

## **Bestemmingsplan 'Voormalige Vliegbasis Twenthe - zones (Dinkelland)'**

### **Nota samenvatting en beantwoording zienswijzen**

*Op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens is het niet toegestaan om (zonder toestemming) gegevens van natuurlijke personen digitaal beschikbaar te stellen. In versies van deze reactienota die digitaal openbaar beschikbaar gesteld worden, zijn daarom persoonsgegevens geanonimiseerd.*

### Overzicht naar voren gebrachte reacties tijdens de ontwerpfase met betrekking tot bestemmingsplan 'Voormalige Vliegbasis Twenthe - zones (Dinkelland)'

De ontwerpversie van bestemmingsplan 'Voormalige Vliegbasis Twenthe - zones (Dinkelland)' (met bijbehorende MER) heeft van 24 juni 2016 tot en met 4 augustus 2016 voor iedereen ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn door onderstaande personen en instanties zienswijzen ingediend bij de gemeente Dinkelland. De nummering is gebaseerd op de nota zienswijzen van de gemeente Enschede zodat personen en organisaties die hun zienswijze bij beide gemeenten kenbaar hebben gemaakt hun zienswijze onder hetzelfde nummer terug kunnen vinden (de inhoudelijke beantwoording is bij beide gemeenten gelijk).

Nr.	Gedateerd op	Ontvangen op	Naam	Contactpersoon	Adres	Postcode	Woonplaats
3	13-7-2016	19-7-2016	Mevr. [...]		[...]	[...]	Hengelo
24	2-8-2016	3-8-2016	Omwonenden Noordzijde voormalige vliegbasis Twenthe	[...]	[...]	[...]	Deurningen
25	4-8-2016	5-8-2016	Bureau Takkenkamp b.v.	Mevr. J. Jannink	Bergweg 475	7524 CV	Enschede
36	4-8-2016	4-8-2016	Milieu-adviesbureau Middelkamp		Postbus 277	7600 AG	Almelo
39	4-8-2016	5-8-2016	Stichting Vredes- en DuurzaamheidsActiviteiten Netwerkstad	Dhr. J. Peters	Rietmolenstraat 42	7512 XW	Enschede

Deze zienswijzen zijn hieronder samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien. Per punt is vervolgens aangegeven of het leidt tot aanpassingen.

#### Beantwoording advies Commissie m.e.r.

Op 6 september 2016 heeft de Commissie m.e.r. haar advies uitgebracht over het opgestelde milieueffectrapport. Achteraan deze zienswijzennota is de gemeentelijke reactie op de adviezen opgenomen.

<b>NR. 3</b>	<b>Mevr. [...]</b>		
	<b>Inhoud zienswijze</b>	<b>Gemeentelijke reactie</b>	<b>Aanpassing</b>
3.1	De indeling van de inloophbijeenkomst was onduidelijk, beide gemeenten en de provincie hadden apart hun visie opgesteld. Hebben de andere gemeenten in de regio zich neergelegd bij de procedures?	Tijdens de inloophbijeenkomsten is er informatie getoond namens de gemeenten Enschede en Dinkelland en de provincie Overijssel omdat deze overheidspartijen plannen als ontwerp ter inzage hebben gelegd. De ontwikkelingen liggen niet binnen de grenzen van andere gemeenten, vandaar dat deze ook niet aanwezig waren om informatie aan te bieden.	Nee
3.2	Waarom komen militaire niet-luchtvaartgebonden (bijvoorbeeld rampen- en brandenbestrijding, oefeningen t.b.v. de veiligheid) niet terug in de nieuwe plannen?	Defensie heeft zelf besloten om haar militaire activiteiten grotendeels te beëindigen. Wel zijn er nog steeds zend- en ontvangstinstallaties en een radarsysteem op het terrein aanwezig (zijn ook opgenomen in de plannen). Daarnaast ontwikkelt de veiligheidsregio al meerdere jaren verschillende activiteiten rondom veiligheid op het terrein. Met de nieuwe bestemmingsplannen wordt voorzien in uitbreiding van deze activiteiten.	Nee
3.3	Bij veel onderdelen van de plannen is men vergeten dat het beter is om het in handen te houden van de overheid in plaats van meerdere marktpartijen.	In de structuurvisie en de bestemmingsplannen worden de ruimtelijke en milieutechnische consequenties en doelen vastgelegd, niet de eigendomsverhouding.	Nee
3.4	Verzoek is om beter naar het totaalbeeld te kijken om zo behoud van de defensietaken te borgen.	Zie het antwoord bij punt 3.2	Nee

NR. 24	Omwonenden Noordzijde voormalige vliegbasis Twenthe		
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
24.1	<p>Allereerst dient alhier te worden vermeld dat wij van mening zijn dat nut en noodzaak om een nieuw industrieterrein te ontwikkelen onvoldoende zijn aangetoond. Niet is gebleken dat er sprake is van een actuele regionale behoefte aangaande de nieuwe stedelijke ontwikkeling om een nieuw industriegebied op te richten waarin nieuwbouw is gepland. Blijkens de Leegstandsmonitor Overijssel van de Provincie Overijssel is de Gemeente Enschede koploper op het gebied van leegstand op het gebied van industrie. Van alle vastgoed met bestemming industrie is 21% onbenut. Voor wat betreft de leegstand van kantoren bedraagt dit percentage 23%. Ook de regio Enschede kent een groot overschot aan onbenut vastgoed op het gebied industrie en kantoren.</p>	<p>Het uitgangspunt voor de ontwikkeling van Technology Base is een organische ontwikkeling van het gebied en het concept. Via de Structuurvisie maken wij een specifieke locatie/concept voor AMM beleidsmatig mogelijk. Daarnaast is binnen de regio Twente nu een visie bedrijventerreinen opgesteld waarin wordt gestreefd naar een nieuwe balans in vraag en aanbod van bedrijventerreinen. In de toelichting is uitgebreid ingegaan op de economische onderbouwing. De luchthaven en de Twente Safety Campus zijn nu al aanwezig op het terrein. Voor de luchthavengebonden bedrijvigheid zijn verschillende onderzoeken toegevoegd. Van zelfstandige kantoren zoals wordt genoemd in de zienswijze is geen sprake.</p>	Nee
24.2	<p>Nu in de toelichting van het bestemmingsplan niet alleen sprake is van herstructurering van bestaande maar ook van het oprichten van nieuwe gebouwen en weliswaar gesteld doch niet is aangetoond dat beoogde bedrijven zich elders in de regio dan wel binnen de gemeente Enschede zich kunnen vestigen dient te worden geconcludeerd dat dit in strijd is met de Ladder voor duurzame verstedelijking. Voorts kan worden geconcludeerd dat er in de omgeving meer dan voldoende voorraad bedrijventerrein aanwezig is, dat de noodzaak niet is gemotiveerd en dat daarmee de ontwikkeling van het bedrijventerrein in dit plangebied niet nodig is.</p>	<p>In de toelichting is onderbouwd waarom het terrein niet geclassificeerd kan worden als nieuwe stedelijke ontwikkeling. Hierbij is het van belang om niet alleen naar de werkelijk gebouwde omgeving te kijken, maar ook naar de nog niet gebouwde juridische mogelijkheden in de geldende bestemmingsplannen. Desondanks is wel de systematiek van de Ladder toegepast in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Bij de toelichting is een nieuw onderzoek toegevoegd dat, op basis van de nieuwe regionale afspraken, onderbouwd waarom er kwalitatieve en kwantitatieve behoefte is aan de ontwikkeling van het gebied (Stec, Ladder bedrijfsruimte Technology Base Twente, 24 april 2017)</p>	Ja

24.3	Wij zien de noodzaak om de gronden vallend binnen plangebied Noord die in Dinkelland liggen in de toekomst te ontwikkelen, gelet op de omvang van het terrein, niet in. Wellicht ten overvloede is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis en Herstelwet niet van toepassing voor zover het de gronden betreft welke zijn gelegen binnen de gemeente Dinkelland. Deze landbouwgrond ligt immers buiten de voormalige militaire luchtmachtbasis.	Ontwikkeling van de gronden voor zover in Dinkelland gelegen zijn niet aan de orde in de huidige bestemmingsplannen. Afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis en Herstelwet is van toepassing voor de totale gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente, zie bijlage II van de betreffende wet voor de begrenzing.	Nee
24.4	Opgemerkt dient te worden dat voor het plangebied binnen de gemeente Dinkelland momenteel het volgende ruimtelijk regime van toepassing is, te weten: Buitengebied. Blijkens de toelichting op het bestemmingsplan dient deze te worden gewijzigd in geluidszone industrie. Hiertoe dient het bestemmingsplan te worden aangepast. Wij maken ons grote zorgen aangaande deze wijziging. Immers de toch al hoge geluidsbelasting door het spoor, de snelweg A1 en het vliegveld zal hierdoor fors kunnen toenemen.	Het bestemmingsplan dat is opgesteld voor de nieuwe geluidszone is een parapluplan dat als een extra laag over de al bestaande bestemmingsplannen wordt gelegd. In artikel 4 van de regels van het bestemmingsplan "Voormalige Vliegbasis Twenthe - Zones (Dinkelland)" is opgenomen dat naast het nieuwe plan ook de regels van de al geldende bestemmingsplannen van kracht blijven.	Nee
24.5	Blijkens de toelichting voormalige vliegbasis Twenthe (noordzijde) blijkt dat naast de geplande luchthaven, industrie is gepland tot milieucategorie 5.3 (zie hiervoor figuur 20, VKA luchthaven) De luchthaven zelf valt onder de milieucategorie 6 van de 'lijst bedrijfstypen V.N.G. De richtafstand tot het omgevingstype rustige woonwijk is respectievelijk 1000 meter voor milieucategorie 5.3 en 1 500 meter voor milieucategorie 6. Het wekt bevreemding op pagina 25 van de toelichting het volgende te lezen m.b.t. het middengebied: "Om tegemoet te komen aan de bezwaren vanuit de omgeving is voorgesteld een maximum van milieucategorie 5.3 te verlaten en in de werkparken, afhankelijk van de afstand tot de woningen, tot en met milieucategorie 4. 2 of daarmee vergelijkbaar toe te staan'. Kennelijk mogen de inwoners van Dinkelland woonachtig aan de Noordzijde van de luchthaven het gelach betalen en mogen zij wel worden blootgesteld aan een forse toename van geluidhinder.	Voor de noordzijde geldt dat de opgenomen milieuzonering lager is dan maximaal wettelijk is toegestaan. Naar aanleiding van de zienswijzen en het ecologisch onderzoek zijn in het vast te stellen bestemmingsplan de milieucategorieën voor het noordelijk deelgebied nog verlaagd naar maximaal 4.2 en zijn de mogelijkheden voor het testen van vliegtuigmotoren beperkt. Een luchthaven valt in de VNG-richtlijnen onder categorie 6 om te bewaken dat er binnen die afstand naar de specifieke situatie wordt gekeken. Voor deze gebiedsontwikkeling is dat gedaan door de borging van de vliegbewegingen qua geluideffect in het provinciale luchthavenbesluit. Luchthavengebonden bedrijvigheid (waaronder het testen van vliegtuigmotoren) moet zich verder houden aan de maximale milieucategorie in het bestemmingsplan (of voor het testen van motoren binnen het specifieke gebied) en aan de geluidscontour voor alle bedrijfsactiviteiten samen.	Ja

24.6	<p>De geplande ontwikkelingen aan de noordzijde van de luchthaven zullen onze leefomgeving negatief beïnvloeden. Uit de MER blijkt dat zeer negatieve effecten zijn te verwachten op de milieuaspecten; geluid en verstoring door licht. De beoordelingsschaal voor geluid is beschreven als zeer negatief t.o.v. de referentiesituatie (huidige situatie) terwijl de beoordelingsschaal aangaande verstoring door licht is beschreven als negatief t.o.v. de referentiesituatie. Met betrekking tot het aspect geluid willen wij u- erop wijzen dat voortdurende blootstelling aan omgevingsgeluid geluidsschade, hinderbeleving en slaapverstoring oplevert. Dit kan kan van allerlei bronnen komen zoals industrie, vlieg-, weg- en railverkeer. Er is een aantoonbaar verband met een verminderde gezondheidstoestand en de hieruit voortvloeiende lichamelijke en psychische gezondheidsklachten bij mensen welke woonachtig zijn in de nabijheid van een luchthaven. In dit verband verwijs ik u naar het bijgevoegde rapport van de Gezondheidsraad Committee on the Health impact of Large Airports, Den Haag: Gezondheidsraad 1999/14 en naar de publicatie uit het blad Epidemiology.</p>	<p>Het aspect geluid is meegenomen in de beoordeling van het MER. De wettelijke normen hiervoor worden niet overschreden.</p> <p>De landelijke GGD-gezondheidsmonitor wordt benut om eventuele gezondheidseffecten in beeld te brengen. Na afronding van de MER is er voor gekozen om de geluidscontour nog verder te verkleinen (waaronder het nog maar maximaal één keer per dag testen van vliegtuigmotoren), waardoor het effect nog verder wordt ingeperkt en ruim binnen de wettelijke normen blijft.</p>	Ja
24.7	<p>Binnen het plangebied zou ruimte zijn voor het proefdraaien van vliegtuigmotoren. Uit het deelonderzoek geluid van de MER blijkt dat dit proefdraaien een zeer hoge geluidsbelasting met zich mee brengt. Hoewel de geluidsbelasting voor de omgeving middels geluidswerende maatregelen kan worden gereduceerd is tot op heden niet gebleken dat de gemeente Enschede voornemens is adequate maatregelen te nemen t.a.v. het reduceren van de geluidsbelasting.</p>	<p>De gemeente Enschede gaat zelf geen maatregelen nemen ten aanzien van het reduceren van de geluidsbelasting, dit is aan de exploitant van de luchthaven. Onderhavige plannen scheppen het ruimtelijke kader. Uit het geluidsonderzoek van de Mer en latere aanvullende onderzoeken blijkt dat, om te passen binnen de zone, er alleen kan worden proefgedraaid indien er een scherm aanwezig is. Middels deze geluidafschermdende voorziening wordt op de omliggende geluidgevoelige objecten voldaan aan de voorkeursgrenswaarde, 50 dB(A) op de zone, van de Wet Geluidhinder. Aanvullende geluid reducerende maatregelen zijn daarom niet noodzakelijk.</p>	Nee

24.8	<p>Er is slechts sprake van twee meetpunten die overschrijding van het geluid kunnen signaleren. Beide meetpunten liggen binnen het gebied van de luchthaven en in de gemeente Enschede. Zoals u weet heeft voormelde gemeente grote belangen bij de ontwikkeling van het luchthavengebied evenals de Provincie Overijssel. Beide partijen spelen tevens een rol in de milieuhandhaving. Gelet het voormelde kunnen twijfels ontstaan m.b.t. een onafhankelijke milieuhandhaving. Tevens merken wij op dat het oprichten van één of meerdere meetpunten gelet op het bestemmingsplan buiten de luchthaven wenselijk zou zijn.</p>	<p>De twee meetpunten zijn punten die wettelijk bepaald zijn. Het zijn geen punten waar geluid wordt gemeten, maar virtuele punten waarvan moet worden opgegeven welke vliegtuigen (type, gewichtsklasse, enzovoorts) daar hebben gevlogen. In periodieke rapportages wordt daarover bericht aan het bevoegd gezag, de provincie Overijssel. Met een landelijk vastgesteld model wordt vervolgens de geluidsbelasting berekend en wordt gemonitord of en wanneer het toegestane plafond wordt benadert. Dat plafond mag niet worden overschreden. De provincie Overijssel is wettelijk aangewezen als het bevoegde gezag voor de luchthaven.</p>	Nee
------	---	--	-----

24.9	<p>Door de komst van de luchthaven maar ook door de komst van (luchthaven gerelateerde) industrie en de toenemende verkeersdruk zal er een toename plaatsvinden van verlichting hetgeen leidt tot verstoring. De enkele stelling in de MER dat bewust met verlichting wordt omgegaan, is inhoudelijk niet nader uitgewerkt en moet derhalve gezien worden als een "dode letter". De toename van lichtbronnen moet echter gezien worden als lichtvervuiling en levert lichthinder op voor mens en natuur. Uit onderzoek blijkt dat verlichting negatieve effecten op dieren heeft. Omdat meer dan 50% van de dieren 's nachts actief is, heeft licht een grote impact. Veel dieren worden aangetrokken of juist afgestoten door licht. Dit zorgt voor versnippering van leefgebieden, maar ook voor desoriëntatie en een grotere kans om ten prooi te vallen aan andere dieren. Desoriëntatie kan leiden tot uitputting. Een ander belangrijk effect is het ontregelen van de biologische klok. Dit dagelijkse ritme wordt gestuurd door licht en donker. Onnatuurlijke verlichting kan de biologische klok verstoren. Vogels gaan bijvoorbeeld eerder zingen, eerder of later paren, nesten bouwen of trekken. Dit beïnvloedt de overlevingskansen van de soort. Over de effecten van lichtbelasting verwijs ik u naar het Alterra rapport nr. 778. Ofschoon over de gevolgen van nachtelijk kunstlicht voor de mens relatief weinig bekend is concludeerde de gezondheidsraad in het jaar 2000 in haar rapport dat niet valt uit te sluiten dat buitenverlichting, door verkorting van de avond en de nacht, via stress en in combinatie met andere stressfactoren in de leefomgeving, op den duur leidt tot aantasting van de gezondheid. Voorts dient niet onvermeld dat er sprake zal zijn van horizonvervuiling. Door de lichtintensivering zal er zogenaamde gloed ontstaan die in de wijde omgeving van de luchthaven waarneembaar zal zijn hetgeen leidt tot een verstoring van het nachtelijk landschap.</p>	<p>In de ecologische effectbeoordeling is onder andere gekeken naar de effecten van licht op de flora en fauna. De conclusies die hieruit voortkomen worden overgenomen in de verdere planontwikkeling (afhankelijk van het soort maatregel in het bestemmingsplan of in de vergunningenfase). Dit betekent dat geborgd wordt dat directe verlichting van verblijfplaatsen van enkele vleermuissoorten niet is toegestaan, er speciale armaturen voor de verlichting komen en dat LED-licht in het roodkleurige (amber) spectrum gebruikt moet worden voor buitenverlichting.</p>	Ja
------	---	---	----



<b>NR. 25</b>	<b>Bureau Takkenkamp b.v.</b>	Namens [...] en/of Landgoed Het Assink BV	
	<b>Inhoud zienswijze</b>	<b>Gemeentelijke reactie</b>	<b>Aanpassing</b>
25.1	Met de belangen van de indiener van de zienswijze is geen, althans te weinig, rekening gehouden bij de voorbereiding van het bestemmingsplan. Over het belang van opdrachtgever bij handhaving van de bestaande toestand is noch in het bestemmingsplan noch in de MER iets terug te vinden. De voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan is daarmee onzorgvuldig.	De milieueffecten van de beoogde gebiedsontwikkeling op de omgeving zijn in beeld gebracht. Dit is gebeurd ten opzichte van de huidige situatie, inclusief de gronden van de indiener. Uit de afweging die vervolgens gemaakt is, is een voorkeursalternatief naar voren gekomen dat is doorvertaald in het bestemmingsplan. Hiermee is een zorgvuldig proces doorlopen.	Nee
25.2	Door de voorgenomen bestemming tot gezoneerd bedrijventerrein met de bijbehorende milieucategorie (4.1), waaronder het in de open lucht proefdraaien van motoren, ontstaat een geluidszone van grote omvang. Een belangrijk deel van het landgoed komt binnen de geluidszone te vallen. Op grond van de geluidszone zal het niet meer mogelijk zijn om een of meer woningen te bouwen binnen het gebied dat als zodanig is bestemd. Dit beperkt de mogelijkheden zeer, de belangen worden hiermee onevenredig geschaad. Vraag is de bedrijvenbestemming zodanig aan te passen dat de bijbehorende geluidszone niet verder rijkt dan de begrenzing van het bedrijventerrein.	In het ontwerpbestemmingsplan lag de geluidszone nog deels over de bestemming wonen, maar binnen die bestemming was het niet toegestaan om daar waar de geluidszone lag een extra woning te realiseren. Naar aanleiding van de ingediende zienswijze heeft er afstemming plaats gevonden met de indiener. Mede naar aanleiding hiervan is ervoor gekozen om de omvang van de geluidscontour te beperken. De contour ligt niet langer over de woonbestemming heen, net als het grootste gedeelte van het landgoed. Hiermee valt de geluidsbelasting ruim binnen de wettelijke kaders, wordt een goed woon- en leefklimaat geborgd en is er op de voormalige vliegbasis voldoende ruimte voor economische ontwikkeling.	Ja

25.3	<p>Met de gemeente Enschede zijn bij de verkoop aan ADT/de gemeente Enschede van het perceel 'gemeente Weerselo M-2903' afspraken gemaakt omtrent een inspanningsverplichting in het kader van het Rood-voor-rood project. In de leveringsakte is opgenomen dat ADT zich zal inspannen om medewerking te verlenen aan het rood-voor-rood project waarbij het uiteindelijke doel is het realiseren van een compensatiewoning op het landgoed Het Oosterveld. Met de gemeente Dinkelland is een overeenkomst gesloten voor de uitvoering van een zogenaamd 'Rood-voor-rood project'. Deze overeenkomst voorziet in de realisering van een woning binnen het nu als 'geluidszone-industrie' te bestemmen gebied, waardoor realisatie niet mogelijk blijkt. Met de voorgenomen plannen wordt de gesloten overeenkomst zoals opgenomen in de genoemde leveringsakte geschonden en wordt uitvoering van de overeenkomst met de gemeente Dinkelland onmogelijk gemaakt.</p>	<p>De verkoop heeft plaatsgevonden aan ADT, niet aan de gemeente Enschede. ADT heeft zich naar aanleiding van de ingediende zienswijze ingespannen om tot een oplossing te komen. Resultaat is een verkleining van de geluidscontour waardoor een groter gedeelte van het landgoed erbuiten valt maar er ook nog mogelijkheden voor economische ontwikkeling zijn op de voormalige vliegbasis. Er is in de MER rekening gehouden met vastgestelde plannen. Tot op heden is er geen bestemmingsplan ter inzage gelegd dat mogelijkheden biedt voor woningbouw zoals aangegeven.</p>	Nee
25.4	<p>Door de realisering van het bedrijventerrein en daarmee het toestaan van een hogere (zeer hoge!) geluidsbelasting op het landgoed Oosterveld wordt het woon- en leefklimaat geschaad. De rustige omgeving zal veranderen in een lawaaiige, wat er voor zorgt dat de aanwezige woningen minder goed verhuurbaar blijken te zijn. Het verhuren van de woningen is een belangrijke economische drager van het landgoed. Een andere economische drager is de inkomsten uit verhuur van de jacht. Door afname van de fauna als gevolg van toenemende geluidsbelasting zullen de jachtmogelijkheden verminderen, wat schade berokkend aan de economische levensvatbaarheid van de landgoedexploitatie.</p>	<p>De milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling zijn in het MER onderzocht, waaronder de geluidbelasting. Deze effecten overschrijden geen wettelijke grenzen. De toename van de geluidbelasting op het landgoed Oosterveld is beperkt en wordt nog verder beperkt door verkleining van de geluidszone - industrie. Uit ecologisch onderzoek blijkt dat de toename van geluid door de gebiedsontwikkeling geen effect heeft op de betreffende fauna.</p>	Nee

<b>NR. 36</b>	<b>Milieu-adviesbureau Middelkamp</b>		
	<b>Inhoud zienswijze</b>	<b>Gemeentelijke reactie</b>	<b>Aanpassing</b>
36.1	<p>De bekendmaking is gedaan precies op het moment dat de reguliere grote vakantieperiode is begonnen. Hierdoor is in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur gehandeld. De inzageperiode van 6 weken in die vakantieperiode is te kort om gedegen zienswijzen van enige kwaliteit te kunnen inbrengen. Dit wordt veroorzaakt door drie aspecten.</p> <p>1. Het betreft hier een zeer groot bestuurlijk project met zeer veel onderliggende dikke beleidsrapporten van honderden pagina elk, waarvan het onmogelijk is die vanwege de vakantieperiode te lezen en te doorgronden en op basis daarvan adequate zienswijzen in te kunnen dienen.</p> <p>2. door de enorme hoeveelheid aan onderliggen rapporten is zelfs al de reguliere 6 weken termijn waarbinnen de zienswijzen ingeleverd moeten zijn niet toereikend.</p> <p>3. Vanwege de vakantieperiode hebben indieners niet de volledige 6 weken tot hun beschikking om inzage te verschaffen en gedegen zienswijzen in te kunnen dienen. Er is simpelweg onvoldoende tijd beschikbaar om alle rapporten te lezen in die 6 weken. Een goede gelegenheid om zo van de rechtsbescherming gebruik te maken is niet geboden. Van een eerlijke proces is geen sprake meer.</p>	<p>Vanwege de omvang van het terrein en het aantal benodigde besluiten op verschillende overheidslagen is het helaas niet te voorkomen dat (om aan alle wettelijke vereisten te kunnen voldoen) het aantal documenten groot is. De bestuurlijke wens is altijd geweest om alle plannen gelijktijdig ter inzage te leggen om versnippering in procedures te beperken. Vanwege de planning van het provinciale luchthavenbesluit was het helaas niet mogelijk om de inzagetermijn volledig over de zomer heen te tillen. De conclusie dat daarmee sprake is van onbehoorlijk bestuur wordt niet gedeeld.</p>	Nee
36.2	<p>De bekendmaking en mededeling van het ontwerp-besluit voldoet niet aan de eisen van de uitgebreide voorbereidingsprocedure. Bijvoorbeeld de bekendmaking is niet gedaan in ieder huis aan huis blad van iedere gemeente waarbij inwoners van die gemeenten lawaai (indirecte hinder) van overvliegende vliegtuigen kunnen ondervinden die van vliegveld Twente gebruik maken.</p>	<p>De bekendmaking van de ontwerpplannen is in alle gemeenten gebeurd waar wezenlijke effecten optreden.</p>	Nee

36.3	<p>In de ontwerpbesluiten is onvoldoende inzichtelijk gemaakt wat de aard en omvang is van de negatieve gevolgen voor de natuur en het milieu, voor wat betreft de aspecten lawaai, cumulatie van lawaai, luchtvervuiling, watervervuiling, Natura2000 gebieden, aantasting van flora en fauna, bodemvervuiling en de economische haalbaarheid. Het besluit is in strijd met een goede ruimtelijke ordening en er ligt geen goede ruimtelijke onderbouwing aan ten grondslag. Het bestreden besluit is in strijd met het rijks-, het provinciaal en het gemeentelijk ruimtelijk beleid. Met de omliggende milieu en natuurwaarden is onvoldoende rekening gehouden. Dat beleid stelt de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en dat van het leefomgeving voorop. De ontwerp-plannen die het landen en opstijgen van Boeings toestaat en daarbij een vliegcircuut moet maken over diverse omliggende steden en dorpen draagt niet bij aan de verbetering van de leefomgeving in de omliggende dorpen. Maatschappelijke organisaties zijn niet bij de voorbereiding betrokken. Er is blijikbaar alleen overleg gevoerd met ADT en Dorpsraad Lonneker. Dat is te weinig. Er is onvoldoende inzicht in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Er ontbreekt ten onrechte een onderzoek naar de uitvoerbaarheid van het plan. De ruimtelijke onderbouwing voldoet niet aan art. 5:20 van het Bro en niet aan art. 1.3.1. en 3.1.3 Bro en 3.1.6 Bro.</p>	<p>Alle genoemde punten komen aan bod in de toelichting op de bestemmingsplannen. Uit de zienswijze wordt niet duidelijk waarom dit onvoldoende zou zijn. Daarnaast is in de plantoelichting de lijst opgenomen met instanties waarmee vooroverleg is gevoerd, deze is vele male groter dan wordt gesuggereerd.</p>	Nee
36.4	<p>De locatiekeuze voor het vliegveld is ongewenst, onvoldoende onderbouwd en alternatieve locaties is niet voldoende in kaart gebracht en onvoldoende onderzocht. Onder meer een locatie-alternatievenonderzoek ontbreekt. Er ontbreekt een actuele behoefte aan vliegtuigenbedrijven.</p>	<p>Er ligt een zeer goed onderhouden start- en landingsbaan. Er is geen aanleiding om naar alternatieve locaties voor het vliegveld te kijken. Het bureau M3 heeft marktonderzoek gedaan waaruit blijkt dat er vraag is om van dit vliegveld gebruik te maken, zowel door vliegmaatschappijen en -organisaties (businessjets, recreatief vliegen, vliegtuigen ten behoeve van ontmanteling en onderhoud) en door luchthavengebonden bedrijvigheid.</p>	Nee

36.5	Er heeft geen inspraak plaatsgevonden. Er is geen voorontwerp-bestemmingsplan voor inspraak beschikbaar gesteld. Daarmee is gehandeld in strijd met de gemeentelijke inspraakregelgeving.	De gemeente Enschede kent geen inspraakverordening. Wel is ervoor gekozen om naast de wettelijk vereiste instanties ook andere belangenorganisaties te betrekken bij het vooroverleg.	Nee
36.6	Duidelijk is dat er ook vliegtuigen vertrekken en dat het niet alleen gaat om uitsluitend landen om het vliegtuig vervolgens enkel te slopen. Dit landen en opstijgen verhoudt zich niet met het provinciale beleid om alleen activiteiten te laten plaatsvinden die recht doet aan bescherming en behoudt en verbetering van de EHS.	Het provinciale beleid voor de herontwikkeling van de voormalige vliegbasis Twente is vastgelegd in de herziene gebiedsvisie en de geactualiseerde provinciale omgevingsvisie. Daarin is meer opgenomen dan alleen het behoud en de verbetering van de EHS.	Nee
36.7	Het gaat om het inzamelen van verwerking van economisch afgeschreven vliegtuigen. Het slopen van vliegtuigen dient per saldo te worden aangemerkt als het inzamelen en verwerken van afvalstoffen en dat van gevaarlijke afvalstoffen. Er is ten onrechte niet getoetst aan het vigerende landelijke afvalstoffenbeleid en niet aan het afvalbeheersplan.	Er wordt rekening gehouden met de regelgeving die voor het ontmantelen van de vliegtuigen geldt. Het betreft in hoofdzaak hergebruik van onderdelen en materialen.	Nee
36.8	De bekendmaking en de beschikbaarstelling van de ontwerpplannen heeft niet langs elektronische weg plaatsgevonden. Het ontwerp van het bestreden plan is in strijd met artikel 3.8 en 3.9a van de Wet op de ruimtelijke ordening en in strijd met artikel 1.2.1. en 1.2.1.a van het Besluit ruimtelijke ordening, aangezien op de landelijke website <a href="http://www.ruimtelijkeplannen.nl">www.ruimtelijkeplannen.nl</a> de bekendmaking niet te vinden.	De bekendmaking van de plannen heeft plaatsgevonden op de wettelijk vereiste wijzen, waaronder in de Staatscourant. Het vanuit de website <a href="http://www.ruimtelijkeplannen.nl">www.ruimtelijkeplannen.nl</a> verwijzen naar de in de Staatscourant geplaatste bekendmaking is een automatische, niet wettelijk vereiste service waar gemeenten geen rechtstreekse invloed op hebben.	Nee
36.9	De ruimtelijke onderbouwing verdraagt zich niet met de provinciale Ruimtelijke visie gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving en verdraagt het zich niet met de gemeentelijke structuurvisie luchthaven Twente: Met het ruimtelijke beleid van rijk provincie en gemeente is niet in voldoende mate rekening mee gehouden en is dat beleid niet in acht genomen.	In de plantoelichting is uitgewerkt waarom de ontwikkeling past binnen de verschillende beleidskaders. Uit de zienswijze wordt niet duidelijk waarom dit onvoldoende zou zijn.	Nee

36.10	<p>De negatieve effecten voor het milieu en de natuur en het leefmilieu zijn onvoldoende inzichtelijk gemaakt, voor de aspecten lichthinder, lawaai, cumulatie van lawaai, brand, gevaar, explosie, radioactiviteitsverspreiding, giftige stoffen, gifwolken, neerstorten van vliegtuigen of ongewenste voorvallen bij inrichtingen en cumulatie van ongewenste voorvallen. Onvoldoende duidelijk is in welke mate radioactief afval en pyrotechnische materialen ingezameld worden. De aard omvang en samenstelling ervan is niet inzichtelijk gemaakt. Er ontbreekt inzicht in de soorten en hoeveelheden aan gevaarlijk afval dat bij de demontage vrijkomt en met welke euralcodes.</p>	<p>In de MER zijn alle milieueffecten inzichtelijk gemaakt. Er is rekening gehouden met de bedrijvencategorieën waarvan de vestiging in het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Bij de aanvragen voor omgevingsvergunningen van bedrijven die zich willen vestigen, wordt verder alle relevante regelgeving toegepast.</p>	Nee
36.11	<p>Welke vliegtuigen mogen er wel en welke vliegtuigen mogen er niet landen en gesloopt worden? Wat is het bronniveau van de landende vliegtuigen?</p>	<p>De vliegtuigen die worden ontmanteld betreffen reguliere typen die recent nog in exploitatie zijn geweest. In het algemeen gesteld mogen vliegtuigen landen die voldoen aan de vliegveiligheidseisen die daarvoor gelden. Het geluid dat de vliegtuigen geven is afhankelijk van het type. Voor het toegestane geluid geldt verder de bij het Luchthavenbesluit vast te stellen geluidscontour.</p>	Nee
36.12	<p>Er is geen correcte passende beoordeling gemaakt voor de Natura2000 gebieden. Het flora en fauna rapport geeft onvoldoende inzicht in de aanwezigheid van een zeldzame boomarter, vleermuizen en de dassenburcht en de negatieve effecten daarop.</p>	<p>Uit de zienswijze wordt niet duidelijk waarom de uitgevoerde onderzoeken onvolledig zouden zijn.</p>	Nee

36.13	<p>Clïënt kan zich niet verenigen met de ontwerp besluiten daar het in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en de wet- en regelgeving genomen zal worden en ten onrechte het project niet op een voldoende passende wijze is beoordeeld als bedoeld in de Natuurbeschermingswet, Vogel-, Habitatrichtlijn en zal het bestreden besluit in strijd met de NEC-richtlijn tot stand komen. Er worden nu al toename van ammoniakdeposities toegekend / vergund, terwijl de herstelmaatregelen nog niet zijn genomen. Dat aspect is niet in de passende beoordeling meegenomen zodat gesteld dient te worden dat onderhavige passende beoordeling niet is gemaakt. De Raad van State heeft inmiddels alle lopende beroepszaken op dit punt voor verdere behandeling aangehouden, in afwachting op de uitkomst van de negen zaken die als pilot op een zitting in november 2016 worden behandeld.</p>	<p>Deze zienswijze betreft constatering die verder niet worden gemotiveerd. Er is geen reden te twijfelen aan de deugdelijkheid van de opgestelde Passende Beoordeling. Bij de besluitvorming wordt rekening gehouden met de dan geldende uitspraken van de Raad van State en besluiten van andere overheden over de PAS.</p>	Nee
36.14	<p>Dat significante effecten niet zullen optreden is onvoldoende geborgd. Niet heeft u voldoende de zekerheid gekregen dat de betrokken Natura2000-gebieden in cumulatieve zin en afzonderlijk niet zal aantasten. Verder is de PAS in de strijd met de HR omdat de toename in onderhavige beschikking afhankelijk is van voortdurende noodzakelijk in te zetten herstelmaatregelen. Door die herstelmaatregelen worden fysieke ingrepen in het Natura2000-gebied verricht. Het Natura2000-gebied wordt door de herstelmaatregelen aangetast en dat is volgens de HR niet toegestaan. Met andere woorden, door depositietoename neemt de koortstemperatuur van de patiënt toe, die via het weghalen van de dekens wordt gecompenseerd. Met de PAS en de bestreden besluiten is niet voldoende zekerheid verkregen dat onderhavige bedrijven de natuurlijke kenmerken van de Natura2000gebieden niet zullen aantasten.</p>	<p>De zienswijze dat onvoldoende is geborgd dat geen significante effecten zullen optreden is een constatering die verder niet wordt gemotiveerd. Er is geen reden te twijfelen aan de deugdelijkheid van de opgestelde Passende Beoordeling. De zienswijze dat de PAS in strijd is met de Habitatrichtlijn heeft geen betrekking op de voorliggende ontwerpplannen en -besluiten. Indien reclamant van mening is dat de PAS in strijd is met de Habitatrichtlijn dient hij zich te richten tot het voor de PAS bevoegd gezag of anders tot het Europees Hof van Justitie.</p>	Nee

36.15	<p>De vraag is of er sprake is van concurrentievervalsing. De huurovereenkomsten huurprijs die aan vliegbedrijven en bedrijven op het bedrijventerrein in rekening zal worden gebracht is niet bekend. Verder ontbreekt een vergelijking wat andere bedrijven bij vliegvelden aan huurpenningen moeten betalen per vierkante meter grondgebruik. Verder is niet inzichtelijk gemaakt welke kosten door ADT aan vliegbedrijven en bedrijven in rekening is gebracht en zal worden gebracht. ADT verricht zeer veel werkzaamheden die enkel ten goede komen aan enkele bedrijven en vliegbedrijven terwijl die aanmerkelijk organisatorische verstrekte dienstverlening door ADT en daaraan gelieerde (semi)-overheidsdiensten daar blijkbaar niet voor hoeft te betalen. Zolang hierover geen inzicht is verschaft en deze informatie er niet is, dient te worden vastgesteld dat sprake is van ongerechtvaardigde overheidssteun althans dat met de huidige ter inzage gelegde stukken dit niet kan worden weerlegd.</p>	<p>ADT rekent voor de verhuur van panden en gronden en voor de erfpacht van gronden marktconforme prijzen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van taxaties door erkende makelaars. Ook de te hanteren landingsgelden zijn marktconform. Er is geen sprake van door de indiener genoemde "ongerechtvaardigde overheidssteun".</p>	Nee
36.16	<p>De economische haalbaarheid is onvoldoende aangetoond. Er zijn ruim voldoende landingsbanen aanwezig waardoor er een overcapaciteit aan vliegvelden ontstaat en dit verstorend werkt. De bedrijfsprognoses zijn te rooskleurig. Nergens is in voldoende mate inzichtelijk gemaakt dat dit vliegveld noodzakelijk is.</p>	<p>Voor de exploitatie van de luchthaven zijn berekeningen gemaakt waarin alle kosten en opbrengsten zijn meegenomen. Daaruit blijkt dat de luchthavenexploitatie sluitend is. Dat is bevestigd in een second opinion. Staatsteun is niet aan de orde.</p>	Nee
36.17	<p>Cliënten willen graag het Groene Hart in Twente behouden. De voorliggende plannen voor Technology Base Twente voorzien in de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein met een heuse luchthaven in het groene hart tussen Oldenzaal, Enschede en Hengelo. Het voormalige terrein van luchthaven Twenthe is een uniek natuurgebied dat als zodanig behouden moet blijven. Het vestigen van welk bedrijventerrein dan ook zorgt voor onomkeerbare schade aan unieke natuur en cultuurhistorie. Ik wil u vragen om het Groene Hart te respecteren en te behouden, door af te zien van de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein.</p>	<p>Sinds de start van de herontwikkeling van het gebied wordt gezocht naar een goede balans tussen het creëren van werkgelegenheid en behoud en ontwikkeling van natuurwaarden. Uit alle onderzoeken blijkt dat deze balans is gevonden voor de vast te stellen bestemmingsplannen.</p>	Nee



36.18	<p>Het nut en de noodzaak van een nieuw bedrijventerrein en luchthaven is onvoldoende onderbouwd Het profiel van Technology Base is dat het een iconisch bedrijventerrein moet worden, met een integrale inpassing van de landingsbaan en luchtvaartgerelateerde bedrijven. Het bedrijventerrein kan evenzogoed worden ontwikkeld op een andere locatie in Twente. Er is immers ruimte genoeg op de bestaande aangewezen bedrijvenlocaties in Twente. Bijvoorbeeld, zo is een landingsbaan voor een drone-test centrum helemaal niet noodzakelijk, en gezien de huidige wetgeving voor dronevluchten zelfs gevaarlijk. Daarnaast is in de 'Herijking Visie bedrijventerreinen Netwerkstad Twente' (2013) duidelijk aangegeven dat er voor de komende tientallen jaren een overschot is aan bedrijventerreinen in de regio Twente. Door het ontwikkelen van Technology Base wordt alleen maar meer bedrijventerrein aan de bestaande voorraad toegevoegd. Het feit dat Enschede de Technology Base Twente moet compenseren door andere geplande bedrijventerreinen in te leveren, duidt er op dat op naast een onnodige luchthaven ook een onnodig regulier bedrijventerrein wordt ontwikkeld. Hoe kan er anders sprake zijn van compensatie?</p>	<p>Het inzetten van de landingsbaan voor drones komt vanuit de vraag van dronepartijen en maakt juist deze lokatie zo uniek voor de dronese sector. Aan de benodigde wetgeving wordt gewerkt door het Ministerie. Technology Base heeft een eigen onderscheidend profiel dat is benoemd in de nieuwe regionale afspraken rondom bedrijventerreinen. Het unieke profiel van dit terrein wordt in het bestemmingsplan geborgd. In het nieuwe regionale bedrijventerreinenbeleid zijn ook afspraken gemaakt over te compenseren oppervlakten, de ontwikkeling van Technology Base maakt onderdeel uit van deze afspraken.</p>	Nee
-------	--	--	-----

36.19	<p>De vliegveiligheid en de veiligheid in het algemeen is niet voldoende geborgd rondom de luchthaven. Het lijkt er op dat er geen fysieke luchtverkeersleiding ter plaatse is, en dat er tijdblokken komen waarop verschillende vliegtuigen mogen landen en stijgen. Is er in die tijdsblokken nu wel of geen luchtverkeersleiding. Echter, deze methode wordt nog niet toegepast in Nederland met grotere vliegtuigen. De manier waarop zonder verkeerstoren de vliegtuigen uit elkaar wil houden is niet inzichtelijk gemaakt. In het verkeer vertrouwen we ook op het nakomen van gemaakte verkeersregels, en toch zijn er elke dag verkeersdoden te betreuren. Welke garanties kunt u geven dat de veiligheid in de lucht rondom de luchthaven wordt gewaarborgd, en dat er adequaat wordt opgetreden in geval van een calamiteit?</p>	<p>De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.</p>	Nee
36.20	<p>Er is teveel geluidsoverlast en toename van fijnstof. Het grote aandeel recreatievluchten zal zich vooral concentreren rondom de weekends in de zomermaanden. Dat is ook de tijd dat veel Twentenaren en toeristen genieten van het buitenleven. Op deze dagen zijn tot 140 vliegbewegingen per dag te verwachten. Met name rondom de opstijg- en landingsroutes is aanzienlijke geluidsoverlast te verwachten. De MER heeft hier geen aandacht voor. De MER heeft verder alleen aandacht voor fijnstof uitstoot op het luchthaventerrein zelf. Het is onvermijdelijk dat rondom de luchthaven, met name rondom opstijg- en landingsroutes, de fijnstofconcentratie in de lucht aanzienlijk zal toenemen, wat kan leiden tot serieuze gezondheidsklachten. Een wetenschappelijk voldoende cumulatieve beoordeling ontbreekt.</p>	<p>De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.</p>	Nee

36.21	<p>De negatieve gevolgen voor het toerisme is niet voldoende inzichtelijk gemaakt.</p> <p>In het Ontwerp Luchthavenbesluit, in de Gebiedsvisie en in de MER is niet voldoende aandacht voor de (negatieve) effecten op het toerisme, terwijl dit wel een belangrijke economische pijler is in Twente. Hoewel recreativluchten enige toeristen trekken, leidt dit ook tot geluidshinder wat niet bijdraagt aan de rust en natuur waar Twente zo bekend om is. De een z'n genot is de ander z'n nadeel. Deze visie is voor wat betreft het roken niet meer geaccepteerd. De negatieve effecten van intensief recreatief luchtverkeer op de werkgelegenheid in de toerisme industrie is niet integraal meegewogen. Wat zijn de netto-negatieve effecten van de luchthavenplannen op het toerisme in Twente, zowel in directe werkgelegenheid als in economische bestedingen?</p>	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
36.22	<p>Er worden gemeenten te beperkt in hun streven om energieneutraal te worden.</p> <p>Door het luchthavenbesluit worden omliggende gemeenten, zoals Oldenzaal en Dinkeiland beperkt in de mogelijkheden om energieneutraal te worden. Door de hoogtebeperking van 185 meter in een wijde straal rondom de luchthaven is windenergie vrijwel zeker uitgesloten. Dit aspect is tot op heden niet meegenomen in de besluitvorming. Welke gevolgen heeft de hoogtebeperking voor windenergie in omliggende gemeenten, zoals Oldenzaal en Dinkelland? Kunt u deze gevolgen in kaart brengen en een voorstel maken om eventuele negatieve gevolgen te compenseren?</p>	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

36.23	<p>Het hele besluitvormingsproces niet transparant en onzorgvuldig en de inzageperiode is te kort. Met de voorgestelde plannen wordt veel gemeenschapsgeld besteed aan het luchthaventerrein. Dat betekent dat er een zorgvuldige en transparante besluitvorming moet plaatsvinden. Zoals hierboven is aangegeven zijn er nog veel onduidelijkheden, en zijn veel aannames slecht onderbouwd (zoals met werkgelegenheidseffecten en de geluidscontour). Ook lijken aspecten ten aanzien van geluidsoverlast, fijnstofconcentraties, effecten voor toerisme en gevolgen voor windenergie niet of in beperkte mate te worden meegewogen. Dit leidt tot een onvolledig en ondoorzichtig besluitvormingsproces dat niet aan de eisen van een goede democratie voldoet. Er ontbreekt ten onrechte absolute openheid van zaken over de financiële gevolgen van deze plannen.</p>	<p>De inzagetermijn is conform de Algemene wet bestuursrecht zes weken geweest. Voor de overige punten zie de beantwoording bij de betreffende thema's. Alle onderzoeken zijn beschikbaar gesteld (waaronder de economische onderbouwing), van onvolledigheid en ondoorzichtigheid is geen sprake.</p>	Nee
36.24	<p>De voorliggende plannen voor Technology Base Twente voorzien in de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein in het groene hart tussen Oldenzaal, Enschede en Hengelo. Het voormalige terrein van luchthaven Twenthe is een uniek natuurgebied dat als zodanig behouden moet blijven. De noodzaak voor deze nieuwe stedelijke ontwikkeling is niet aangetoond. Oe ontwerp-besluiten zijn in strijd met artikel 3.1. van de Wet ruimtelijke ordening tot stand gekomen. Van een goede ruimtelijke ordening is geen sprake.</p>	<p>In de plandoelichting is de economische uitvoerbaarheid aangetoond. Onderdeel daarvan zijn meerdere rapporten naar de marktkansen van de verschillende deelontwikkelingen. Aanvullend is in lijn met de nieuwe regionale afspraken een onderzoek toegevoegd dat nog specifiek ingaat op de activiteiten binnen Technology Base. De uitkomst hiervan is geborgd in de planregels, daarmee is sprake van een goede ruimtelijke ordening.</p>	Nee

36.25	<p>Het vestigen van welk bedrijventerréin dan ook zorgt voor onomkeerbare schade aan unieke natuur en cultuurhistorie. Niet is inzichtelijk gemaakt of er vraag is naar onderhavige bedrijventerrein en zo ja welke alternatieven er daarvoor zijn. Zoals eerder aangegeven is er reeds meer dan voldoende bedrijventerrein in Twente beschikbaar. Ook staan meerdere bedrijfskavels te koop en die niet verkocht worden. De ontwerpbesluiten zijn in strijd met de Ladder van de duurzame verstedelijking. Onderhavige plannen zijn in strijd met artikel 3.1.6. van het Bro. Het plan voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling en waarbij geen overtollige bebouwing en bedrijfsterreinen worden gesaneerd. Zonder compensatie komt er ineens heel veel ruimte aan bedrijfsterrein erbij. De nieuw te realiseren bedrijfsterrein ontstaat niet in verband met ontmanteling van reeds bestaande bedrijfsterreinen. Nergens wordt bestaande bedrijfsbebouwing bedrijfsterreinen gesloopt noch buitenopslag wordt weggehaald of bedrijventerrein ontmantelt. Het plan laat hierdoor een nieuwe stedelijke ontwikkeling toe. Het gaat hier om nieuw omdat in het voorheen geldende plan geen enkele significante bebouwingsmogelijkheden bestonden. Er vindt een volledig nieuw ruimtebeslag ruimte plaats omdat het vorige plan onderhavige geen activiteiten en bebouwingsmogelijkheid niet bood. Dit klemt te meer daar de bedrijfsterreinen niet worden gecompenseerd met het wegnemen van ongewenste bedrijventerreinen elders. Van zorgvuldig ruimtegebruik is geen sprake. Het plan laat een netto bebouwingsoppervlakte toe van vele vierkante meters. Redelijkerwijs kan dit niet als een acceptabele uitbreiding van een nieuwe stedelijke ontwikkeling worden gezien.</p>	<p>In de plantoelichting is de economische uitvoerbaarheid aangetoond. Onderdeel daarvan zijn meerdere rapporten naar de marktkansen van de verschillende deelontwikkelingen. Daarnaast zijn functies zoals de luchthaven en de Safety Campus nu al op het terrein aanwezig. Het geldende bestemmingsplan laat nog veel meer bebouwing toe dan tot op heden gerealiseerd, dus het standpunt dat er geen significante bebouwingsmogelijkheden meer zijn wordt niet gedeeld.</p>	Nee
-------	--	--	-----

36.26	<p>Zoals hiervoor al is aangegeven, ontbreekt inzicht of er sprake is van een behoefte aan bedrijfsterreinen in Twente en het oosten van Nederland. Nu er al heel veel bedrijfsterreinen braak liggen en vele gemeente er veel geld op moeten toeleggen, volgt daaruit reeds dat er geen behoefte is aan onderhavig bedrijfsterrein. Er zijn nu reeds ruim voldoende bedrijfsterreinen beschikbaar om aan die vraag te kunnen voldoen in het bestaande stedelijke gebied. Ik verwijs daarbij onder meer naar de bedrijfsterreinen in Hengelo en bij XL park bij Bornerbroek.</p>	<p>Zie de eerdere antwoorden over de economische uitvoerbaarheid.</p>	Nee
36.27	<p>Niet is inzichtelijk gemaakt of er een significante vraag is naar onderhavige bedrijventerrein en vliegveld en zo ja of die niet in bestaand stedelijke gebied of in het omliggende stedelijke gebied opgevangen kan worden. Nut en noodzaak van een nieuw bedrijventerrein is onvoldoende onderbouwd. Het profiel van Technology Base is dat het een iconisch bedrijventerrein moet worden, met een integrale inpassing van de landingsbaan en luchtvaartgerelateerde bedrijven. Alle bedrijven kunnen evengoed op een andere locatie gevestigd worden. Bijvoorbeeld, zo is een landingsbaan voor een drone-test centrum helemaal niet noodzakelijk, en gezien de huidige wetgeving voor dronevluchten zelfs ongewenst. Hoe garandeert u dat er echt unieke bedrijvigheid wordt toegelaten? En hoe is de veiligheid van die drones met het reguliere vliegverkeer dat er wil landen en opstijgen. Er ontbreekt inzicht in ongewenste voorvallen met drones, die in botsing komen met landende vliegtuigen.</p>	<p>Zie eerdere antwoorden over de economische uitvoerbaarheid. De vliegveiligheid wordt niet geregeld in de bestemmingsplannen, maar via het luchthavenbesluit met bijbehorende veiligheids certificering.</p>	Nee

36.28	<p>Daarnaast is in de 'Herijking Visie bedrijventerreinen Netwerkstad Twente' (2013) duidelijk aangegeven dat er voor de komende tientallen jaren een overschot is aan bedrijventerreinen in de regio Twente. Door het ontwikkelen van Technology Base wordt alleen maar meer bedrijventerrein aan de bestaande voorraad toegevoegd. Het feit dat Enschede de Technology Base Twente moet compenseren door andere geplande bedrijventerreinen in te leveren, duidt er op dat op de luchthaven een regulier bedrijventerrein wordt ontwikkeld. Hoe kan er anders sprake zijn van compensatie? Cliënten vragen u om af te zien van de bestemming 'Bedrijventerrein'.</p>	<p>Gemeente Enschede, buurgemeenten en Provincie hebben meermaals onderzoek gedaan naar de behoefte en bestaande voorraad bedrijventerreinen in Twente en Overijssel. Zo is in 2014 de Bedrijventerreinenvisie Netwerkstad vastgesteld en heeft de Provincie een onderzoek laten doen door het bureau Panteia (2015). Daarnaast is recent de regionale bedrijventerreinenprogrammering Twente afgerond, waarbij de regio een gezamenlijke aanpak heeft uitgewerkt om de balans in vraag en aanbod te herstellen (inclusief de ontwikkeling van Technology Base).</p>	Nee
-------	--	--	-----

36.29	<p>Het is de vraag of de voorspelde werkgelegenheidseffecten zich voor zullen doen. Vliegveld Teuge is in vliegbewegingen veel groter dan Twente maar bij dat vliegveld moet jaarlijks door de overheid maar liefst 1,4 miljoen geld in worden gepompt. In de plannen wordt een werkgelegenheid voorspeld van ca. 1.400 banen, waarvan er reeds zo'n 300 zijn gerealiseerd door evenementenbaas Van Eck, bestaande bedrijven en de Safety Campus. Feitelijk zou er dus in het meest positieve scenario een banengroei zijn van 1.100 banen. Daarbij is niet gerekend dat die banengroei bij bestaande bedrijventerreinen wordt weggezogen. Dus netto komen er geen banen bij. Deze aantallen zijn overigens gebaseerd op algemene kengetallen in plaats van op een gedegen marktonderzoek. Zo worden bij het startende bedrijf Aeronextlife 70 arbeidsplaatsen verwacht, terwijl ervaren vliegtuigslouper Aircraft End-of-Life Solutions (AELS) te Zoetermeer in de afgelopen 10 jaar zo'n 50 vliegtuigen heeft ontmanteld met 11 medewerkers. Daaruit volgt dat de door u gehanteerde gegevens niet meer kloppen. Aeronextlife wil zich overigens niet meer in Twente vestigen. Daarnaast is de voorgenomen invulling van Technology Base Twente, met name werkgelegenheid gecreëerd voor MBO+ en hoger opgeleid personeel. Voor deze categorie zijn er al veel vacatures.</p> <p>En die kunnen op bedrijven in Hengelo terecht. In Twente is juist veel behoefte aan banen voor lager en middelbaar opgeleid personeel. zoals in de zorg, de horeca en het toerisme. Hoeveel van de ca. nieuwe 1.100 banen zijn er voor lager- en middelbaar opgeleid personeel?</p>	<p>De verschillen in de voorspelde werkgelegenheidseffecten en de daadwerkelijk gerealiseerde effecten op andere locaties, komen voort uit verschillen in toegestane activiteiten in een gebied. Uitgangspunt was (en is) om een ontwikkeling mogelijk te maken die de economie van Twente versterkt door banen te creëren die verloren zijn gegaan met het sluiten van de militaire vliegbasis. Voor de TechnologyBase worden nieuwe bedrijven aangetrokken voor de regio, daarvoor is onder andere het Topteam aangesteld.</p> <p>Het rekenen met kengetallen is gebruikelijk om een verwachting over werkgelegenheid te kunnen bepalen. De realiteit per bedrijf zal daar natuurlijk van af kunnen wijken, het blijft een kengetal en een gemiddelde voor de betreffende bedrijfstak. Op dit ogenblik is er geen reden om de kengetallen te herzien.</p> <p>In Enschede is geen tekort aan banen voor laagopgeleiden, maar juist een tekort aan banen voor middelbaar en hoog opgeleiden. Er is wel sprake van een verdringingseffect omdat de middelbaar opgeleiden nu de banen voor laagopgeleiden 'bezetten' (Atlas van Gemeenten "participatiewijzer Enschede 2015"). Uit onderzoek blijkt overigens dat hoogopgeleiden werkgelegenheid creëren voor laagopgeleiden door onder andere bestedingseffecten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan banen in de dienstverlenende sector, zoals de horeca.</p>	Nee
-------	--	--	-----



36.30	<p>De totale financiële en economische onderbouwing is niet voldoende inzichtelijk gemaakt. De luchthaven kan niet alleen exploitabel worden gemaakt door landingsrechten. Men verwacht 40% uit landingsrechten te halen. Dat betekent dat 60% moet komen van nieuwe ontwikkeling en verhuur. U verwacht pas rond 2022-2025 de luchthaven kostendekkend exploitabel te maken. Dit is niet haalbaar omdat in Teuge elk jaar veel geld moet worden bijgelegd. De belastingbetaler die niet vliegt betaalt hiervoor de kosten. Daarvoor wordt gerekend op vliegtuigsloper Aeronextlife, dat het grootste deel van de bestaande hangars moet gaan huren. In Tubantia is al duidelijk gemaakt dat Aeronextlife zich niet meer in Twente wil vestigen. Nu redelijk vast staat dat Aeronextlife niet van de grond komt, lopen de kosten voor de belastingbetaler nog verder op. Zodat nog meer sprake van onaanvaardbare overheidssteun. Er ontbreekt voldoende inzicht in wat de jaarlijkse kosten zijn van het exploiteren van de luchthaven, en hoe deze kosten worden gedekt? Het overgrote deel van de luchthavenkosten wordt betaald door de belastingbetaler, terwijl er maar een zeer selecte groep mensen gebruik van maakt. Dat is aan het nabij gelegen vliegveld Teuge goed te zien. Er ontbreekt een staatssteuntoets.</p>	<p>Voor de exploitatie van de luchthaven zijn berekeningen gemaakt waarin alle kosten en opbrengsten zijn meegenomen. Daaruit blijkt dat de luchthavenexploitatie sluitend is. Dat is bevestigd in een second opinion. Staatsteun is niet aan de orde.</p>	Nee
-------	--	--	-----

36.31	<p>De onderbouwing van de geluidscontour is niet voldoende. De bepaling van de geluidscontour is gebaseerd op de vastgestelde vlootmix van 18.000 vliegbewegingen general aviation en 2.240 vliegbewegingen business aviation en End-of-Life vluchten (voor sloopvliegtuigen). Als de geluidscantour eenmaal is vastgesteld, kan de vlootmix binnen deze begrenzungen worden aangepast. De wijze waarop de 18.000 vliegbewegingen GA is vastgesteld is onrealistisch. Onderzoeksbureau M3 is uitgegaan van het 'natuurlijke verzorgingsgebied', maar dat is natuurlijk veel te globaal. Luchthaven Twente biedt nu ook al mogelijkheden voor general aviation, maar het aandeel is nu slechts 2.500 vliegbewegingen. En dat zal niet groeien. Op alle GA vliegvelden is al jaren een significante sterke daling in het aantal vliegbewegingen gaande. En die dalende lijn is structureel.</p>	<p>De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.</p>	Nee
36.32	<p>Er is geen rekening gehouden met de groei-ambities van vliegvelden Eelde en Teuge, die eerder in aanmerking komen om de vaststaande verplaatsing vanuit Lelystad op moeten vangen. Ook het feit dat recreatievluchten in Duitsland, net over de grens, goedkoper is dan in Nederland is niet meegenomen. De huidige berekeningen over het aantal te verwachten vliegbewegingen en de noodzaak daartoe houden ten onrechte geen rekening met voornoemde feiten en omstandigheden.</p>	<p>Bij de marktonderzoeken door het bureau M3 is rekening gehouden met de positie ten opzichte van omliggende vliegvelden. Met mogelijke overloop vanuit Lelystad is geen rekening gehouden, mede omdat het nog de vraag is hoeveel vliegtuigbewegingen uitgeplaatst zullen worden en, zoals de indiener aangeeft, andere vliegvelden die dichterbij Lelystad liggen daar meer van zullen profiteren.</p>	Nee
36.33	<p>De veiligheid rondom de luchthaven en heel Twente is in het geding. Het luchthavenbesluit is voor meerderlei uitleg vatbaar en niet handhaafbaar. Er lijkt geen fysieke luchtverkeersleiding ter plaatse volgens het luchthavenbesluit verplicht aanwezig te zijn. Gezien het aantal en soort vliegtuigen dat er blijkbaar mag landen hebben we te maken met een verplicht noodzakelijk aanwezige luchtverkeersleiding, de zogenaamde Control Zone. De financiële kosten die dit systeem met zich meebrengt is niet voldoende inzichtelijk gemaakt, gezien het lage aantal</p>	<p>De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.</p>	Nee

	vliegbewegingen.		
--	------------------	--	--

<b>NR. 39</b>	<b>Stichting Vredes- en DuurzaamheidsActiviteiten Netwerkstad</b>		
	<b>Inhoud zienswijze</b>	<b>Gemeentelijke reactie</b>	<b>Aanpassing</b>
39.1	In tegenstelling tot wat het ministerie van Defensie in haar eigen reactienota voor de ontheffingen van afgelopen voorjaar aangaf zal een deel van de voormalige vliegbasis na het vervallen van de militaire aanwijzing nog steeds een militaire bestemming behouden.	Een deel van de voormalige vliegbasis is altijd terrein van Defensie gebleven omdat hier verschillende zendinstallaties staan die niet zijn gekoppeld aan de vliegactiviteiten van Defensie.	Nee
39.2	In het luchthavenbesluit en de gebiedsvisie staan nog verschillende verwijzingen naar militair gebruik, terwijl het ministerie van Defensie ontkent dat de voormalige vliegbasis na het vervallen van de militaire aanwijzing nog voor militair gebruik in aanmerking komt.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

39.3	<p>De verbazing is reeds eerder uitgesproken over het feit dat de Commissie van Wijzen juist de Twentse luchtvaart- en defensie-industrie wil versterken door binnen de sector 'Advanced Materials and Manufacturing' te focussen op de toepassingsgebieden "Defense &amp; Emergency response" en "Safety &amp; Security" terwijl alleen al op grond van werkgelegenheidscijfers die de commissie zelf in haar rapport noemt toepassingsgebieden als "Health", "Infrastructure", "Building &amp; Construction", "Mobility &amp; Logistics" en "Water management" veel lucratiever zouden zijn. Waar in de eerdere ter inzage gelegde uitwerkingen van de mogelijk te maken economische bedrijvigheid op het voormalige vliegveld met name de luchtvaartsector centraal stond, wordt in de thans voorliggende "Gebiedsgerichte uitwerking structuurvisie luchthaven 2009" veel meer nog dan in het advies van de commissie Wientjes binnen de toepassingsgebieden "Defense &amp; Emergency response" en "Safety &amp; Security" de focus gericht op de ontwikkeling en testomgeving van drones waarbij de zeer omstreden militaire toepassingen van deze technologie niet verzwegen worden. Er is wereldwijd veel weerstand tegen de sterk toegenomen militaire inzet van drones als een nieuwe ontwikkeling in een hightech-oorlogvoering waardoor de fysieke, technologische en emotionele afstand tussen schutter en beschootene tot onmenselijke proporties wordt vergroot. In de voorliggende plannen van de Technology Base Twente beogen de provincie Overijssel en de gemeentes Enschede en Dinkelland de ontwikkeling van de vanwege haar militaire toepassingen omstreden dronetechnologie met lokale middelen en bevoegdheden te stimuleren. En tegen die achtergrond is behoren morele overwegingen over de betreffende technologie wel degelijk thuis in het politieke debat hierover in provinciale staten en de twee gemeenteraden.</p>	<p>De dronessesector en Safety &amp; Security richt zich op een veel breder segment dan defensie-industrie. Troned/Safety &amp; Security richten zich bijvoorbeeld op voorkomen van ongevallen en gevaarlijke situaties. Daarvoor bieden zij bijvoorbeeld ook lessen aan voor schoolkinderen, ouderen etc. De dronessesector kent ook veel toepassingen in de landbouw, fotografie-en filmindustrie en beveiliging.</p>	Nee
------	---	---	-----

39.4	<p>Naar het voorstel van de Stichting Militair Erfgoed om bepaalde historische elementen op het vliegveldterrein op te nemen in een hier te vestigen "Koude Oorlogscentrum en de cultuurhistorische waarde in het algemeen is helaas nooit echt goed gekeken en met lede ogen heeft menigeen toe moeten zien hoe het terrein en de vele historische elementen in snel tempo "verrommeld" raakt. Ten aanzien van de cultuurhistorische waarde stelt de "Gebiedsgerichte uitwerking structuurvisie luchthaven 2009" dat het Oversticht een aantal objecten op de voormalige vliegbasis heeft aangewezen als te behouden element maar dat de gemeente Enschede deze objecten niet de status van gemeentelijk monument wil geven omdat ze het geld niet heeft voor het onderhoud. Hier ontbreekt duidelijk een totaalvisie om juist vanuit het aspect recreatie en de door ons voorgestelde museale functie gelden te genereren die voor dat onderhoud aangewend zouden kunnen worden. In plaats van het bewaren van het cultureel erfgoed en de mogelijke museale functie van het voormalige vliegbasisterrein, lijkt het beleid volledig gericht te zijn op de handhaving van de start- en landingsbaan op dit terrein waarvoor naarstig naar gebruiksmogelijkheden gezocht wordt die elkaar echter, naar nu overduidelijk blijkt, om praktische of juridische redenen onderling uitsluiten of letterlijk in de weg zitten en waarvan de meeste om uiteenlopende redenen op het gebied van welzijn of de ontwikkeling van zeer omstreden nieuwe wapentechnologie ongewenst zijn. Wij verzoeken u daarom om op deze schreden terug te keren en serieus te kijken naar diverse aangedragen alternatieven voor de verdere – ook economisch rendabele – ontwikkeling van het terrein van de voormalige vliegbasis.</p>	<p>De beleidsmatige keuze van de gemeente Enschede geen gemeentelijke monumenten meer aan te wijzen is geen onderdeel van deze structuurvisie. Het beleid voor cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en structuren is gericht op behoud door ontwikkeling. Voor de munitiebunkerstraat is ervoor gekozen om een harde bescherming in het bestemmingsplan op te nemen. In dit deelgebied zijn geen nieuwe bouwactiviteiten wenselijk. Daarnaast is een groot gedeelte van de voormalige vliegbasis aangeduid als cultuurhistorisch attentiegebied. Hiermee is geborgd dat ontwikkelingen getoetst moeten worden aan de beleidsregel voor ruimtelijke kwaliteit en dat binnen die gebieden cultuurhistorie een belangrijk onderdeel is in de afweging.</p>	Nee
------	--	---	-----

39.5	<p>Naast deze morele kanttekeningen bij de ontwikkeling van nieuwe drones-technologie, zijn er ook nog een aantal kanttekeningen te maken bij de regulering van het testen en de mogelijke (civiele) inzet. Deze vragen worden in de Structuurvisie wel aangestipt, maar nog onvoldoende uitgewerkt. Zo wordt in de Structuurvisie een aantal keren opgemerkt dat bij drones niet alleen aan kleine radiografisch bestuurd vliegtuigjes gedacht moet worden, maar ook aan veel grotere piloot-loze vliegtuigen die de landingsbaan nodig hebben om te kunnen opstijgen en landen. Test- en andere vluchten met de grote en de kleine drones zijn dus nog niet (voldoende) gereguleerd en zullen zich ook niet tot het luchtruim van de vliegbasis zelf beperken. In één van de vele bijlagen (een notitie van M3-consultancy) wordt opgemerkt dat volgens de huidige regelgeving een testomgeving voor drones en een vliegveld elkaar (tot op zekere hoogte) uitsluiten. Bij grotere drones lijkt dat zeker het geval te zijn en zal een keuze gemaakt moeten worden voor de industriële testomgeving of de vliegveldfunctie die de Technology Base Twente beide zijn toegedicht. De hoop lijkt gericht op het verkrijgen van een voorlopige wettelijke uitzonderingspositie, maar deze is nog lang niet zeker. Mocht het daar van komen en mochten zowel vliegtuigbewegingen als drone(test)vluchten worden toegestaan, dan lijkt het ons vanzelfsprekend dat deze (en in ieder geval de grotere) drone(test)vluchten worden meegenomen in het maximaal aantal toegestane vliegbewegingen. Als deze buiten beschouwing gelaten mogen worden zal het aantal "vliegbewegingen" immers aanmerkelijk hoger komen te liggen dan tot dusverre is gecommuniceerd.</p>	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
------	---	--	-----

	<b>Commissie m.e.r.</b>		
	<b>Inhoud advies</b>	<b>Gemeentelijke reactie</b>	<b>Aanpassing</b>
1	De Commissie adviseert voorafgaand aan de besluitvorming expliciet aan te geven hoe het voornemen is opgenomen in het PAS. Dit kan door aan te tonen dat nog voldoende ontwikkelruimte in het PAS aanwezig is voor het voornemen, laat dit zien met een uitdraai uit AERIUS. Geef ten slotte aan op welke manier de ontwikkelruimte is toegekend aan het voornemen. Indien de benodigde ruimte niet beschikbaar is, dan wel onvoldoende, laat dan zien of uitvoerbare alternatieven beschikbaar zijn en/of dat via mitigerende maatregelen de effecten kunnen worden weggenomen.	De toelichting van de bestemmingsplannen is op dit onderdeel uitgebreid.	Ja
2	De Commissie adviseert de aanvullende informatie openbaar te maken, voorzover dit nog niet is gedaan, en te betrekken bij de besluitvorming over de verschillende plannen en besluiten.	De betreffende informatie is geplaatst op de gemeentelijke projectwebsite en wordt bij de besluitvorming betrokken.	Ja
3	De Commissie adviseert de informatie over de EHS-ontwikkeling uit 2014 als bijlage bij het besluit toe te voegen.	De betreffende informatie is geplaatst op de gemeentelijke projectwebsite en wordt bij de besluitvorming betrokken.	Ja
4	De Commissie adviseert de aanvulling over de aanpassing van de milieucategorieën ten behoeve van de activiteiten van TSC/TRONED openbaar te maken en te betrekken bij de besluitvorming. De Commissie merkt op dat de wijzigingen in milieucategorieën geen invloed hebben op de activiteiten waarvoor het luchthavenbesluit wordt vastgesteld.	De betreffende informatie is geplaatst op de gemeentelijke projectwebsite en wordt bij de besluitvorming betrokken.	Ja
5	De Commissie adviseert bij de besluitvorming aan te geven in hoeverre de (met name de kwantitatieve) richtlijnen uit het Beeldkwaliteitsplan en de Beleidsregel worden overgenomen in het bestemmingsplan.	De toelichting van de bestemmingsplannen is op dit onderdeel uitgebreid.	Ja



6	De Commissie adviseert de informatie over het aantal gehinderden en de correctie in de berekening van het aantal ernstig gehinderden openbaar te maken en te betrekken bij de besluitvorming.	De betreffende informatie is geplaatst op de gemeentelijke projectwebsite en wordt bij de besluitvorming betrokken.	Ja
7	De Commissie adviseert, voor zover dit binnen de bevoegdheid van de gemeente ligt, om bij de verdere invulling van de bedrijventerreinen en de vergunningverlening voor bedrijven en evenementen de best beschikbare technieken voor geluidreducerende maatregelen te onderzoeken. Daar waar de gemeente deze bevoegdheid niet heeft adviseert de Commissie de mogelijkheden voor het toepassen van geluidreducerende maatregelen te bevorderen.	De gemeente Enschede hanteert al de werkwijze om het gebruik van best beschikbare technieken te stimuleren bij vergunningverlening. Omdat de gebiedsontwikkeling een organisch karakter heeft zijn de concrete activiteiten nog niet te voorzien, maar dezelfde werkwijze zal voor dit gebied worden toegepast. Ervaringen tot nu toe met de eerste deelontwikkelingen is dat door een goede samenwerking tussen ontwikkelende partijen en overheid de genoemde geluidsreducerende maatregelen ook tot stand komen.	Nee