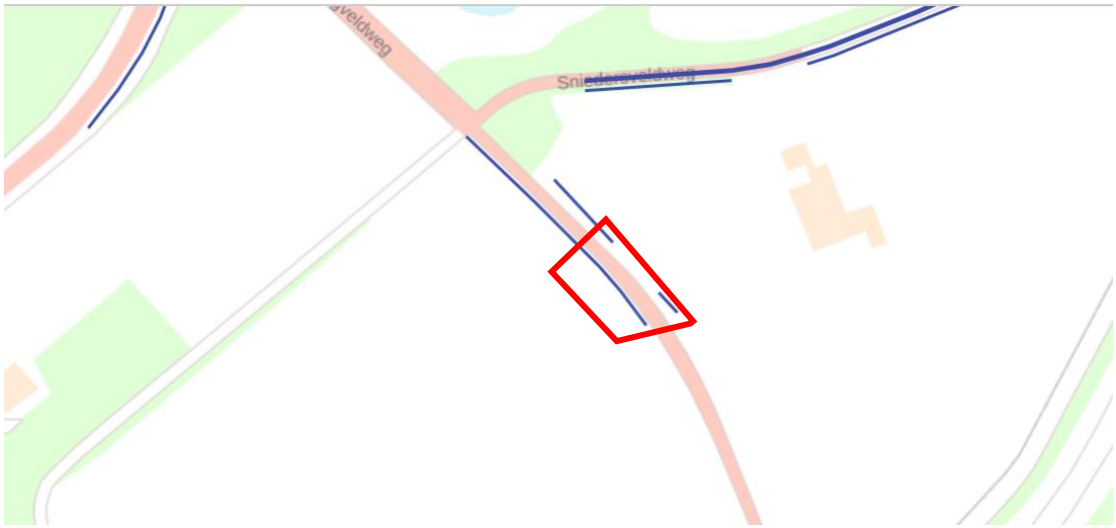
Landschapselementen die tot het casco behoren mogen op basis van de Cascobenadering Noordoost Twente (zie paragraaf 3.3.3) niet verplaatst of verwijderd worden. De landschapselementen buiten het casco mogen wel verplaatst worden, mits voldaan wordt aan de spelregels voor compensatie. Hetzelfde geldt voor casco-elementen die verdwijnen voor een project waarbij een algemeen belang geldt.

De blauwe strepen in afbeelding 5 geven aan dat er casco-elementen liggen binnen het projectgebied van de gemeente Dinkelland (uitgangspunt jaar 2000). De blauwe strepen visualiseren casco lijnobjecten en zijn bestaande bomen. Het gele vlak in afbeelding 6 laat zien dat de casco elementen binnen landschapstype heideontginning matig liggen. Conform de spelregels van de Casco-benadering dient, bij verwijdering van Casco-elementen, gecompenseerd te worden.

Zoals eerder genoemd worden er geen bomen geveld binnen het projectgebied van de Gemeente Dinkelland (zie ook Quickscan F&F, bijlage 3). De bestaande Casco-elementen blijven behouden. De bestaande Casco-elementen (bomenrij) worden verstevigd door aanplant van nieuwe bomen (zie ook paragraaf 5.9).

Conclusie

Omdat er geen Casco-elementen binnen het projectgebied van de gemeente Dinkelland worden verwijderd of verplaatst, hoeft er geen compensatie plaats te vinden.



Afbeelding 5: Casco-elementen binnen projectgebied gemeente Dinkelland

B4_CASCO_Noordoost_Twente_landschapstypen

fid	COMBI	DYNAMIEK	LANDTYPE	HECTARES	OBJECTID	ID	OBJECT
B4_CASCO_Noordoost_Twente_landschapstypen.453	Heideontginning matig	matig	Heideontginning	44.964	143	328	36

Afbeelding 6: Casco-elementen in het projectgebied vallen binnen landschapstype heideontginning

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Vormvrije m.e.r.- beoordeling

Wettelijk kader

Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is het verplicht om voor een bestemmingsplan, dat kaderstellend is voor projecten met eventueel belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu, een milieueffectrapportage te doorlopen. Onderdeel C van de bijlage Besluit m.e.r. geeft de omvang weer van dergelijke projecten. Van andere projecten moet het bevoegd gezag beoordelen of deze projecten belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Deze projecten staan in onderdeel D van de bijlage Besluit m.e.r. Hierbij geldt sinds de aanpassing van het Besluit m.e.r. per 1 april 2011 de omvang als richtwaarde en niet als absolute drempelwaarde. Daarom is vrijwel altijd een toets noodzakelijk of sprake is van een project met grote milieugevolgen. Deze toets, de zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling, dient plaats te

vinden aan de hand van de criteria van Bijlage III, van de EU-richtlijn m.e.r. De hoofdcriteria waaraan moet worden getoetst zijn: kenmerken van de projecten, plaats van de projecten en kenmerken van het potentiële effect. Het mag duidelijk zijn dat wanneer een project ruim beneden de omvang uit de bijlage van het Besluit m.e.r. blijft, deze beoordeling beknopt kan zijn. Als blijkt dat aanzienlijke nadelige milieugevolgen niet zijn uit te sluiten, is alsnog een volledige m.e.r.-beoordeling of m.e.r.-procedure nodig.
Een m.e.r.-plicht kan daarnaast ontstaan wanneer significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden op voorhand niet kunnen worden uitgesloten. Op dat moment moet een Passende Beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet worden uitgevoerd, waarmee automatisch de verplichting tot het uitvoeren van een plan-m.e.r. ontstaat.

Onderzoek
Om te beschrijven wat de aard en omvang van de ingreep en de aard en omvang van de milieueffecten van deze ingreep zijn en of deze zodanig zijn dat een m.e.r.-procedure nodig is, wordt onderstaande m.e.r.-beoordeling gedaan.
Eerst is beoordeeld of de activiteiten voorkomen in de C- of D-bijlagen van de het Besluit m.e.r. 1994 en of de activiteiten de (indicatieve) drempelwaarden overschrijden. Tevens is beoordeeld of significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden op voorhand zijn uit te sluiten.

Onderdeel C Besluit m.e.r.	**Overweging**
In de C-lijst onder 1.3 staat de volgende activiteit vermeld: *de aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg" (een wijziging is hierin gedefinieerd als een reconstructie of verandering anderszins van aangelegde werken, ingerichte gebieden of bestaande inrichtingen).* Drempelwaarde: *gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 10 kilometer of meer*.	De Oude Vliegveldweg wordt doorgetrokken en zo blijven de maximaal twee rijstroken behouden. De maatregelen vinden plaats over een beduidend kortere lengte dan de drempelwaarde van 10 kilometer. De entreeweg is in zijn geheel korter dan 1 kilometer, het gedeelte gelegen binnen de gemeente Dinkelland is circa 100 meter. **Conclusie: <u>niet</u> rechtstreeks MER-plichtig**
Onderdeel D Besluit m.e.r.	**Overweging**
Op de D-lijst onder 1.2 staan de volgende activiteiten vermeld: *de wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg.*	De voorgenomen maatregelen betreffen maatregelen aan wegen met maximaal twee rijstroken, niet zijnde een autoweg of autosnelweg.

Drempelwaarde: *gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.*	De maatregelen vinden plaats over een beduidend kortere lengte dan de drempelwaarde van 5 kilometer. De entreeweg is in zijn geheel korter dan 1 kilometer, het gedeelte gelegen binnen de gemeente Dinkelland is circa 100 meter. **Conclusie: <u>niet</u> rechtstreeks m.e.r.-beoordelingsplichtig.**

Effecten stikstofdepositie

Natura2000-gebieden
Het projectgebied ligt nabij het Natura 2000-gebied Lonnekermeer. Dit natuurgebied is gevoelig voor stikstofdepositie. De Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) is sinds 2019 niet meer van toepassing.
Op basis van de Wet Natuurbescherming (wnb) dient vrijkomende stikstofproductie voor de aanlegfase (of de gebruiksfase) van de entreeweg berekend te worden. In bijlage 2 staat de AERIUS-berekening en onderbouwing van stikstofdepositie voor de aanlegfase van de entreeweg.

Berekening aanlegfase
De AERIUS-berekening is uitgevoerd om te bepalen of de depositie vanwege de aanleg van de Entreeweg beneden de kritische waarden blijft. De berekening is gemaakt voor de aanleg van de gehele entreeweg, dus van zowel het gedeelte wat in de gemeente Dinkelland is gelegen als het gedeelte in de gemeente Enschede ligt. Uitkomst is dat de depositie gedurende de aanlegfase 0,01 mol/ha/jr is. De aanlegfase duurt circa 3-4 maanden. Richtlijn voor projecten met een depositie in de aanlegfase is dat deze een stikstofdepositie van 0,05 mol/ha/jr mogen hebben gedurende een periode van maximaal 2 jaar. Zowel de hoogte van de depositie als de lengte van de aanlegfase is significant lager dan deze richtlijn. Geconcludeerd kan worden dat deze depositiehoeveelheid niet op voorhand tot significante negatieve effecten leidt. Hierdoor is er geen vergunningplicht is op basis van de stikstofdepositie.

Conclusie stikstofdepositie
Er worden in de gebruiksfase geen verkeerskundige effecten van entreeweg ten opzichte van de huidige situatie verwacht (geen hogere verkeersaantallen), daarom is enkel een berekening uitgevoerd voor de aanlegwerkzaamheden in de aanlegfase. Het onderzoek betreffende de aanlegfase leidt tot een aanvaardbare uitkomst, dat wil zeggen dat de voorgenomen ontwikkeling past binnen het huidige stikstofbeleid.

Effecten geluid op Natura2000-gebieden

Algemeen gesproken wordt geluid beschouwd als een van de belangrijkste verstorende factoren van wegverkeer op de natuurlijke omgeving. Uit bestaande literatuur wordt geconstateerd dat een verschil van 1 dB in geluidbelasting niet waarneembaar is voor vogels. Binnen een verstoringsgebied van 500 meter tot 1.000 meter vanuit hoofdinfrastructuur kan geluid effect hebben op vogels. De vraag is of

de veranderende geluidssituatie als gevolg van de nieuwe entreeweg gevolgen heeft voor het Lonnekermeer.

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Ontwikkeling Technology Base Twente wordt aangegeven dat de doelsoorten van het Natura2000-gebied Lonnekermeer niet gevoelig zijn voor geluidverstoring.
Het onderhavige project leidt hierom niet tot relevante geluidverstoring op de doelsoorten van het Lonnekermeer.

Voor wat betreft het - na Lonnekermeer - dichtst bij het projectgebied gelegen Natura2000-gebied Landgoederen Oldenzaal wordt opgemerkt dat de afstand tot het projectgebied (circa 8 km) te groot is om geluidverstoring te ondervinden van het onderhavige project. Die conclusie geldt uiteraard ook voor de Natura2000-gebieden die nog verder weg zijn gelegen. Daarnaast wordt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Ontwikkeling Technology Base Twente ook genoemd dat de overige Natura2000-gebieden (‘nabij’ Technology Base) de doelsoorten niet gevoelig zijn voor geluidverstoring.

Conclusie geluid
Uit oogpunt van eventuele geluidsverstoring op Natura2000-gebied wordt geconcludeerd dat het plan niet leidt tot relevante (verslechtering van) geluidsverstoring op doelsoorten.

Overige aspecten

Vernatting/verdroging
Het plan leidt niet tot ruimtebeslag op het Lonnekermeer. Voorts wijzigt de ontwateringssituatie binnen het projectgebied niet wezenlijk. Het is aannemelijk dat de nieuwe situatie geen significante verandering teweeg zal brengen inzake vernatting of verdroging. Dat geldt uiteraard ook voor de verder weg gelegen Natura2000-gebieden.

Eindconclusie effecten op Natura2000-gebieden
Het plan is uit oogpunt van significant negatieve effecten op Natura2000-gebieden aanvaardbaar en uitvoerbaar.

5.2 Verkeerskundige effecten

Het verkeerskundig ontwerp, inclusief uitgangspunten en (beoogde) effecten is reeds beschreven in paragraaf 4.1. Door de aanleg van de nieuwe entreeweg zal het aantal verkeersbewegingen op de rijbaan niet toenemen. Er zal enkel een andere route worden gereden. Hierom zal er geen extra stikstof worden uitgestoten na realisatie van de entreeweg.

5.4 Geluidhinder

Wettelijk kader
Ten aanzien van geluidhinder is de Wet geluidhinder van kracht. De Wet geluidhinder heeft als belangrijkste doel het bestrijden en voorkomen van een toename van geluidhinder. Op grond van de

wet zijn verschillende vormen van geluidhinder te onderscheiden die directe raakvlakken hebben met de ruimtelijke ordening. In artikel 74 Wgh is bepaald dat voor een weg in het buitenstedelijk gebied met één of twee rijstroken een zone van 250 meter vanaf de as van de weg tot aan weerszijden van de weg moet worden aangehouden. In dit project ligt binnen deze zone het pand aan de Sniedersveldweg 3 als geluidhindergevoelige objecten.

Overweging en conclusie
Qua geluidbelasting zal geen onaanvaardbare verslechtering van het woon- en leefklimaat plaatsvinden, aangezien het project niet leidt tot een toename van het verkeer over de entreeweg.

5.5 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

De Nederlandse wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit in de buitenlucht is opgenomen onder 'Titel 5.2. Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer (Wm). Deze wet is de Nederlandse implementatie van de Europese richtlijn voor luchtkwaliteit.

Wat betreft luchtkwaliteit geeft de Wm onder andere de volgende grondslagen voor bestuursorganen om hun bevoegdheden uit te oefenen:

1. de uitoefening leidt niet tot overschrijding van grenswaarden (art. 5.16, eerste lid, sub a);
2. de uitoefening draagt niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit (art. 5.16 eerste lid, sub c).

Wanneer een plan of project voldoet aan één van bovenstaande grondslagen, kan het wat luchtkwaliteit betreft doorgang vinden. Wanneer het plan of project de ontwikkeling van een gevoelige bestemming betreft, dan zijn ook art. 5.16a uit de Wet milieubeheer en de bepalingen uit het Besluit gevoelige bestemmingen van toepassing.

Overweging

De oude en nieuwe situatie zijn voor de verkeerskenmerken gelijk. Dit houdt in dat de emissie van de weg niet wijzigt.

Conclusie

De plansituatie ten aanzien van luchtkwaliteit is door de gelijkblijvende verkeerskenmerken voor deze locatie niet slechter dan de autonome situatie. Daarnaast is het aannemelijk dat ook tijdelijke verkeersbewegingen als gevolg van de aanleg van het project leiden niet tot een overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Dat betekent dat het project in het kader van de Wet luchtkwaliteit aanvaardbaar is.

5.6 Externe Veiligheid

Wettelijk kader

Externe veiligheid betreft de kans om buiten een inrichting te overlijden als gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Risicobronnen kunnen bedrijven zijn, maar ook het transport van gevaarlijke stoffen over wegen, vaarwegen en spoorwegen en via buisleidingen. Ook risico's veroorzaakt door windturbines (afvallen rotorbladen) en dalend en stijgend vliegverkeer bij vliegvelden, wordt gerekend tot de externe veiligheidsrisico's. Dit risico wordt uitgedrukt in plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR).

Plaatsgebonden risico: risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is.
Groepsrisico: cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is.

Situatie projectgebied

Buisleiding

Op basis van de Risicokaart is een aardgasleiding ten noorden van het spoortraject Hengelo-Bad Bentheim de dichtstbij gelegen risicobron. Gelet op de afstand van circa 1 km tot het projectgebied, en omdat het project geen bebouwing en/of gevoelige functies mogelijk maakt, is het niet noodzakelijk een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) uit te voeren.

Bedrijvigheid

Binnen het projectgebied of in de directe omgeving daarvan liggen geen bestaande of geprojecteerde risicovolle inrichtingen vallend onder het BEVI dan wel andere bedrijven die in het kader van de externe veiligheidsbeoordeling bespreking behoeven.

Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg

In de nabijheid van het projectgebied, op circa 1 km, ligt rijksweg A1. De rijksweg is in het Basisnet aangewezen als een route voor vervoer van gevaarlijke stoffen. De 10^{-6} PR-contour ligt op 1 m van de wegas. Gelet op de afstand tot het projectgebied (meer dan 200 m) en omdat het project geen bebouwing en/of gevoelige functies mogelijk maakt, is het niet noodzakelijk een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) uit te voeren.

Vervoer gevaarlijke stoffen over spoor

Het projectgebied ligt op circa 1 km van het spoortraject Hengelo - Bad Bentheim. Het traject is in het Basisnet aangewezen als een route voor vervoer van gevaarlijke stoffen. De 10-7 PR contour ligt op 15 m van de as van de spoorweg. Gelet op de afstand tot het projectgebied (meer dan 200 m) en omdat het project geen bebouwing en/of gevoelige functies mogelijk maakt, is het niet noodzakelijk een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) uit te voeren.

Vliegverkeer
Vliegverkeer bij vliegvelden wordt gezien als een extern veiligheidsrisico waarbij het risico wordt benoemd als 'luchtvaartongeval'. Risicokaart.nl geeft aan dat de risico's voor een luchtvaartongeval enkel gelden rondom de start en landingsbaan van Twente Airport en niet voor het projectgebied van dit projectafwijkingsbesluit.

Conclusie
Het aspect externe veiligheid levert geen belemmeringen op voor de voorgenomen ontwikkeling.

5.7 Bodemkwaliteit

Bij het opstellen van bestemmingsplannen is de hoofdvraag of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het huidige of toekomstige gebruik van die bodem en hoe deze optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit als gevolg van aanwezige bodemverontreiniging geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodem. Bovendien mag de bodemkwaliteit niet verslechteren door grondverzet (bijvoorbeeld graafwerkzaamheden). Dit is het zogenaamde stand still-beginsel.

Planologische overweging
De nieuwe functie (verkeer) is geen functie die gevoelig is voor bodemkwaliteit. Het bestaande gebruik van het projectgebied is verkeer/berm. Vanwege dit gebruik mag aangenomen worden dat de bodemkwaliteit aanvaardbaar zal zijn voor de beoogde (verkeers-)functie.

Grondverzet
In de bodembeheernota van Dinkelland is vastgelegd wat de eisen zijn voor grondverzet en welke bodemkwaliteit bij een specifiek gebruik hoort. Voor de aanleg van verharding zal grondverzet plaatsvinden. Dit grondverzet zal plaatsvinden conform de beleidsregels in de bodembeheernota's en volgt hierbij een reguliere procedure.

Conventionele explosieven
Voor het projectgebied is onderzoek gedaan naar Niet Gesprongen Explosieven (NGE). Technology Base draagt voor dit projectgebied zorg voor eventueel benodigd verder onderzoek naar munitie - en zo nodig de ruiming daarvan.

Conclusie
Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de bodemgesteldheid geen belemmering vormt voor het project in planologische zin. De uitvoerbaarheid is voldoende verzekerd.

5.8 Water

Wettelijk kader / inleiding
In Nederland heeft water een eigen plaats gekregen in de ruimtelijke besluitvorming via de watertoets. De watertoets houdt in dat bij het maken van ruimtelijke plannen al in een vroeg stadium bekeken moet worden wat de gevolgen zijn voor water en de ruimtelijke ordening. De watertoets is een proces

waarbij overleg wordt gevoerd met de waterbeheerder. De waterbeheerder stelt in dit proces de kaders vast en geeft een wateradvies voor verschillende waterhuishoudkundige aspecten. De watertoets resulteert uiteindelijk in een waterparagraaf, die in de toelichting van het ruimtelijke plan wordt opgenomen. In de watertoets is opgenomen wat er op watergebied verandert ten opzichte van de bestaande situatie.

Toename verhard oppervlak
Het project voorziet in een toename van verhard oppervlak ten opzichte van de bestaande situatie. De toename van het verharde oppervlak wordt binnen het project opgevangen door het aanleggen van sloten zodat voldoende hemelwaterberging aanwezig is voor de toename van het verharde oppervlak. De norm is 40 mm berging (37 na aftrek inloopverlies) voor van de weg afstromend hemelwater, berekend over de toename van het verhard oppervlak.

Watertoets
Vooruitlopend op het ontwerpproces is in het kader van het doorlopen van de watertoets afstemming gezocht met het waterschap Vechtstromen. Op basis van advies van Waterschap Vechtstromen kan worden geconcludeerd dat er geen watervergunning hoeft worden aangevraagd. Er wordt voldoende berging gerealiseerd en daarnaast vinden binnen de keurzones van de nabijgelegen leggerwateren geen werkzaamheden plaats.

Conclusie
De watertoets is voor het gehele projectgebied niet van toepassing. Het project is uit oogpunt van een goede waterhuishouding aanvaardbaar en uitvoerbaar.

5.9 Ecologie

Wettelijk kader
De bescherming van natuur in Nederland is vastgelegd in Europese en nationale wet- en regelgeving, vastgelegd in de Wet Natuurbescherming.

Soortenbescherming
Het doel van de Wet Natuurbescherming is het instandhouden en beschermen van in het wild voorkomende planten- en diersoorten.
De Wet Natuurbescherming (wnb) heeft speciale beschermingszones aangewezen en regels opgesteld op grond van de Europese Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Eén van die speciale beschermingszones zijn Natura2000 gebieden. In hoofdstuk 5.1 wordt de invloed van het project op het Lonnekermeer (N2000 gebied) beschreven. Daarnaast schrijft de wet regelingen omtrent kappen van houtopstanden voor. In het projectgebied voor het projectafwijkingsbesluit staan geen bomen die geveld dienen te worden.

Onderzoek soortenbescherming
Adviesbureau Eelerwoude heeft een Quickscan F&F uitgevoerd in juni 2020, dat is toegespitst op het onderhavige project. Een aangescherpte versie van deze Quickscan is opgenomen in bijlage 3. Hierbij ligt er een actueel onderzoek in het kader van de Wet Natuurbescherming voor het gehele gebied van

de aanleg van de Entreeweg, dus voor Gemeente Dinkelland en Gemeente Enschede. In de Quickscan zijn een aantal aandachtspunten benoemd die benodigd zijn om de Wet Natuurbescherming niet te overtreden. Op de onderstaand beschreven wijze wordt hiervoor gezorgd. Er wordt per onderwerp benoemd of dit geldt voor de Gemeente Dinkelland of de Gemeente Enschede of voor beide.

Flora en vegetatie
Er zijn geen kwetsbare of beschermde soorten vegetaties aanwezig binnen het projectgebied van zowel de Gemeente Dinkelland als de Gemeente Enschede (gehele projectgebied). In het gehele projectgebied worden nieuwe elementen flora aangeplant in de vorm van het inzaaien van de bermen met een inheems, streekeigen kruidenmengsel en landschappelijke 'kamers' vorm te geven als kruidenrijk grasland. De huidige landschappelijke bos- en struweelstructuur wordt aangesterkt door aanplant van inheems sortiment bosplantsoen en inheemse struiksoorten. In de Gemeente Dinkelland worden de Casco-elementen hierdoor versterkt. Het vellen van bomen binnen de Gemeente Enschede leidt tot een zeer kleine vermindering van geschikt broedbiotoop en wordt op termijn gecompenseerd door de aanplant van de nieuwe structuur.

Fauna
Het gehele projectgebied (Gemeente Dinkelland en Gemeente Enschede) is onderzocht op beschermde fauna soorten (in 2017, broedvogels, vleermuizen en zoogdieren). Het gehele projectgebied is geen verblijfplaats voor de verschillende soorten zoogdieren en vleermuizen, maar wel onderdeel van het leefgebied van o.a. grondgebonden zoogdieren.
Binnen de Gemeente Enschede wordt er gestreefd naar een zo krap mogelijke doorsnijding van het huidige struweel, zodat het leefgebied van verschillende soorten grondgebonden zoogdieren minimaal wordt aangetast. De minimale aantasting wordt gemitigeerd op locatie door versterking van de bestaande landschapsstructuren. Binnen de Gemeente Dinkelland wordt bestaand bos en struweel niet doorkruist en enkel versterkt.
De houtwal langs de 'oude' entreeweg wordt, zoals eerder genoemd, ook versterkt.

Tijdens het veldbezoek zijn geen broedende vogels of verblijfsplaatsen van vogels vastgesteld binnen het gehele plangebied (Gemeente Dinkelland en Gemeente Enschede). De werkzaamheden worden gestart buiten het broedseizoen waardoor van verstoring van broedvogels geen sprake is. De nieuwe bos- en struweelstructuur op de locatie bieden nieuwe broedgelegenheid voor vogels.

Er wordt een plan opgesteld voor de verlichting die (al dan niet) wordt aangelegd langs de entreeweg in het gehele plangebied (Gemeente Dinkelland en Gemeente Enschede). De eventueel te plaatsen verlichting wordt vleermuisvriendelijk om negatieve effecten op nachtsoorten tot een minimum te beperken. Een deel van bestaand bouwland (maisakker) wordt omgevormd tot boselement, waardoor de geschiktheid van het terrein als foerageergebied voor vleermuizen verder zal toenemen.

Conclusie soortenbescherming
Op basis van deze quickscan wordt geconstateerd dat het projectgebied een potentieel leefgebied biedt voor een aantal beschermde soorten flora en fauna. Met de realisatie van de nieuwe ontsluiting worden echter geen negatieve effecten op deze (soort) groepen verwacht. In de uitwerking van de verlichting en bij de uitvoering van het project dient rekening te worden gehouden met enkele

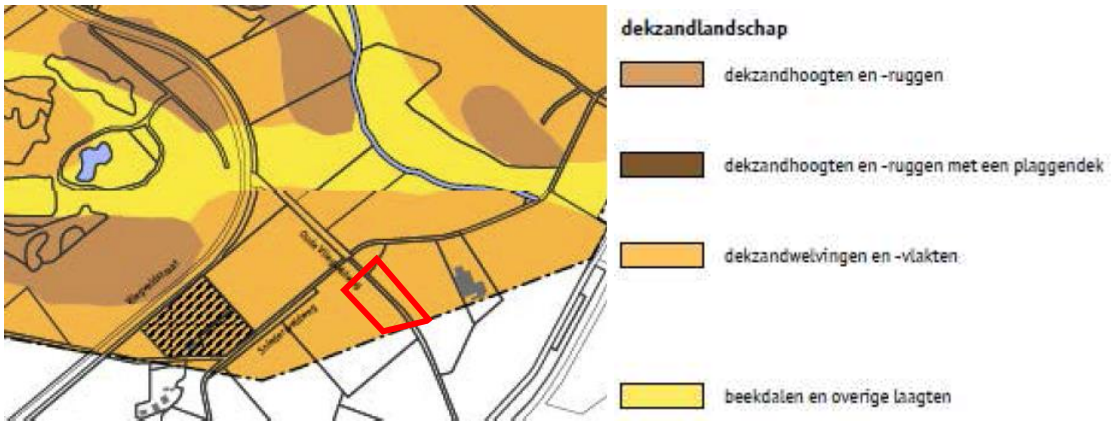
aandachtspunten, zoals de start van het aanleggen van de entreeweg buiten het broedseizoen en het gebruik van vleermuisvriendelijke verlichting.

Conclusie
Het project is uit oogpunt van soortenbescherming en gebiedsbescherming aanvaardbaar.

5.10 Archeologie en Cultuurhistorie

Wet op de Archeologische Monumentenzorg
Op 1 september 2007 is de Wet op de Archeologische Monumentenzorg in werking getreden. In deze wet is vastgelegd dat gemeenten in het kader van ruimtelijke ordening ook rekening dienen te houden met het archeologisch erfgoed.

Beoordeling en overweging
De Gemeente Dinkelland beschikt over een archeologische beleidskaart, zie afbeelding 7.



Afbeelding 7. Archeologische beleidskaart (rode omlijning is projectgebied)

Op de beleidskaart is aangegeven dat het onderhavige gebied in een zone ligt waarin dekzandwelvingen en dekzandvlakten verwacht mogen worden. Hiervoor geldt een middelmatige verwachting voor archeologische resten uit alle perioden met een verhoogde kans op het aantreffen van resten uit de steentijd op de hogere delen van het paleolandschap. Voor deze verwachting geldt dat archeologisch onderzoek noodzakelijk is bij projectgebieden die groter zijn dan 5000 m² en waarbij verstoringen dieper reiken dan 40 cm. Het projectgebied is niet groter dan 5000 m² wat betekent dat er geen archeologisch onderzoek uitgevoerd hoeft te worden.

Conclusie
Het project is uit het oogpunt van cultuurhistorische en archeologische waarden wel aanvaardbaar.

5.11 Kabels en leidingen

Binnen het projectgebied liggen geen kabels en leidingen die verlegd dienen te worden, zoals is opgevraagd via een KLIC-melding. Indien er onverwacht toch kabels of leidingen worden gevonden, wordt verlegging hiervan afgestemd met betreffende netwerkbeheerders.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Conform artikel 3.1.6. van het Besluit ruimtelijke ordening moet in een ruimtelijke onderbouwing inzicht worden gegeven over de uitvoerbaarheid van het plan.
Technology Base is verantwoordelijk voor de kosten van het project. Uitgebreide kostenramingen zijn opgesteld. Op voorhand zijn geen feiten of omstandigheden bekend die de financiële uitvoerbaarheid significant zouden kunnen beïnvloeden. Financieel is het project daarmee verzekerd van haalbaarheid.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Overleg
Er hebben verschillende overleggen plaatsgevonden met externe partijen. Met zowel Waterschap Vechtstromen, Gemeente Enschede en Gemeente Dinkelland heeft vooroverleg plaatsgevonden. Daarnaast is Provincie Overijssel op de hoogte van het project en is er bij het ontwerp o.a. rekening gehouden met de provinciale verkeerskundige uitgangspunten. Omwonenden en eigenaren en gebruikers van aanliggende percelen op de hoogte worden gesteld.

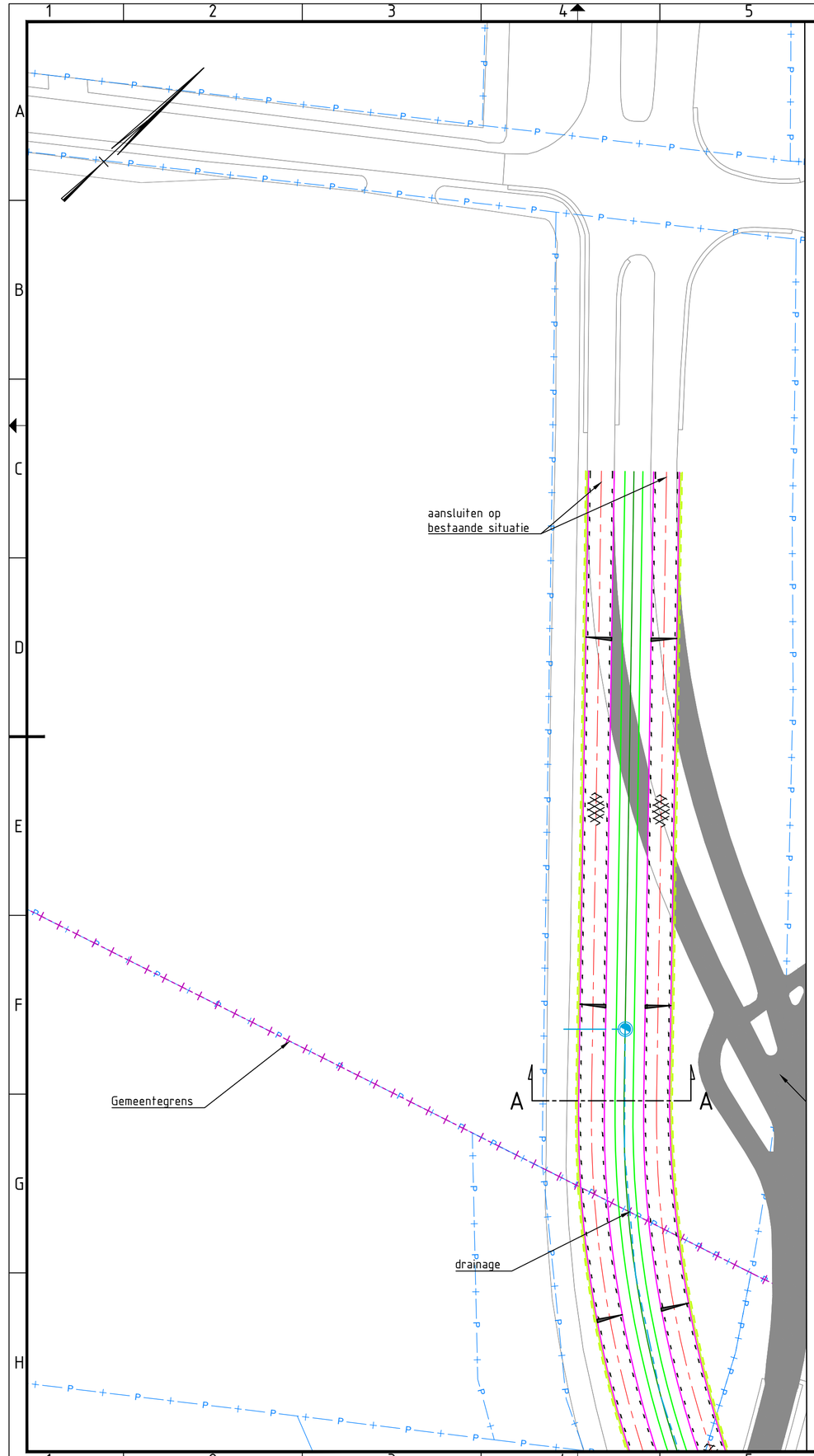
Zienswijzen
Bij de aanvraag van een projectafwijkingsbesluit wordt het ontwerpbesluit ter inzage gelegd met zienswijzengelegenheid van zes weken. Hiermee wordt voor eenieder de mogelijkheid geboden om zienswijzen ten opzichte van het plan kenbaar te maken. Deze zienswijzen worden meegenomen in het besluitvormingsproces.

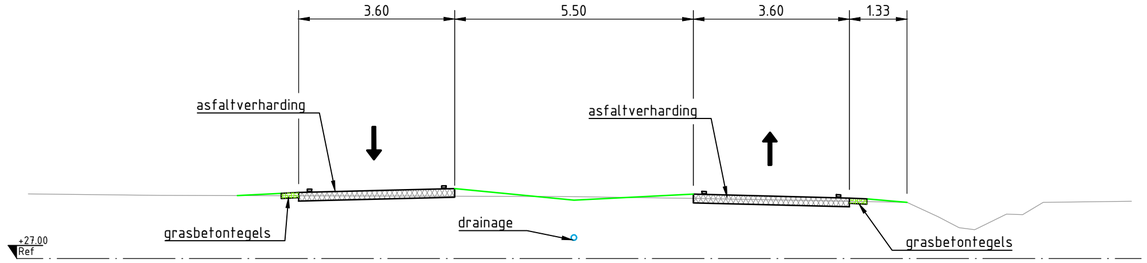
Hoofdstuk 7 Conclusie

In deze ruimtelijke onderbouwing is een overweging beschreven over de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling. Per (ruimtelijk) aspect is een beschrijving van de situatie opgenomen en deze is bekeken in het licht van het betreffende aspect. Geconcludeerd wordt dat de voorgenomen aanleg van de entreeweg op alle aspecten aanvaardbaar en uitvoerbaar is.

Bijlagen bij de ruimtelijke onderbouwing

Bijlage 1: Verkeerskundig Ontwerp
Bijlage 2: Stikstofdepositie Aanlegfase *nieuwe versie*
Bijlage 3: Quickscan Flora en fauna *nieuwe versie*

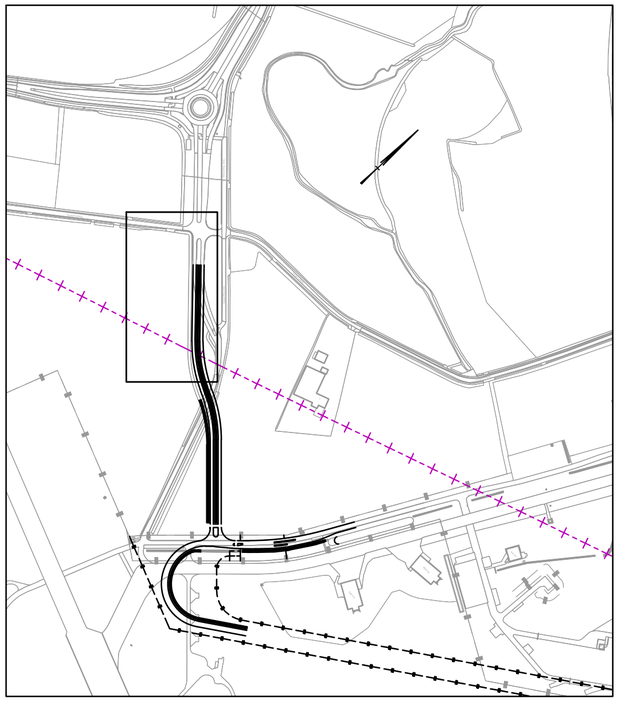




Dwarsprofiel DWP A-A
Schaal 1:100

26.000m t.o.v. NAP

Bestaand	Hoogte	28.490	28.457	28.450	28.433	28.425	28.386	28.297	27.966	27.711	28.025	28.294	28.321
	Afstand	-12.586	-9.527	-6.233	-0.570	0.000	2.941	7.680	8.394	8.880	9.975	10.820	12.855



INDICATIEF OVERZICHT
SCHAAL 1 : 5000

Legenda

Geometrie	Omschrijving	Status
	Gemeentegrens	Bestaand
	Perceelsgrens	Bestaand
	Drainage	Nieuw
	Kantverharding	Nieuw
	Grasbetonsteen	Nieuw
	Langsstreep 1-3 (0.10)	Nieuw
	Langsstreep doorgetrokken (0.10)	Nieuw

Symbool	Omschrijving	Status
	Drain put doorspuit	Nieuw
	Asfalt	Nieuw

Vlakvulling	Omschrijving	Status
	Verwijderen verharding	Vervallen

OPMERKINGEN

- Alle hoogte maten in meters ten opzichte van N.A.P.
- Alle maten in meters, tenzij anders vermeld
- Alle materialen in millimeters, tenzij anders vermeld
- Tekening is Voorlopig Ontwerp en geeft een indicatieve situatie weer. Uitvoering kan afwijken.

0 5 10 15 20m

versie	omschrijving	getekend	gecontroleerd	akkoord	datum
2.0					
1.0	Eerste uitgave	J. Knobbe	B. Tuerlings	G. Kuiper	21-07-2020

opdrachtgever
Projecbureau Technology Base

project
Entreeweg Technology Base

omschrijving
Situatie en profiel

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together
HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

documentstatus: DEFINITIEF
documentversie: 1.0

projectnummer / tekeningnummer: BG5186-103-TE-VO-2601

formaat	schaal	fase	bladnr.	van
A2	1:500 / 100	VO	1	1

Filename: D:\Projecten\BG5186\103 VO\01 Advies\BG5186-103-TE-VO-2601.dwg

Locatie:	Enschede
Projectontwikkelaar/Aannemer:	Technology base
Datum van invullen:	29-10-2020

Aantal en type gebouwen binnen deze opdracht	Aanleg entreeweg
Totale duur van de werkzaamheden (maanden):	

Inzet materieelstukken is op basis van expertise en gemiddelden bepaald. Draaiuren en bewegingen zijn afgeleid en berekend op basis van aangeleverde hoeveelheden.

	Activiteit	Klasse	Maximaal vermogen	Verbruik l/h	Uren	Totaal verbruik	Wijzigingen Aerius 2020
AERIUS Bron	***Aanleg weg 2021***						
	Opruimwerkzaamheden Mobiele Werktuigen						
1	Standaard frees		150kw 2015		16		Frees 2015 vervallen en vervangen voor 2019 versie
	Mobiele kraan	Stage IV	75 t/m 130	12	16	192	Cilinderinhoud toegevoegd van 4 l.
2	Trekker met dumper	landbouwtrekker	100kw 2015		6		geen invoer wijzigingen
11	Intern depot Tekker dumper	landbouwtrekker	100kw 2015		48		geen invoer wijzigingen
	Opruimwerkzaamheden Wegverkeer						
4	Vrachtwagen	Euro 6	20ton		bewegingen	13	Omzet naar verkeersbeweging zwaar vrachtverkeer
10	Afvoer dmv vrachtwagen	Euro 6	20ton		bewegingen	35	Omzet naar verkeersbeweging zwaar vrachtverkeer
	Grondwerk Mobiele werktuigen						
5	Mobiele kraan	Stage IV	75 t/m 130	12	76	912	Cilinderinhoud toegevoegd van 4 l.
	Trilrolwals	Stage IV	75 t/m 130	13	6	83	Cilinderinhoud toegevoegd van 4 l.
	Grondwerk Wegverkeer						
3	Leveringen	Euro 6	20ton		bewegingen	52	Omzet naar verkeersbeweging zwaar vrachtverkeer
	Leidingwerk Mobiele werktuigen						
6	Mobiele kraan	Stage IV	75 t/m 130	12	6	77	Cilinderinhoud toegevoegd van 4 l.
	Verhardingen Mobiele werktuigen						
7	Shovel	Stage IV	75 t/m 130	12	48	576	Cilinderinhoud toegevoegd van 4 l.
	Trilrolwals	Stage IV	75 t/m 130	13	32	416	Cilinderinhoud toegevoegd van 4 l.
	Asfaltverwerkinginstalatie		100kw 2015		16		geen invoer wijzigingen
	Asfaltwals		50kw 2015		20		Gewijzigd naar asfaltwasl 50 kw 2019 ivm. Vervallen 2015 variant.
	Asfaltfrees		150kw 2015		4		Gewijzigd naar asfaltfrees 150 kw 2019 ivm. Vervallen 2015 variant.
	Mobiele kraan	Stage IV	75 t/m 130	12	1,6	19	Cilinderinhoud toegevoegd van 4 l.
	Verhardingen Wegverkeer						
8	Vrachtwagen	Euro 6	20ton		bewegingen	40	Omzet naar verkeersbeweging zwaar vrachtverkeer
	Terreininrichting Wegverkeer						
9	Vrachtwagen	Euro 6	20ton		bewegingen	16	Omzet naar verkeersbeweging zwaar vrachtverkeer
	Vervoersbewegignen						
12	Licht verkeer				bewegingen	270	geen invoer wijzigingen
	zwaar vrachtverkeer				bewegingen	45	geen invoer wijzigingen

AERIUS CALCULATOR

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH3) en/of stikstofoxide (NOx).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Situatie 1

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Technology Base	Vliegveldstraat 100 - C50a, 7524PK Enschede

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
Aanleg Entreeweg	S4eZAvZs3q6x

Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
29 oktober 2020, 21:09	2021	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

	Situatie 1
NOx	15,87 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Resultaten

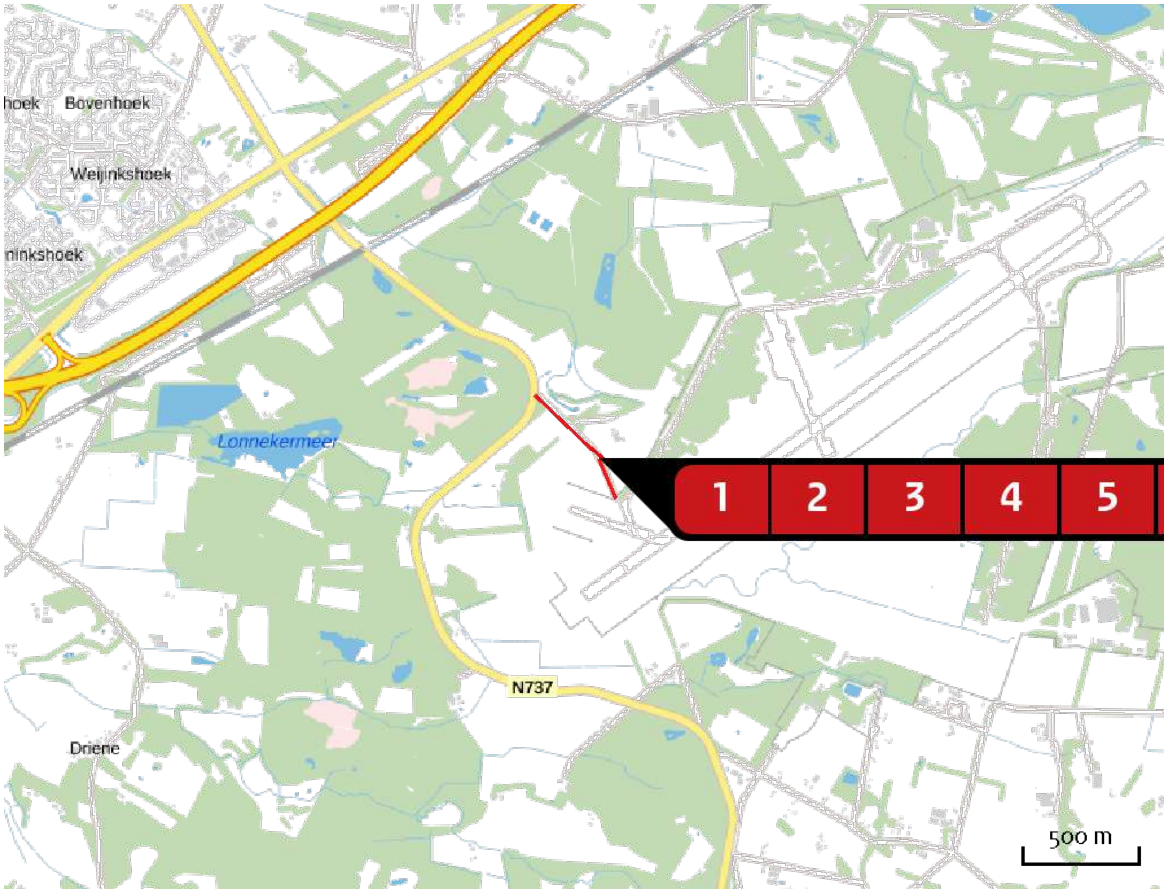
Hectare met hoogste bijdrage (mol/ha/j)

Natuurgebied	Bijdrage
Lonnekermeer	0,01

Toelichting

Aanleg van de Entreeweg parallel aan de in 2020 aangelegde fietspad.
Rekenmethode Aerius 2020

Locatie
Situatie 1



Emissie
Situatie 1

Bron Sector			Emissie NH3	Emissie NOx
1		Opruimwerkzaamheden Mobiele werktuigen | Bouw en Industrie	< 1 kg/j	2,41 kg/j
2		Opruimwerkzaamheden Mobiele werktuigen | Landbouw	< 1 kg/j	< 1 kg/j
3		Grondwerk levering Wegverkeer | Buitenwegen	< 1 kg/j	< 1 kg/j
4		Opruimwerkzaamheden Wegverkeer | Buitenwegen	< 1 kg/j	< 1 kg/j
5		Grondwerk Mobiele werktuigen | Bouw en Industrie	< 1 kg/j	3,07 kg/j
6		Leidingwerk Mobiele werktuigen | Bouw en Industrie	< 1 kg/j	< 1 kg/j

Bron Sector		Emissie NH3	Emissie NOx
7	Verharding Mobiele werktuigen | Bouw en Industrie	< 1 kg/j	7,10 kg/j
8	Verharding Wegverkeer | Buitenwegen	< 1 kg/j	< 1 kg/j
9	Terreininrichting Wegverkeer | Buitenwegen	< 1 kg/j	< 1 kg/j
10	opruim afvoer Wegverkeer | Buitenwegen	< 1 kg/j	< 1 kg/j
11	Grondwerk intern depot Mobiele werktuigen | Landbouw	< 1 kg/j	2,38 kg/j
12	Vervoersbewegingen Wegverkeer | Buitenwegen	< 1 kg/j	< 1 kg/j

Resultaten stikstof gevoelige Natura 2000 gebieden (mol/ha/j)

Natuurgebied	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
Lonnekermeer	0,01	

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

Resultaten per habitattype
(mol/ha/j)

voor de 10 stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden met het hoogste resultaat

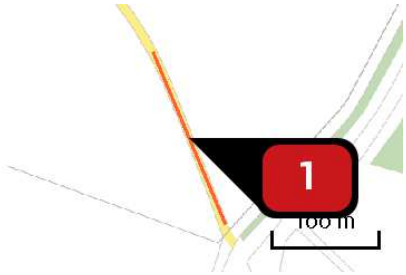
Lonnekermeer

Habitattype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
H6410 Blauwgraslanden	0,01	
H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,01	
H4030 Droge heiden	0,01	
H3130 Zwakgebufferde vennen	0,01	
H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm	0,01	
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	0,01	

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

Emissie (per bron)

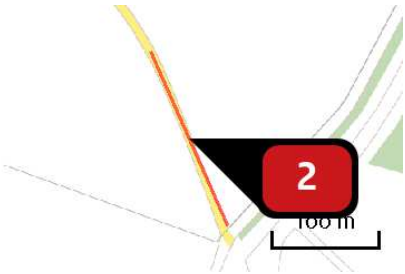
Situatie 1



Naam	Opruimwerkzaamheden
Locatie (X,Y)	256393, 477123
NOx	2,41 kg/j
NH3	< 1 kg/j

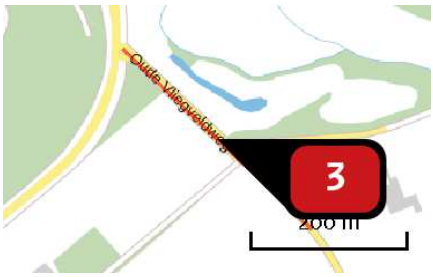
Voertuig	Omschrijving	Brandstof verbruik (l/j)	Stationair bedrijf (uren/j)	Cilinder inhoud (l)	Stof	Emissie
STAGE IV, 75 <= kW < 130, bouwjaar 2015 (Diesel)	Mobiele kraan	192	0	4,0	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Asfaltfrees	4,0	4,0	0,0	NOx NH3	1,81 kg/j < 1 kg/j



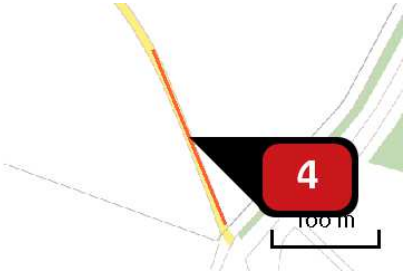
Naam	Opruimwerkzaamheden
Locatie (X,Y)	256394, 477122
NOx	< 1 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Trekker dumper	3,5	3,5	0,0	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j



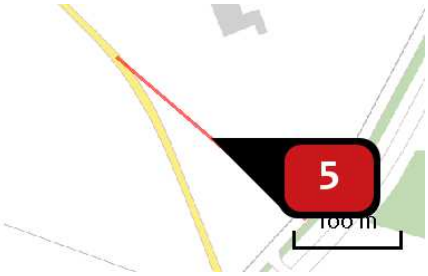
Naam	Grondwerk levering
Locatie (X,Y)	256205, 477367
NOx	< 1 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	52,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



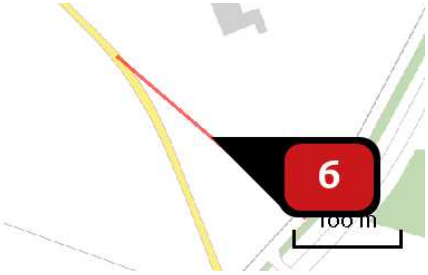
Naam	Opruimwerkzaamheden
Locatie (X,Y)	256395, 477122
NOx	< 1 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	13,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



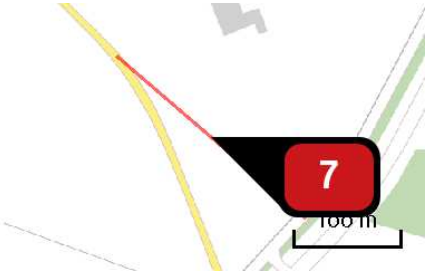
Naam	Grondwerk
Locatie (X,Y)	256415, 477177
NOx	3,07 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Brandstof verbruik (l/j)	Stationair bedrijf (uren/j)	Cilinder inhoud (l)	Stof	Emissie
STAGE IV, 75 <= kW < 130, bouwjaar 2015 (Diesel)	Mobiele kraan	912	0	4,0	NOx	2,82 kg/j
					NH3	< 1 kg/j
STAGE IV, 75 <= kW < 130, bouwjaar 2015 (Diesel)	Trilrolwals	83	0	4,0	NOx	< 1 kg/j
					NH3	< 1 kg/j



Naam	Leidingwerk
Locatie (X,Y)	256415, 477177
NOx	< 1 kg/j
NH3	< 1 kg/j

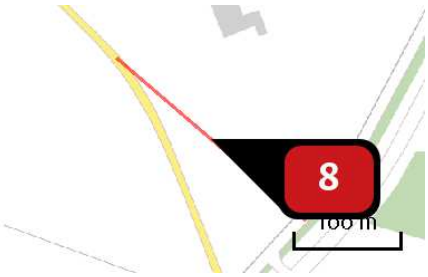
Voertuig	Omschrijving	Brandstof verbruik (l/j)	Stationair bedrijf (uren/j)	Cilinder inhoud (l)	Stof	Emissie
STAGE IV, 75 <= kW < 130, bouwjaar 2015 (Diesel)	Mobiele kraan	77	0	4,0	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j



Naam	Verharding
Locatie (X,Y)	256415, 477177
NOx	7,10 kg/j
NH3	< 1 kg/j

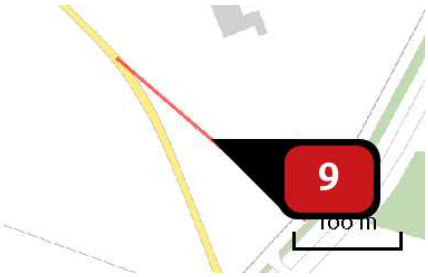
Voertuig	Omschrijving	Brandstof verbruik (l/j)	Stationair bedrijf (uren/j)	Cilinder inhoud (l)	Stof	Emissie
STAGE IV, 75 <= kW < 130, bouwjaar 2015 (Diesel)	Mobiele kraan	19	0	4,0	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j
STAGE IV, 75 <= kW < 130, bouwjaar 2015 (Diesel)	Shovel	576	0	4,0	NOx NH3	1,78 kg/j < 1 kg/j
STAGE IV, 75 <= kW < 130, bouwjaar 2015 (Diesel)	Trilrolwals	416	0	4,0	NOx NH3	1,28 kg/j < 1 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Asfaltverwekingsinstalatie	4,0	4,0	0,0	NOx NH3	1,22 kg/j < 1 kg/j
AFW	Asfaltfrees	4,0	4,0	0,0	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j
AFW	Asfaltwals	4,0	4,0	0,0	NOx NH3	2,31 kg/j < 1 kg/j



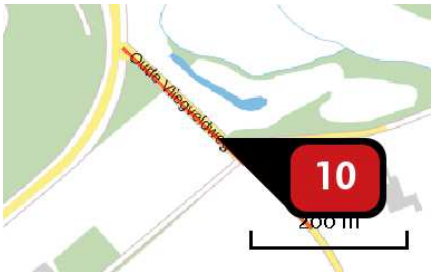
Naam	Verharding
Locatie (X,Y)	256415, 477177
NOx	< 1 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	40,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



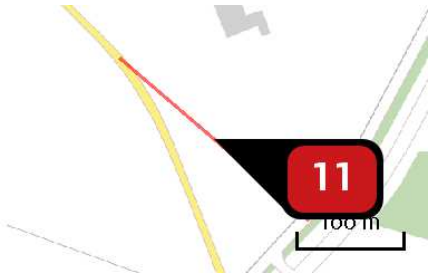
Naam	Terreininrichting
Locatie (X,Y)	256415, 477177
NOx	< 1 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	16,0 / maand	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



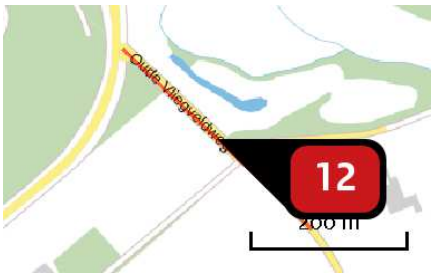
Naam	opruim afvoer
Locatie (X,Y)	256205, 477367
NOx	< 1 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	35,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam	Grondwerk intern depot
Locatie (X,Y)	256415, 477177
NOx	2,38 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Trekker dumper	3,5	3,5	0,0	NOx NH3	2,38 kg/j < 1 kg/j



Naam	Vervoersbewegingen
Locatie (X,Y)	256205, 477367
NOx	< 1 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	270,0 / jaar	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	45,0 / jaar	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS	versie 2020_20201013_1649cba239
Database	versie 2020_20201013_1649cba239

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2020

Quickscan Wet Natuurbescherming aanleg nieuwe toegangsweg Technology Base Twente.

Projectnummer:	6629
Datum:	9-11-2020
Projectleider:	G. Lubbers
Opgesteld:	B. Haamberg
Gecontroleerd:	G. Lubbers

Inleiding

In verband met de ontwikkeling van Vliegveld Twente is het noodzakelijk een nieuwe toegangsweg te realiseren. De functie van de huidige toegangsweg zal daarmee komen te vervallen. Vooralsnog zal de bestaande toegangsweg behouden blijven. Afbeelding 1 toont de ligging van het onderzochte gebied. Het plangebied bestaat hoofdzakelijk uit bouwland waarop mais wordt geteeld. Daarnaast omvat het gebied de bestaande weg met bijbehorende beplanting. Deze bestaat op locatie uit een divers bomenbestand met variatie in omvang en ouderdom. De aangetroffen soorten betreffen onder meer, abeel, zomereik, berk, esdoorn, els en ratelpopulier en struweelvormers waaronder meidoorn. In de kruidlaag van de berm zijn verschillende, algemeen voorkomende kruiden aanwezig waaronder grote brandnetel en fluitenkruid. Afbeelding 2 toont enkele foto's van het plangebied.

De voorgenomen ontwikkeling bestaat uit de realisatie van de nieuwe toegangsweg, waarbij de toegangsweg voor auto's en de fietsverbinding in twee op een volgende fases zullen worden gerealiseerd. De nieuwe ontsluiting is grotendeels geprojecteerd op het aanwezige bouwland. Als gevolg van de ontwikkeling is het wel noodzakelijk verschillende bomen te kappen. De betreffende bomen bevinden zich op het grondgebied van de gemeente Enschede. In totaliteit gaat het om 17 bomen. De te vellen bomen bestaan uit vrij jonge bomen met een geschatte diameter op borsthoogte tussen de 15-40 cm. Afbeelding 3 toont de locaties van de te kappen bomen. De werkzaamheden zullen eind 2020-2021 worden uitgevoerd, waarbij gestart wordt buiten de kwetsbare broedperiode. Nadat de weg gerealiseerd is zal de bestaande beplanting op locatie worden versterkt. Deze versterking bestaat uit het versterken van bestaande structuren, met streekeigen inheemse boom- en struiksoorten en de realisatie van tweetal nieuwe boselementen op het aanwezige bouwland.

Om te beoordelen of de werkzaamheden een negatief effect hebben op beschermde soorten is door B. Haamberg, ecologisch adviseur bij Eelerwoude, op 1 mei 2020 een veldinspectie uitgevoerd om een beeld te krijgen van aanwezige beschermde planten- en diersoorten en eventueel noodzakelijke maatregelen bij de uitvoering van de werkzaamheden.

Onderliggende notitie bevat een effectenbeoordeling of de betreffende ontwikkeling een negatieve impact heeft op de aanwezige beschermde natuurwaarden en consequenties in het kader van de Wet natuurbescherming (onderdeel soortbescherming).

Afbeelding 1. Onderzocht gebied rond de nieuw te realiseren toegangsweg. (bron: Technology Base, 2020).

Afbeelding 2. Enkele foto's van de te kappen bomen, genomen op 1 mei 2020.

Afbeelding 3. Locaties met te kappen bomen. (bron: Technology Base, 2020).

Natuurwaarden en beschermde soorten

Rond het plangebied en omgeving komen diverse beschermde plant- en diersoorten voor. De bekende verspreidingsgegevens zijn afkomstig uit uitgebreide basiskarteringen van beschermde flora en fauna in 2016 en 2017(*Lubbers, 2016, 2017b*) en monitoring van onder meer broedvogels in 2018 & 2019 (*Eelerwoude, 2018, 2020*).

Flora en vegetatie

De nieuw aan te leggen toegangsweg doorkruist een perceel bouwland waarop momenteel mais wordt verbouwd. Hierin zijn enkele algemeen voorkomende akkeronkruiden waaronder paarse dovenetel, vogelmuur en kluwenhoornbloem aanwezig. Gelet op de voedselrijkdom en het intensieve gebruik kunnen beschermde soorten hierin worden uitgesloten. De locaties waar het tracé van de toegangsweg de huidige berm doorkruist zijn verschillende algemeen voorkomende kruidachtigen en de eerder beschreven boomsoorten aanwezig. Kwetsbare vegetaties ontbreken binnen het plangebied. Deze zijn wel binnen de hekken van het vliegveld aanwezig. Deze bevinden zich buiten de invloedssfeer van de werkzaamheden.

Fauna

De aanwezige beschermde natuurwaarden binnen de begrenzing van de Technology Base zijn verschillende keren in kaart gebracht (Lubbers, 2016, Lubbers, 2018, 2019). De terreinen buiten de begrenzing van de Technologybase zijn in 2017 door Eelerwoude op beschermde soorten onderzocht (Lubbers, 2017b).

In 2017 is de omgeving rond de te realiseren toegangsweg onderzocht op beschermde fauna (broedvogels, vleermuizen en zoogdieren). In de beplanting langs de toegangsweg zijn geen verblijfplaatsen van boombewonende vleermuizen aangetroffen. Tijdens het onderzoek naar vleermuizen zijn lage aantallen foeragerende gewone dwergvleermuizen langs de bestaande beplanting aangetroffen. Overige soorten zijn in 2017 niet vastgesteld in of in de directe omgeving van het plangebied. Tijdens het veldbezoek zijn in de te kappen bomen geen voor vleermuizen geschikte holten of spleten vastgesteld. Verblijfplaatsen van vleermuizen in de te kappen bomen kunnen op basis van het veldbezoek en eerdere onderzoeken worden uitgesloten.

Gelet op het biotoop is het aannemelijk dat het plangebied onderdeel uit maakt van het leefgebied van enkele, algemeen voorkomende grondgebonden zoogdieren waaronder haas, mol en algemene (spits)muizen. Daarnaast maakt het onderzoeksgebied onderdeel uit van het leefgebied van onder meer de steenmarter en mogelijk das. Verblijfplaatsen van deze soorten zijn echter niet aanwezig binnen of direct rond het plangebied. Op enkele honderden meters afstand van het onderzoeksgebied is een waarneming bekend van de grote bosmuis. Deze soort wordt aangetroffen in boselementen en gebruikt landschapselementen om zich te verplaatsen. Verblijfplaatsen van de soort worden in de bestaande landschapselementen niet verwacht, de soort heeft haar verblijfplaatsen in grotere, aaneengesloten boselementen. De bermen langs de huidige toegangsweg en de te doorkruisen houtwal maken mogelijk onderdeel uit van het leefgebied (migratieroutes) van de soort. Het bouwland is vanwege het ontbreken van dekking ongeschikt.

Rondom de toegangsweg zijn gedurende de afgelopen jaren verschillende territoria vastgesteld van onder meer koolmees, pimpelmees, witte kwikstaart,, houtduif, merel, winterkoning en roodborst. In de te kappen beplanting zijn tijdens het veldbezoek geen nesten van broedende vogels vastgesteld. Vanwege de

aanwezigheid van bladeren kan echter niet met volledige zekerheid worden uitgesloten dat geen broedende vogels aanwezig zijn.

Verblijfplaatsen van vogels met jaarrond beschermde vaste rust- en verblijfplaatsen zijn niet vastgesteld tijdens het veldbezoek. Deze kunnen bovendien op basis van de bestaande inventarisatiegegevens, in combinatie met de veldinspectie worden uitgesloten in het plangebied.

Voor overige, beschermde soorten ontbreekt geschikt leefgebied binnen de begrenzing van het onderzoeksgebied. Deze soorten zijn hier dan ook niet te verwachten. Dat geldt in het bijzonder voor de levendbarende hagedis, die aanwezig is in een klein heideterreintje net buiten het plangebied.

Effecten

Aanleg nieuwe ontsluitingsweg

Als gevolg van voorgenomen ontwikkeling is het noodzakelijk zijn om 17 bomen te kappen, allen gelegen binnen de gemeente Enschede. Daarnaast wordt een deel van het bestaande bouwland omgevormd tot infrastructuur en een deel omgevormd tot bos. Negatieve effecten op vleermuizen zijn redelijkerwijs uit te sluiten. Verblijfplaatsen zijn ter hoogte van de werkzaamheden niet vastgesteld. Eerdere onderzoeken hebben aangetoond dat op locatie maar zeer spaarzaam wordt gefoerageerd. Met de omvorming van de maisakker tot boselement zal de geschiktheid van het terrein als foerageergebied voor vleermuizen verder toenemen. Een aandachtspunt betreft de realisatie van verlichting. Om de negatieve impact van verlichting op nachtactieve soorten zoals vleermuizen te voorkomen of tot een minimum te beperken, wordt geadviseerd om terughoudend om te gaan met verlichting en deze enkel te plaatsen als dit strikt noodzakelijk is. Indien het plaatsen van verlichting noodzakelijk is dan dient deze vleermuisvriendelijk te zijn.

Het doorkruisen van de bestaande houtwal zal niet leiden tot het vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen, maar leidt mogelijk wel tot de aantasting van het leefgebied. Deze aantasting wordt door het versterken van bestaande landschapsstructuren en nieuwe boselementen ruimschoots gemitigeerd op locatie. Hierdoor blijft leefegebied en migratiemogelijkheden voor handen.

De kap van de bomen leidt tot een zeer kleine vermindering van geschikt broedbiotoop voor algemeen voorkomende broedvogels van struweel en opgaande beplanting, waaronder merel, zwartkop, roodborst en winterkoning. Voor de bovengenoemde soorten geldt dat het allen algemeen voorkomende broedvogels betreft die in de directe omgeving ruim voldoende alternatieve nestgelegenheid hebben. Doordat de werkzaamheden buiten het broedseizoen worden opgestart worden geen bestaande nesten verstoord. Op korte termijn zal de hoeveelheid geschikte nestgelegenheid voor deze soorten toenemen met de realisatie van een tweetal nieuwe boselementen.

Advies

Aanleg nieuwe ontsluitingsweg

Binnen het onderzoeksgebied worden 17 bomen bomen gekapt op het grondgebied van de gemeente Enschede en wordt een bestaande singel doorkruist waarbij struweel wordt verwijderd. De te kappen bomen worden op locatie gecompenseerd. Door deze op locatie te compenseren ontstaat op termijn weer broedgelegenheid voor vogels. Daarnaast is het gewenst om op locatie struikvormers aan te planten. Zo

ontstaat een mantelzoomvegetatie die gebruikt kan worden als leefgebied en migratieroute voor grote bosmuis, terwijl diezelfde beplanting kan zorgen voor afscherming van verlichting. Ondanks de kap van 17 bomen biedt de realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg ook kansen voor het verhogen van de natuurwaarden. Naast het versterken van de bestaande structuren met boom- en struikvormers worden op locatie ook twee nieuwe boselementen gerealiseerd. Hierdoor wordt lichtverstoring op niet verlichte delen van het terrein voorkomen. Daarnaast biedt het struweel op termijn geschikt broedbiotoop voor vogels. Door de realisatie van een nieuw landschapselement worden de bestaande landschappelijke structuren versterkt op locatie. De nieuwe bermen kunnen worden geënt met van het vliegveld afkomstig bermmaaisel, waardoor nieuwe groeiplaatsen van autochtoon inheemse kruiden ontstaan. Indien dit niet mogelijk is wordt geadviseerd de bermen in te zaaien met een autochtoon inheems kruidenmengsel.

Conclusie

Binnen het gebied waarbinnen de werkzaamheden plaatsvinden zijn een aantal beschermde soorten aanwezig. Negatieve effecten kunnen redelijkerwijs worden uitgesloten mits de kap van de bomen worden uitgevoerd buiten de kwetsbare broedperiode, deze start bij sommige vogelsoorten al in februari of maart. Door de werkzaamheden buiten de broedperiode op te starten wordt verstoring tot een minimum beperkt. Daarnaast dient met de nieuwe inrichting rekening gehouden te worden met verlichting, zodat verstoring van nachtactieve soorten wordt beperkt. Indien het noodzakelijk is om verlichting te plaatsen dan dient dit in ieder geval zgn. ‘vleermuisvriendelijke’ verlichting te zijn. Migratieroutes van de grote bosmuis blijven functioneren.

Indien met bovenstaande aandachtspunten rekening gehouden wordt is er geen sprake van het overtreden van de verbodsbepalingen uit de Wet Natuurbescherming en is het plan derhalve uitvoerbaar.

Literatuur

Lubbers, G., 2016. *Basiskartering flora en fauna – Vliegveld Twente 2016 – eindrapportage.* Eelerwoude, Goor.

Lubbers, G., 2017a. *Monitoring Soortmanagementplan – Voormalige Militaire Luchtmachtbasis Twente 2017.* Eelerwoude, Goor.

Lubbers, G., 2017b. *Basiskartering flora en fauna – Omgeving Vliegveld Twente 2017.* Eelerwoude, Goor

Lubbers, G. 2019. *Monitoring Soortmanagementplan – Voormalige Luchtmachtbasis Twente 2018* . Eelerwoude, Goor.

Lubbers, G. 2020. *Monitoring Soortmanagementplan – Voormalige Luchtmachtbasis Twente 2019*. Eelerwoude, Goor