

Technology Base Twente

Reactienota Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau

september 2015

Colofon

Uitgave
provincie Overijssel

Datum
september 2015

Project/kenmerk
Technology Base Twente
Inlichtingen bij
J. Schuring
038 - 499 8775

Adresgegevens
Provincie Overijssel
Luttenbergstraat 2
Postbus 10078
8000 GB Zwolle
Telefoon 038 499 88 99
Fax 038 425 48 88
www.overijssel.nl
postbus@overijssel.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Naar één MER	4
3	Algemene opmerkingen over de systematiek bij het MER voor het noordelijk Plangebied	5
4	Zienswijzen en reacties per indiener	6
	1 Landschap Overijssel	6
	2 NAV VCT	12
	3 Stichting VEDAN	13
	4 Particulier 1 (geanonimiseerd)	15
	5 Gemeente Wierden	15
	6 Gemeente Hengelo	16
	7 Particulier 2 (geanonimiseerd)	17
	8 Waterschap Vechtstromen	19
	9 Stichting Lonneker Land	19
	10 Particulier 3 (geanonimiseerd)	23
	11 Stichting Dorpsbelang Deurningen	32
	12 VVEAT	33
	13 VOLT	35
	14 STIL	44
5	Advies Commissie MER	60
6	Wijziging door de initiatiefnemer	61

1 *Inleiding*

De beoogde invulling van het plangebied Noord, op basis van het advies van de commissie Wientjes, als onderdeel van Technology Base Twente (TecBT) vormt de aanleiding voor het initiëren en doorlopen van procedures om dit mogelijk te maken. Een belangrijk onderdeel betreft het in beeld brengen en beoordelen van effecten van die beoogde ontwikkeling op de natuur en het milieu conform de m.e.r. procedure. Op 26 mei 2015 hebben de college van Dinkelland, Enschede en provincie Overijssel de Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau (ONRD) vastgesteld en op 5 juni 2015 in procedure gebracht. Deze ONRD is de eerste stap in de m.e.r. procedure en betreft het vaststellen van het toetsingskader voor het Milieu Effect Rapport (MER). Van 5 juni 2015 tot 17 juli 2015 heeft de ONRD ter visie gelegen met de mogelijkheid voor een ieder om daarop zienswijzen in te dienen. Van die gelegenheid is door 14 personen, organisaties en instanties gebruik gemaakt. In deze nota worden allereerst enkele algemene opmerkingen gemaakt op de ONRD en ingebrachte zienswijzen. Vervolgens is per indiener van een zienswijze aangegeven wat de inhoud is van de zienswijze, onze reactie daarop en of de zienswijze leidt tot aanpassing van de ONRD. Daar waar sprake is van namen van personen zijn de zienswijzen geanonimiseerd. Tot slot zijn de hoofdpunten uit het advies van de Commissie MER op de ONRD in deze reactienota opgenomen en ons antwoord daarop.

2 *Naar één MER*

Met het advies van de commissie Wientjes voor het noordelijk deelgebied staan wij opnieuw een samenhangende ontwikkeling voor. Het advies van de commissie Wientjes geeft daar ook nadrukkelijk de noodzaak van aan. Hoe de procedures voor het Middengebied (EHS, terreinen van Van Eck en Deventerpoort) en het noordelijk deelgebied ook lopen, die integrale benadering en de integrale milieueffecten willen wij te allen tijde zichtbaar krijgen.

Om twee redenen kiezen wij er voor om één MER op te stellen voor het hele gebied van het voormalig vliegveld Twente. Ons uitgangspunt is dat het om de integrale ontwikkeling van het hele gebied gaat.

Voor het Middengebied loopt al een traject voor het opstellen van een MER en omgevingsplan. De ontwikkelingen in dat gebied zijn immers al een stuk verder gevorderd en in uitvoering. In april 2015 heeft de gemeenteraad van Enschede het kader voor de beoogde ontwikkeling uitgewerkt en vastgesteld in een Nota van Uitgangspunten ten behoeve van onder andere het omgevingsplan. Onze inzet was er op gericht de al eerder ingezette procedure voor de MER Middengebied en het omgevingsplan voor dat gebied af te ronden en daarnaast de procedure voor het noordelijk deelgebied te volgen. Inmiddels zijn de procedures voor het Middengebied en die voor het noordelijk Plangebied in de tijd gezien zo dicht bij elkaar gekomen, dat wij geen reden meer zien die procedures apart van elkaar te voeren. Wij gaan dan ook één MER opstellen die de milieueffecten van alle voorgenomen activiteiten in beeld brengt.

Hiermee komen wij ook tegemoet aan de wens van een groot aantal indieners van zienswijzen. Met één MER bieden wij op een eenvoudiger wijze inzicht in de effecten die de voorgenomen activiteiten te weeg brengen.

Deze ene MER geeft de milieu-informatie die nodig is bij de besluitvorming over:

- Omgevingsplan Middengebied
- De structuurvisies van de provincie Overijssel en de gemeenten Dinkelland en Enschede

- Het luchthavenbesluit van de provincie Overijssel
- Het bestemmingsplan noordelijk Plangebied voor AMM en de luchthaven van de gemeente Enschede
- De bestemmingsplan noordelijk Plangebied voor het AMM-bedrijventerrein van de gemeenten Dinkelland en Enschede

Een nieuwe procedure, startend met een nieuwe notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) voor het gehele gebied, is niet nodig. De NRD van het Middengebied en het noordelijk Plangebied geven te samen een volledig beeld van de voorgenomen ontwikkelingen en inspraak op beide notities heeft plaatsgevonden. Bovendien biedt de procedure rond de besluiten betrokkenen opnieuw een mogelijk om in te spreken. De (O)NRD noordelijk Plangebied wordt derhalve niet aangepast vanwege de samenvoeging van beide m.e.r.-procedures.

3 *Algemene opmerkingen over de systematiek bij het MER voor het noordelijk Plangebied*

- Het MER wordt in de gehele m.e.r. procedure getrapt uitgevoerd. In de ONRD is dan ook nog geen beeld geschetst van de werkelijke gebiedsinvulling maar is met de voorgestelde inrichtingsvormen 'Campus' en 'Hoogwaardig verdicht' *de onder en bovengrens (bandbreedte)* van de mogelijke invulling van het plangebied Noord aangegeven waarvan de milieueffecten worden bepaald (stap 1). Vervolgens wordt aan de hand van de uitkomsten uit stap 1, de adviezen van het Topteam en Kwaliteitsteam en financiële verkenningen een *voorkeursvariant* uitgewerkt dat het beste past bij de beoogde ontwikkelingen. Deze voorkeursvariant (passend binnen de onderzochte bandbreedte) wordt wederom getoetst op milieueffecten en vormt daarna met de bijbehorende adviezen (stap 2) de onderlegger voor bestemmingsplannen.
- Het MER beschrijft *de gevolgen voor het milieu die voortkomen uit de functies en activiteiten waarvoor een besluit wordt genomen*. In grote lijnen zijn dat de milieugevolgen veroorzaakt door bedrijven, de vlieg- en verkeersbewegingen. De beschouwde gevolgen worden dus ook beschreven *buiten* het gebied waar de functies veranderen en *buiten* het gebied waar de activiteiten plaatsvinden. Het gebied waar de gevolgen (milieueffecten) zich voordoen is het *effectgebied*. Het gebied waar de ingrepen (functies/activiteiten) plaatsvinden is het *plangebied*.
- Functies en activiteiten die op grond van het geldende planologische regime zijn toegestaan en/of waar recent vergunningen voor zijn afgegeven, worden in het MER benoemd als *huidige situatie en autonome ontwikkeling*. De gevolgen van de functieveranderingen vanwege Technology Base Twente (die gefaciliteerd zullen worden middels een luchthavenbesluit, structuurvisies en bestemmingsplannen) worden aangemerkt als plansituatie.
- Het project Luchthaven Twente (TecBT) is opgenomen in de Crisis en Herstelwet (Chw). Op basis van de 7^{de} tranche van de Chw kunnen gemeenten, voor gebieden die zijn opgenomen in de wet, een omgevingsplan opstellen in plaats van een bestemmingsplan. In de onderhavige situatie heeft een omgevingsplan geen meerwaarde ten opzichte van een bestemmingsplan, vanwege de nauwe verwevenheid met het Luchthavenbesluit. Derhalve worden, in tegenstelling tot hetgeen in de ONRD is opgenomen voor het noordelijk Plangebied, bestemmingsplannen opgesteld.

4 Zienswijzen en reacties per indiener

In de hierna volgende tabel zijn de zienswijzen per indiener overgenomen en onze reactie daarop. In de kolom aanpassingen wordt aangegeven of de zienswijze leidt tot een aanpassing van de ONDR.

Eerst gaan wij in op twee onderwerpen die door meerdere indieners worden genoemd. Bij de beantwoording per zienswijze verwijzen wij naar deze behandeling

a. Redactie.

Daar waar de indruk bestaat dat sprake is van onduidelijkheden, spraakverwarring of onvolkomenheden in de tekst van de ONRD, zal de tekst daarop worden aangepast of aangevuld.

b. Kwaliteiten, landschap

Uit de zienswijzen blijkt dat veel indieners de indruk krijgen dat de kwaliteiten van het gebied, en dan vooral de landschappelijke, onvoldoende worden meegenomen. Wij willen er geen misverstand over laten bestaan dat de exclusieve uitstraling van het gebied, de landschappelijke elementen en de cultuurhistorische elementen voor ons van groot belang zijn. Juist deze aspecten maken het gebied uniek. En die uniciteit moet worden benut. Het gaat ons er om dat bij de ontwikkeling van het gebied tot Technology Base synergie ontstaat tussen deze elementen en de te ontwikkelen functies. Om die reden hebben wij ook een Kwaliteitsteam aangesteld die een gebiedsprofiel en een beeldkwaliteitsplan opstelt als basis voor die ontwikkeling.

In de NRD wordt landschap niet als een aparte functie opgenomen. Het is geen aparte functie, maar maakt integraal onderdeel uit van de ontwikkeling. Dat betekent dat bij alle functies ook landschapselementen worden meegenomen. Wij zullen wel bij het beoordelingskader het aspect landschap uitbreiden met een kwantitatief criterium,

Verder zullen wij onze inzet op enkele plaatsen in de NRD verduidelijken.

Nr	Tekst zienswijze	Reactie	Aan-passing
1	Landschap Overijssel		
1.1	Hoofdstuk twee start met een samenvatting van het advies van de Commissie van Wijzen. In deze samenvatting ligt een sterke nadruk op de voorgestelde economische ontwikkelingsrichting. Begrijpelijk dat dit aan de orde komt, maar wij vinden dat hiermee geen recht wordt gedaan aan de breedte en de integraliteit van het advies van de Commissie. Wij willen dan ook met klem benadrukken dat niet alleen rechtlijnig de economie van Technology Base Twente dient te worden nagestreefd maar dat dit in evenwicht moet zijn met de kwaliteit van de omgeving. In het advies van de Commissie wordt een integraal ontwikkel perspectief	Wij staan een integrale gebiedsontwikkeling voor, waarin de landschappelijke elementen van groot belang zijn. Zie verder 4b.	Ja

	voorgesteld waarbij wordt benadrukt: "Technology Base Twente is, behalve een ontwikkelzone van de nieuwe maak industrie en een locatie met een start- en landingsbaan, voor al ook een aantrekkelijk groen landschap waar omgevingsvriendelijk kan worden gerecreëerd". De commissie geeft hier mee aan dat het aantrekkelijke groene landschap feitelijk het uitgangspunt vormt voor toekomstige ontwikkeling. Op pagina 23 van het advies valt dan ook te lezen: "De commissie is van mening dat de landschappelijke kwaliteit van het gebied gewaarborgd dient te worden. Dit impliceert dat in het gebied slechts activiteiten plaats kunnen vinden die die kwaliteit geen geweld aandoen". Wij vragen u deze koppeling met de landschappelijke kwaliteit als randvoorwaarde voor de Technology Base in de samenvatting op te nemen. De samenvatting die de Commissie zelf heeft gemaakt (pagina 7 van het advies) biedt hier voor goede aanknopingspunten.		
1.2	De Commissie van Wijzen constateert in haar rapport dat door de huidige wijze van gebiedsontwikkeling het hele gebied versnipperd en het ensemble verloren dreigt te gaan (pagina 22). De Commissie van Wijzen roept op om te kiezen voor een integrale benadering waarbij verdergaande versnippering wordt voorkomen. Deze benadering ondersteunen wij van harte. Dit betekent dat het gehele voormalige luchthaventerrein in ogenschouw dient te worden genomen, en niet slechts een gedeelte daarvan. Het is één integrale gebiedsontwikkeling, zo zullen de milieu effecten ook in relatie met elkaar moeten worden beschouwd. Daarom pleiten wij voor het opstellen van één integrale MER voor de totale gebiedsontwikkeling en niet enkel voor de noordzijde.	Wij staan een integrale gebiedsontwikkeling voor en daarmee een integrale beoordeling van de milieueffecten. Zie verder het voorwoord	Ja
1.3	In de beschrijving van het plangebied op pagina 10 staat dat de Twente Safety Campus en het Middengebied (EHS, Strip, Oostkamp, Deventerpoort) als autonome ontwikkelingen worden gezien. Dit vinden wij niet correct. Men kan spreken van autonome ontwikkelingen wanneer er sprake is van vast gesteld beleid, dit is geenszins aan de orde. Met name de ontwikkeling van het Middengebied is nog erg onzeker. Door deze nieuwe ontwikkelingen te behandelen als 'autonome ontwikkelingen' worden deze ontwikkelingen ten onrechte onttrokken aan een goede integrale belangenafweging in het kader van natuur en landschap. Door het opknippen in delen wordt er bovendien geen rekening gehouden met mogelijke cumulatie-effecten. In onze beleving dienen in het MER de cumulatie-effecten van de totale gebiedsontwikkeling in ogenschouw te worden genomen.	Met autonome ontwikkelingen worden bedoeld die functies en activiteiten waarvoor (projectafwijkings)besluiten zijn genomen (Oostkamp) of die passend zijn binnen vigerende bestemmingsplannen (EHS/Troned Safety Campus). De milieueffecten die daarvan het gevolg zijn behoren tot de uitgangssituatie (referentie) voor het onderhavige MER. De Strip is nog niet onherroepelijk en de bijbehorende milieugevolgen zullen in het MER apart beschreven worden. De effecten van functies en activiteiten binnen het plangebied Noord waaraan nog geen besluit ten grondslag ligt maken onderdeel uit van het MER. Daarbij wordt aandacht besteed aan	Ja

		cumulatie van effecten van ontwikkelingen waaraan (nog) geen besluit ten grondslag ligt.	
1.4	<p>Om de vliegfunctie te behouden is op grond van de Wet luchtvaart een luchthavenbesluit nodig. Het luchthavenbesluit dat in 2013 is aangevraagd (t.b.v. planvorming burgerluchthaven) zou grote consequenties hebben voor de omgeving. Er is veel maatschappelijke onrust ontstaan nadat uit berekeningen bleek dat er maar liefst 840 ha bos in de omgeving getopt zou moeten worden, wat vrijwel gelijk staat aan bomenkap.</p> <p>Voor ons is op dit moment onduidelijk of de ruimtelijke effecten van een nieuw luchthavenbesluit vergelijkbaar zijn met de aanvraag van 2 jaar geleden. Gezien de gevoeligheid vinden wij het een grote omissie dat in de ontwerpnotitie reikwijdte en detail niveau geen aandacht wordt besteed aan effecten op natuur en landschap buiten het plangebied (uitgezonderd Natura 2000-gebieden). Niet alleen effecten op bosclementen binnen het plangebied, maar ook de effecten op bosclementen buiten het plangebied moeten in de MER worden meegewogen. Dat geldt ook voor effecten op het ruimtegebruik op aangrenzende terreinen (wonen, agrarisch, recreatie, natuur en landschapsbeleving).</p>	Onderzoek in het kader van de ontwikkeling van de commerciële burgerluchthaven heeft aangetoond dat bomenkap buiten het plangebied onder voorwaarden niet hoeft plaats te vinden (Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, 31 936, nr. 204). Deze onderzoeksresultaten worden met de aanvraag van een nieuw luchthavenbesluit opnieuw tegen het licht gehouden en betrokken bij het MER. Dit geldt ook voor de effecten van de ontwikkelingen binnen het plangebied (Noord) op functies buiten het plangebied. Korthedshalve wordt hierbij verwezen naar tabel 4 in de ONRD.	Nee
1.5	In de tabel op pagina 11 worden indicatief de functies aangegeven met daarbij een indicatie van bruto oppervlakten. Gelet op het feit dat de waarborging van de landschappelijke kwaliteit een uitgangspunt is voor de Technology Base Twente verbaast het ons ten zeerste dat landschap niet als functie tot uitdrukking komt in de tabel. Deze functie is immers de kwaliteitsdrager van de Technology Base zoals de Commissie van Wijzen omschrijft. Door deze functie niet als zodanig op te nemen in de tabel wordt er een onrealistische bandbreedte gecreëerd die feitelijk niet spoort met de uitgangspunten van Technology Base Twente zoals gepresenteerd door de Commissie van Wijzen. Gelieve de bestaande landschapselementen (bossen) als functie op te nemen in de tabel.	Het milieuaspect "natuur" en "landschap" maakt integraal onderdeel uit van de verschillende functies die in het gebied komen. Zie verder 4b.	Nee
1.6	In dit kader willen wij ook graag wijzen op de Ruimtelijke Visie van de Provincie Overijssel. Hier in is een brutogebied van 60 ha aangegeven ten behoeve van (luchthavengerelateerde) bedrijvigheid. In onze beleving is er uiteindelijk minder dan 40 ha aan potentieel bedrijventerrein aanwezig. Uitgaande van 230 ha totaal gaat daarvoor de baan 130 ha van af. Resterend 100 ha. Na aftrek van Safety Campus en de hoofdinfrastructuur blijft er dan nog 75 ha over voor landschap en bedrijventerrein. Uitgaande van 50/50 (passend bij de uitgangspunten voor Technology Base	In de ONRD is geen beeld geschetst van de werkelijke gebiedsinvulling maar is met de voorgestelde inrichtingsvormen 'Campus' en 'Hoogwaardig verdicht' de onder- en bovengrens (bandbreedte) van de mogelijke invulling van het plangebied Noord aangegeven waarvan de natuur- en milieueffecten worden bepaald. Aan de hand van die uitkomsten, de adviezen van het Topsteam en Kwaliteitsteam en	Nee

	Twente) gaat het dan om minder dan 40 ha bedrijven terrein.	financiële verkenningen wordt een voorkeursvariant uitgewerkt die het beste past bij de beoogde ontwikkelingen. Het noordelijke deel van de Luchthaven is reeds aangemerkt als een gebied met een grijze functie, dat betekent in principe dat het gebied in (her)ontwikkeling kan worden gebracht. Er bestaat echter nog geen goed beeld over de inhoud van die ontwikkeling. Dit is afhankelijk van de adviezen van het Kwaliteitsteam over de inrichting, zij houden nadrukkelijk rekening met de landschappelijke waarden. Het is ook afhankelijk van de adviezen van het Topteam, die ook iets zeggen over de haalbaarheid, vraag en behoefte met betrekking tot het bedrijventerrein. Deze adviezen worden meegenomen bij het opstellen van het MER. Tenslotte zal het gebied zich grotendeels organisch ontwikkelen. De ontwikkeling is afhankelijk van de initiatieven die zich willen vestigen op Technology Base Twente.	
1.7	Op pagina 11 van de notitie wordt de term "hoogwaardig verdichte inrichting" geïntroduceerd. Wij verzoeken u deze term nader toe te lichten. Bij ons komt het over als verhullend taalgebruik voor een industrieterrein zonder ruimtelijke kwaliteit (zoals landschapselementen).	De term is geïntroduceerd door het Kwaliteitsteam waarin zij met percentages de te onderzoeken bandbreedte van de rode functies hebben aangegeven in relatie tot ruimtelijke kwaliteit. In het MER zal de term "hoogwaardig verdicht" nader worden uitgewerkt.	Nee
1.8	Op pagina 13 is een kader opgenomen met een verwijzing naar de mogelijke vliegbewegingen van de stopgezette ontwikkeling van een burgerluchthaven. Wij begrijpen niet waar dit kader toe dient. Dit betreft een verwijzing naar een ontwikkeling die nooit is gerealiseerd en is daarmee niet relevant voor het nieuw op te stellen MER. Wij pleiten ervoor om vanuit de kracht van het gebied te kijken naar de toekomst. En niet terug te kijken naar planvorming uit het verleden.	De verwijzing plaatst de aantallen vliegbewegingen in perspectief. Het is niet de bedoeling een milieuvergelijking te maken met de niet gerealiseerde ontwikkeling.	Nee
1.9	In hoofdstuk 3 wordt een toelichting gegeven bij de milieuaspecten uit beoordelingskader (zoals benoemd in de tabel) op pagina 15/16. In hoofdstuk 3 komen alle milieuaspecten aan de orde behalve het aspect "landschap". Wij gaan	Terechte constatering van deze omissie. In de NRD zal hierover een tekst worden opgenomen	Ja

	uit van een vergissing en verzoeken u de toelichting toe te voegen.		
1.10	<p>Wat betreft de beoordeling van het aspect 'landschap' pleiten wij ervoor om náást een kwalitatieve beoordeling, ook een kwantitatieve beoordeling voor te schrijven in de notitie. Op basis van een Overijssel brede analyse (De staat van ons landschap, 2011) heeft Landschap Overijssel vastgesteld dat de fijnmazigheid van het groenblauwe netwerk in het landschap aantoonbaar afneemt. Er vindt vergroving van het landschap plaats. Technology Base Twente is geënt op het waardevolle Twentse landschap. Wij zien graag dat de landschappelijke structuren van natuurlijk groen ook kwantitatief getoetst worden in het MER. Dit kan b.v. door het natuurgroen per kilometervak als uitgangspunt te nemen. In bijlage 1 is de huidige situatie van het percentage natuurlijk groen in beeld gebracht (bron: Staat van het Landschap, 2011). De lokale landschappelijke variatie is hier zichtbaar en toetsbaar.</p>	<p>Wij zullen in de ONRD aan het criterium "landschappelijke waarden (kwalitatief)" het criterium "kwantitatief" toevoegen. Voor zover noodzakelijk voor het meenemen van milieugevolgen in de besluitvorming rond de structuurvisies, bestemmingsplannen en het Luchthavenbesluit zal het criterium worden behandeld in het MER.</p>	Ja
1.11	<p>In paragraaf 3.7 wordt gewezen op de verleende generieke ontheffing Flora- en faunawet. Hierbij wordt gesteld dat bij vernietiging van leefgebied, compensatie al bij voorbaat plaatsvindt in de nieuwe EHS (Middengebied). Wij willen u erop wijzen dat Landschap Overijssel in haar natuurterreinen rondom de vliegbasis een aantal uiterst zeldzame vleermuissoorten (prioritaire soorten) heeft aangetroffen, zoals de Vale vleermuis en Brandtsvleermuis. Deze soorten zijn geconstateerd tijdens recent onderzoek naar de kwaliteit van onze natuurterreinen en zijn niet opgenomen in de generieke ontheffing Flora- en faunawet. Van een aantal vleermuissoorten is bekend dat externe invloeden (zoals geluid en licht) schadelijk kunnen zijn voor het voortbestaan. Wij willen u hierbij alvast het signaal afgeven om hiermee rekening te houden in het MER. We verwachten dat in het najaar de definitieve onderzoeksresultaten bekend zullen zijn.</p>	<p>De generieke ontheffing met het daaraan ten grondslag liggende SoortenManagementPlan is gebaseerd op monitoring van natuurontwikkeling als gevolg van ruimtelijke ingrepen. Ten behoeve van het MER zal het natuuronderzoek worden geactualiseerd. Wij houden rekening met nog andere planten en dieren die bij eerdere onderzoeken niet zijn waargenomen. Bij het beschrijven van de effecten in het MER zullen ook de nieuwe vondsten <u>worden meegenomen</u> en kunnen dien ten gevolge worden meegenomen in de besluitvorming omtrent functies, activiteiten, mitigatie- en/of compensatieopgaven.</p>	Ja
1.12	<p>Bij de beoordeling van het milieuaspect 'natuur' (pagina19) wordt aandacht besteed aan verstoring. Het valt ons op dat hierbij alleen naar verstoring o.b.v. geluidscontouren wordt gekeken. Verstoring door licht vinden wij net zo relevant. Wij vragen u deze categorie ook mee te nemen in het MER.</p>	<p>Wij zullen de categorie "licht" opnemen bij het criterium "verstoring" en de effecten van de voorgestelde inrichtingsvormen kwalitatief omschrijven. In het MER zal blijken of licht een relevante categorie is.</p>	Ja

1.13	Bij de beoordeling van het milieuaspect 'natuur' wordt tevens aandacht besteed aan de ecologische barrièrewerking. Hoewel wij het positief vinden dat dit aspect wordt meegewogen in het MER, pleiten wij ervoor om niet alleen te kijken naar barrières, maar ook verbindingsambities voor soorten mee te nemen. De natuurkansenkaart die wij opstellen in samenwerking met de gemeente Enschede biedt hier voor goede aanknopingspunten. Soorten waarvoor kansen liggen zijn bijvoorbeeld de Kamsalamander, Das en Kleine ijsvogelvlinder. Graag komen we hierover met u in gesprek.	Wij staan open voor suggesties om tot een goede beoordeling van het criterium "barrièrewerking" in het MER te komen. Om die reden willen wij de <u>mogelijkheden op het gebruik van de kansenkaart verkennen</u> op toegevoegde waarde van het MER. .	Nee
1.14	Op pagina 21 komt de passende beoordeling voor o.a. het Lonnekermeer aan de orde. Hierbij staat vermeld dat in de nieuwe situatie de ontwatering van het nieuw te ontwikkelen gebied niet verandert. Dit is niet correct. Voor het noordelijke terrein ligt namelijk een PAS-opgave. Die komt neer op het toevoegen van het neerslagwater aan het grondwater en het verwijderen van ondergrondse afwatering en te snelle afvoer van oppervlaktewater. Dit ten behoeve van Natura2000-gebied Lonnekermeer. In de hydrologische studie die is uitgevoerd voor de aansluiting van de nieuwe EHS op de Blankenbellingsbeek is een quickscan gedaan naar de mogelijkheden voor het toepassen van infiltratie putten. Eerste inschatting is dat infiltratieputten niet effectief lijken. Nu de feitelijke inrichting van de Technology Base aan de orde is moet er gedetailleerd worden gekeken naar de mogelijkheden en effecten. De PAS-opgave is immers onveranderd. Deze PAS-opgave dient ook in paragraaf 3.10 (water) aan de orde te komen.	Besluiten die zijn genomen vormen onderdeel van de huidige situatie en autonome ontwikkelingen. In die zin wordt in het MER rekening gehouden met de PAS opgave en de effecten die als gevolg van de beoogde ontwikkelingen binnen het plangebied Noord optreden. De betreffende tekst in de ONRD wordt daarop aangepast.	Ja
1.15	In paragraaf 3.10 missen wij tevens een verwijzing naar de wateropgave voor luchthaven Twente e.o. zoals omschreven in de omgevingsvisie van de provincie Overijssel. In algemene zin is het streven erop gericht om de veerkracht van het watersysteem te herstellen en vergroten, afvoerpieken tegen te gaan en om een meer natuurlijk watersysteem te bevorderen. Om verdroging tegen te gaan is de opgave dat water langer in het systeem wordt vast gehouden en dat infiltratie in het grondwater toeneemt, zodat meer water beschikbaar wordt gehouden in droge perioden. Voor de noordzijde van de luchthaven geldt dat eventuele uitbreiding van het bebouwde gebied waterneutraal zal moeten worden uitgevoerd; hemelwater moet worden afgekoppeld en een eventuele uitbreiding van de drainage zal gepaard moeten gaan met retentie voorzieningen om versnelde afvoer te voorkomen.	In het verlengde van ons antwoord op zienswijze 1.14 zullen in het MER bij de beoordeling van de voorgestelde inrichtingsvormen en de daaruit te destilleren voorkeursvariant, maatregelen worden geadviseerd die recht doen aan de vastgestelde wateropgaven.	Ja

2	NAV VCT		
2.1	<p>Hierbij dienen wij onze zienswijze in op de bovengenoemde notitie. Wij verzoeken u deze zienswijze mee te wegen in uw definitieve opstelling.</p> <p>NAVCT is een stichting die de belangen van de huidige homebased gemotoriseerde vliegende gebruikers op vliegveld Twente behartigt. Dit betreft de Vliegclub Twente (VCT) en de Nederlandse Academie voor Verkeersvliegers B.V. (NAV). De VCT vliegt al meer dan 50 jaar op vliegveld Twente en de NAV opereert er 25 jaar.</p> <p>NAVCT heeft in 2012 bij de provincie Overijssel een verzoek ingediend om tijdelijk, als overbrugging na de mislukte aanbesteding, een luchthaven te mogen exploiteren ten behoeve van general aviation. Dit is destijds gedaan om ander vliegverkeer dan het homebased te accommoderen om zo de vliegactiviteit en werkgelegenheid te stimuleren. Het voorbeeld dat de NAVCT voorstaat, is het succesvolle vliegveld bij Seppe. Een vliegveld dat door ondernemers thans op de kaart is gezet als Breda International Airport.</p> <p>NAVCT dient deze zienswijze in omdat in de NRD Technology Base Twente in hoofdstuk 1.2.4 staat dat "Het aanvragen van een Luchthavenbesluit gebeurt door de luchthavenexploitant; in dit geval ADT". ADT is thans niet de luchthavenexploitant. Vliegveld Twente heeft een militaire aanwijzing waarop slechts een beperkt aantal personen ontheffing heeft te mogen opereren. ADT fungeert voor die vliegende gebruikers als coördinator naar de Militaire Luchtvaart Autoriteit. Er wordt geen luchthaven geëxploiteerd.</p> <p>De omschrijving in de NRD ten aanzien van de toekomstige luchthavenexploitatie moet o.i. ruimer gesteld worden, zodat ook commerciële partijen in de gelegenheid zijn de luchthaven te gaan exploiteren. Ter voorkoming van misverstand is NAVCT uitdrukkelijk niet in de race als permanente luchthavenexploitant, maar is welwillend deze rol tijdelijk op zich te nemen, totdat een deskundige, ervaren exploitant (zoals op Breda International Airport) zich aandient. Leden van VCT doen dit nu al "voor eigen gebruik".</p>	<p>ADT treedt momenteel op verzoek van de MLA op als tijdelijke exploitantverantwoordelijke voor het functioneren van de luchthaven, inclusief daarvoor benodigde personele inzet. ADT is ook de aanvrager van het luchthavenbesluit en neemt vooralsnog de luchthavenexploitatie op zich nadat het besluit is genomen.</p> <p>Of en wanneer de luchthavenexploitatie eventueel door een derde (private) partij wordt uitgevoerd, is op dit moment nog niet duidelijk; dat is onderdeel van de ontwikkelingsstrategie voor het hele noordelijk deelgebied die nog zal worden opgesteld.</p>	Nee

3	Stichting VEDAN		
3.1	<p>In de eerste plaats heeft het ons zeer verbaasd dat er kennelijk zo veel haast is met het in gang zetten van de verschillende nog te doorlopen procedures, dat de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau reeds ter inzage wordt gelegd nog voor dat het "Topteam" en het "Kwaliteitsteam" hun adviezen over het profiel van de Technology Base Twente respectievelijk de ruimtelijke spelregels naar buiten zullen brengen. In de ontwerp NRD worden (mede) daarom ruime en mogelijk te ruime marges aangehouden ten aanzien van de te verwachten bedrijvigheid en de ruimtelijke inpassing.</p> <p>De ter inzage legging van de ontwerp NRD is daarmee in onze ogen een nauwelijks serieus te nemen farce. Te meer omdat, volgens de opsteller van de ontwerp NRD, de bedoelde adviezen van beide bovengenoemde teams "in juli 2015 worden verwacht". Daar had volgens ons dan nog wel twee maanden op gewacht kunnen worden, waar na de informatie uit deze adviezen in de ontwerp NRD verwerkt hadden kunnen worden en er een stuk met minder grote slagen in de lucht ter inzage gelegd had kunnen worden.</p>	Wij delen uw opvatting niet en zien hierin ook geen aanleiding de ONRD aan te passen en de procedure tot vaststelling van de NRD op te schorten. De adviezen van het Topteam en Kwaliteitsteam zullen worden meegenomen in het MER. Daarmee worden de nieuwe ontwikkelingen en de kwaliteitskaders nadrukkelijk beschouwd.	Nee
3.2	<p>De zojuist geconstateerde haast lijkt voor een deel te zijn ingegeven door het aflopen van de huidige Luchthavenbesluit dat op 1 november 2016 afloopt. Kennelijk wordt er door de opstellers van de ontwerp NRD vanuit gegaan dat Defensie geen verlenging van het Luchthavenbesluit zal aanvragen. Wij vragen ons af hoe zich dit verhoudt tot eerdere berichten dat Defensie de luchthaveninfrastructuur in Twente wilde handhaven als "reserve-luchtmachtbasis" voor het geval de luchtmachtbases van Eindhoven en Leeuwarden wegens onderhoud of om andere redenen voor enige tijd niet beschikbaar zouden zijn.</p> <p>Overigens hebben we met verbijstering kennis genomen van de aantallen vluchten (gerelateerd aan de op het terrein geprojecteerde luchtvaartindustrie, zakenvluchten maar ook 'algemeen vliegverkeer') die in de ontwerp NRD worden genoemd. In de maximale variant gaat het om ongeveer 2/3 van het aantal vliegbewegingen dat voorzien was in de plannen voor een commercieel rendabele luchthaven in Twente; het "spoor dat is losgelaten", volgens de ontwerp NRD. Wij herinneren nog dat in het kader van het Luchthavenbesluit dat hiervoor nodig was een enorm bosareaal op de Lonnekerberg en verder richting Losser gekapt moest worden en vragen ons af hoe of daarvoor het in de ontwerp NRD genoemde aantallen geen sprake van zal zijn.</p>	Een Luchthavenbesluit is noodzakelijk omdat de wettelijke aanwijzing tot Militaire Luchthaven per november 2016 vervalt en sowieso het beoogd gebruik civiel en niet meer militair is. Met betrekking tot de bomenkap verwijzen wij naar ons antwoord op zienswijze 1.4	Nee

3.3	<p>De Commissie Wientjes heeft in het profiel "TechnologyBaseTwente" gekozen voor de ontwikkeling van een deel van het terrein van de voormalige vliegbasis tot een "iconische internationale ontwikkel-, demonstratie- en productiezone" voor (luchtvaart- en veiligheidsindustrie gerelateerde) "Advanced Materials and Manufacturing (AMM) binnen de topsector "High Tech Systems and Material (HTSM)". Wat dit precies betekent voor het type aan te trekken bedrijven en voor de daarmee gemoeid zijnde activiteiten zal deze maand duidelijker worden op basis van de adviezen van het Topteam respectievelijk het Kwaliteitsteam. Wat ons echter heeft verbaasd is dat de ontwerp NRD stelt: "De Twente Safety Campus wordt in het kader van deze m.e.r.-procedure gezien als autonome ontwikkeling." en even verder "De campus omvat Troned (een trainings- en oefencentrum), Riskfactory en Safety Field en een Drone-center voor training met en het testen van drones." Betekent die kwalificatie "autonome ontwikkeling" dat (de activiteiten op) de Twente Safety Campus niet onder de MER zullen vallen? Het testen van drones lijkt ons sterk aan de beoogde luchtvaart- en veiligheidsindustrie gerelateerd en het bij de MER buiten beschouwing laten van een naastgelegen "autonome" testomgeving voor de producten die wel op de Technology Base Twente worden ontwikkeld lijkt ons het wagenwijd openzetten van een achterdeur voor activiteiten die volgens de op te stellen MER mogelijk niet op het terrein zouden mogen plaatsvinden. Wij zouden een groot voorstander zijn van een integrale MER voor het hele terrein van de voormalige luchtmachtbasis waardoor spelletjes dat activiteiten die ten noorden van de landingsbaan verboden zijn ten zuiden van die landingsbaan wel zouden kunnen plaatsvinden.</p>	<p>Het advies van het Topteam wordt betrokken in de m.e.r. procedure. Daar waar het gaat om het begrip autonome ontwikkeling met betrekking tot de Twente Safety Campus verwijzen wij naar het antwoord op zienswijze 1.3.</p> <p>In het voorwoord is aangegeven dat één MER voor het gehele gebied wordt opgesteld.</p>	Ja
3.4	<p>In onze eerder genoemde brief van 1 december 2014 wezen wij, in navolging van Stichting Militair Erfgoed, op de cultuurhistorische waarde van het totale terrein van de voormalige luchtmachtbasis en ondersteunden we hun voorstel om op dit gebied een "Koude Oorlog museum" te vestigen. Inmiddels heeft de opening van het Nationaal Defensie Museum op het terrein van de eveneens enkele jaren geleden gesloten luchtmachtbasis Soesterberg laten zien tot welke economische activiteit een dergelijke herbestemming kan leiden. Ook in dit opzicht hebben we met verbijstering moeten constateren dat in de ontwerp NRD deze cultuurhistorische waarde in de paragraaf "Cultuurhistorie" in het geheel niet wordt genoemd. Sterker nog, de focus in deze paragraaf ligt op de archeologie en daarover wordt vervolgens opgemerkt dat deze vermoedelijk niet</p>	<p>In het MER zal naast archeologie tevens aandacht worden besteed aan cultuurhistorie in historisch perspectief. Dit betreft een kwalitatieve beoordeling van zowel cultuurhistorie in geografisch zin maar ook daar waar het gaat om bouwwerken/gebouwen. Wij zijn van mening dat daarmee op voldoende wijze aandacht wordt besteed aan dit aspect.</p>	Nee

	belangwekkend genoeg zal zijn. Wij dringen er op aan om onder de noemer "Cultuurhistorie" ook naar latere tijdvakken te kijken dan enkel het tijdvak waarvan we enkel via archeologisch onderzoek kennis kunnen nemen en ook hierbij naar het geheel van het terrein van de voormalige luchtmachtbasis te kijken en niet enkel naar het gedeelte ten noorden van de landingsbaan.		
3.5	Al met al vragen we feitelijk om een algehele revisie van de ontwerp NRD waarbij in ieder geval de binnen kort te verschijnen adviezen van het Topteam en het Kwaliteitsteam betrokken moeten worden maar ook de activiteiten die elders op het terrein van de voormalige luchtmachtbasis plaats vinden waarbij in ieder geval aandacht zal zijn voor de relatie met de "autonome ontwikkeling" van de Twente Safety Campus en voor de cultuurhistorische waarde van de infrastructuur van de totale luchtmachtbasis.	Wij staan een integrale ontwikkeling van het gebied voor. In het MER worden de autonome ontwikkelingen geschetst en effecten van voorgestelde inrichtingsvormen op die autonome ontwikkelingen getoetst op milieueffecten. Op basis daarvan wordt een voorkeursvariant uitgewerkt waarbij de adviezen van het Topteam en kwaliteitsteam worden betrokken.	Nee
4	Particulier 1 (geanonimiseerd)		
4.1	<p>M.b.t. de hierbij genoemde Nota sluit mijn zienswijze geheel aan bij het gestelde in het verslag van de door L.O.V. belegde vergadering van 23 juni 2015</p> <p>"M.b.t. de hierbij genoemde Nota sluit mijn zienswijze geheel aan bij het gestelde in het verslag van de door Landschap Overijssel belegde vergadering van 23 juni 2015"</p>	Verondersteld is dat de zienswijze van Landschap Overijssel de vertaling is van hetgeen op 23 juni 2015 ter vergadering is besproken. Zie reactie op de zienswijzen van Landschap Overijssel	
5	Gemeente Wierden		
5.1	Met belangstelling hebben wij het ontwerp van de "Notitie reikwijdte en detailniveau ontwikkeling Technology Base Twente" gelezen. Een document dat de herontwikkeling van "Luchthaven Twenthe" weer een stukje dichterbij brengt. De enige opmerking die wij willen maken, is dat we een voldoende duidelijke (expliciete) omschrijving van de referentiesituatie missen in de notitie. Voor beide varianten van de mogelijke gebiedsontwikkeling is deze wel beschreven. Wij vragen u een dergelijke beschrijving van de nul-variant ook in de notitie op te nemen om discussie achteraf te voorkomen.	De referentiesituatie zal voor het eerst uitgebreid worden beschreven in het MER. In de ONRD wordt volstaan met het beschrijven wat moet worden verstaan onder het begrip "referentiesituatie".	Nee

6	Gemeente Hengelo		
6.1	De notitie is recent toegelicht door Enschede in een ambtelijk overleg met de gemeenten Borne, Oldenzaal en Hengelo. Ook de voortgang is daarbij aan de orde geweest. De notitie moet feitelijk worden gezien als het plan van aanpak voor de MER, met het advies van de commissie Wientjes als basis. Gekozen is voor de maximale bandbreedte aan mogelijke economische invullingen vanuit puur milieutechnische invalshoek. In de MER wordt vervolgens "getrechterd" naar de economische voorkeursvariant. De input voor deze voorkeursvariant moet vooral komen vanuit het Topteam en Kwaliteitsteam. Naar verwachting zal het Topteam op z'n vroegst in september advies uitbrengen.	Het advies van het Topteam komt inderdaad later (tweede helft 2015) dan in de ONRD op bladzijde 5 is verwoord.	Ja
6.2	We zijn van mening dat de maximale bandbreedte die als uitgangspunt is genomen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor Technology Base Twente economisch gezien niet realistisch is en daarom niet wenselijk. Welke omvang van de locatie we wél realistisch vinden zal mede afhankelijk zijn van het nog uit te brengen advies van het Topteam.	Het aangeven van de bandbreedte is bedoeld om te bezien wat daarvan de milieueffecten zijn en waarvan mag worden aangenomen dat de voorkeursvariant zich zal bevinden binnen die bandbreedte. De adviezen van het Topteam en Kwaliteitsteam worden nadrukkelijk betrokken bij het opstellen van de voorkeursvariant in het MER en daarmee leiden tot een realistische variant.	Nee
6.3	We gaan er van uit dat ons standpunt over de economische bandbreedte voor Technology Base Twente wordt meegenomen in de discussie over de (over)programmering van bedrijventerreinen, de strategische programmeringsopgave vanuit de Ontwikkelagenda Netwerkstad Twente, de toepassing van de Ladder van Duurzame Verstedelijking met betrekking tot Technology Base Twente en de invulling van de vier toplocaties in Twente.	In het MER worden de adviezen van het Topteam en ook regionaal en provinciaal beleid betrokken tegen de achtergrond van de Ladder voor duurzame verstedelijking ten aanzien van bedrijventerreinontwikkeling. De Ladder van Duurzame Verstedelijking is niet alleen een wettelijke verplichting om rekening mee te houden, ook wij hebben een groot belang bij duurzame verstedelijking in het algemeen. We hebben als uitgangspunt genomen dat de netto plancapaciteit, zoals nu vastgelegd binnen de bedrijventerreinvisie Netwerkstad Twente, gelijk blijft en idealiter zelfs minder wordt. Dat betekent dat de toegevoegde hectares (niet-luchthavengebonden)	Nee

		<p>bedrijventerrein elders worden afgenomen.</p> <p>Een ander uitgangspunt is dat de ontwikkeling van TecBT geen concurrentie mag opwekken met andere bedrijventerreinen in de regio. Met TecBT beogen we vooral bedrijven aan te trekken van buiten de regio. Het fraaie landschap en de start- en landingsbaan als waardevol bezit, maken het gebied uniek. Dit in combinatie met Twente als innovatie en technologische regio geeft TecBT de benodigde kwaliteiten daarvoor.</p>	
7	Particulier 2 (geanonimiseerd)		
7.1	Ondanks dat er nog een structuurvisie, een omgevingsvisie en een MER moeten worden opgesteld en ook de adviezen van het Topteam en Kwaliteitsteam nog niet gepubliceerd zijn, blijkt uit dit Ontwerp toch al een aantal fundamentele besluiten en opmerkingen, waarbij ik grote vraagtekens zet.	Deze zienswijze betreft een opvatting van de indiener en geeft geen aanleiding de ONRD daarop aan te passen.	Nee
7.2	Ik lees dat de Gemeenteraad van Enschede en de Staten van de Provincie het advies van de Commissie Wientjes en ook het Plan van Uitvoering hebben goedgekeurd. Het Kwaliteitsteam zal zijn advies uitbrengen aan de Colleges van Enschede en de Provincie. De Heren Welman en Hijum zijn aanspreekpunt voor de gezamenlijke ontwikkeling. En Dinkelland dan? Is de gemeente alleen nodig voor grondinbreng en diverse procedures i.v.m. de randvoorwaarden?	De gemeente Dinkelland is geen eigenaar van de gronden waarop de ontwikkelingen plaatsvinden en in die zin geen initiatiefnemer of regisseur van de ontwikkeling binnen het plangebied. De gemeente Dinkelland faciliteert de ontwikkelingen door de verschillende procedures die nodig zijn voor o.a. bestemmingsplanprocedure en de wijziging van de structuurvisie uit te voeren voor zover de gronden geografisch gezien onderdeel zijn van de gemeente Dinkelland. Dit uit zich onder meer in de medeondertekening van de (O)NRD.	Nee
7.3	In het advies van de Commissie Wientjes staat o.a. "Zorg dat je de unieke kwaliteit van het gebied waarborgt voor de toekomst" Het Kwaliteitsteam merkt terecht op dat we praten over een uniek gebied en dat er maar één kans is om het goed te doen. Dit geldt toch ook voor de schitterende landgoederen "Het Oosterveld" en "t Holthuis" en de andere natuurgebieden ter plaatse.	In de beschrijving van het gebied op en rond de luchthaven en toekomstig Technology Base Twente worden relevante (waardevolle) landschappen en gebieden meegenomen. Tevens worden de gevolgen op die gebieden door de komst van nieuwe functies en daarbij behorende activiteiten beschreven.	Nee

7.4	<p>Reeds bij de procedure voor een burgerluchthaven bleek dat het plan Noord uitgebreid was tot grofweg aan de Sniedersveldweg en de Knollerveldweg. U neemt dit in de Ontwerp Notitie over. De Leisurebestemming wordt nu in het middengedeelte bestemd. Dan is deze uitbreiding ook niet nodig.</p> <p>Ik zie het gebied tussen de gemeentegrens en de genoemde zandwegen als een buffer tussen het bedrijventerrein en de schitterende landgoederen en natuur die grenzen aan beide zandwegen. Hoe komt men er toch bij om een bedrijventerrein pal aan deze prachtige natuurgebieden te situeren.</p>	De grenzen komen overeen met de in de omgevingsvisie van de provincie Overijssel vastgestelde grenzen en de in eigendom verkregen gronden. Deze maken nadrukkelijk onderdeel uit van het MER waarin natuur en milieueffecten in relatie tot de omgeving onderzocht worden. Bij de verdere uitwerking van plannen en inrichting van het gebied zal nadrukkelijk aandacht worden besteed aan de landschappelijke en ruimtelijke kwaliteit. De adviezen van het Kwaliteitsteam worden daarbij nadrukkelijk betrokken.	Nee
7.5	<p>Op pag. 11 van de Ontwerp Notitie geeft het Kwaliteitsteam richting aan de invulling van het HTSM/AMM-gebied met het aangeven van twee varianten: een campusinvulling met een lage bebouwingsdichtheid van 16% bebouwd van 61% uitgeefbaar tegenover een hoogwaardig verdicht terrein met een bebouwingsdichtheid van 36% van 72% uitgeefbaar. Hier zit genoeg rek in. Een grotere dichtheid kan er prima uitzien en we kunnen de uitbreiding buiten de gemeentegrens ongedaan maken in het belang van de omgeving.</p>	Deze opvatting geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NRD. De milieueffecten van beide varianten worden in de MER beeld gebracht.	Nee
7.6	<p>In 2.1 op pagina 9 meldt de Commissie Wientjes dat bij de invulling van het HTSM/AMM-gebied de "Ladder Duurzame Verstedelijking" zal worden gehanteerd. U kent ongetwijfeld het aantal, de grootte en de leegstand van de bedrijfsterreinen in Twente. Halffabricaten en eindproducten kunnen en zullen beslist ook elders gemaakt worden. Hierdoor kan het ruimtebeslag in Noord aanzienlijk verkleind worden.</p>	Zie antwoord zienswijze 6.3 en 7.4	
7.7	<p>Op blz. 20 wordt opgemerkt dat de ontwikkeling van Technology Base Twente niet leidt tot direct ruimtebeslag op het Lonnekermeer. Maar ontsluiting vliegveld en aanpassingen van de Weerseloseweg en de Vliegveldstraat door de Provincie zullen gevolgen hebben voor het natura2000 gebied Lonnekermeer en landgoed "Het Oosterveld" die aan de Vliegveldstraat grenzen.</p>	Het beschouwde plangebied maakt onderdeel uit van Technology Base Twente en is eigendom van ADT. Deze ontwikkeling vraagt niet om ruimtebeslag op het Lonnekermeer. Wel worden de effecten als gevolg van de beoogde ontwikkelingen op de omgeving in beeld gebracht.	Nee
7.8	<p>Bij het bekend worden van nieuwe feiten en besluiten willen we graag aan deze zienswijze een vervolg geven.</p>	Wij berichten diegenen die zienswijzen hebben ingediend over onze reactie daarop zoals dat in de vaststellingsprocedure van het NRD is meegenomen.	Nee

8	Waterschap Vechtstromen		
8.1	Het waterschap kan zich vinden in het besluit om voor de door gemeenten Enschede en Dinkelland en de provincie Overijssel gewenste ontwikkelingen op de voormalige luchthaven Twente één MER procedure te hanteren voor alle ruimtelijke plannen die met de ontwikkeling gemoeid zijn.	Wij verwijzen naar het voorwoord in deze reactienota.	Nee
8.2	In de notitie worden twee varianten benoemd die verschillen in mate van bebouwingsdichtheid en derhalve de hoeveelheid verhard oppervlak. Het verhard oppervlak zal in beide varianten echter aanzienlijk toenemen ten opzichte van de huidige situatie, wat extra eisen aan de berging en afvoer van hemelwater met zich meebrengt. Hoewel dit aspect wel in paragraaf 3.10 "water" wordt benoemd vinden wij dit niet terug in het beoordelingskader. <i>Wij verzoeken u aan het beoordelingskader onder "water" toe te voegen het criterium beïnvloeding kwantiteit hemelwater en oppervlaktewater</i>	In het NRD zal dit criterium worden toegevoegd aan het beoordelingskader.	Ja
8.3	Wij gaan ervan uit dat het Kwaliteitsteam dat adviseert over het ruimtelijk gebiedsprofiel en de ruimtelijke spelregels ook de ruimtelijke eisen aan een duurzaam waterbeheer meeneemt en benoemt. <i>Wij bieden hiervoor onze inbreng en expertise aan</i>	Ook wij gaan daar van uit en zullen uw aanbod onder de aandacht brengen van het Kwaliteitsteam .	Nee
9	Stichting Lonneker Land		
9.1	Het gebied van de Noordzone en omgeving Evenals Landschap Overijssel plaatsen wij de ontwikkelingen rondom vliegbasis Twente in een breder perspectief, een perspectief van een prachtig groen gebied van natuur, cultuur, rust, natuurbeleving en bedrijvigheid. Vooral in milieuaspecten moet rekening worden gehouden met de invloed van de Noordzone op de zuidelijk gelegen EHS-zone en andere omgevingen (Oosterveld, Snijdersveld, Holthuis). Technology Base Twente gaat over het totale gebied; er moet altijd geverifieerd worden of effecten in het ene deel van het gebied niet verstorend werken op andere delen en of een cumulatief effect kan ontstaan, bijv. in verkeersstromen en/of geluid.	Zie antwoord op zienswijze 1.2	Ja

	<p>Bij verkeersstromen hebben vooral de Weerseloseweg/Vliegveldstraat (dicht langs Natura200-gebied "Hartjesbos") en de Oude Deventerweg onze zorg in verband met de stikstoftoename.</p> <p>Ook cumulatieve effecten veroorzaakt door het zuidoostelijk gelegen evenemententerrein moeten worden meegenomen.</p> <p>Wij pleiten voor één MER voor de totale gebiedsontwikkeling.</p>		
9.2	<p>Ontwikkelperspectief Commissie Wientjes</p> <p>In het advies van de Commissie wordt een integraal ontwikkelperspectief voorgesteld waarbij wordt benadrukt: "Technology Base Twente is, behalve en ontwikkelzone van de nieuwe maakindustrie en een locatie met een start- en landingsbaan, vooral ook een aantrekkelijk groen landschap waar omgevingsvriendelijk kan worden gerecreëerd." Op pagina 23 van het advies valt ook te lezen: "De commissie is van mening dat de landschappelijke kwaliteit van het gebied gewaarborgd dient te worden. Dit impliceert dat in het gebied slechts activiteiten plaats kunnen vinden die die kwaliteit geen geweld aan doen."</p> <p>In het advies wordt dus duidelijk de landschappelijke kwaliteit van het gebied als zeer belangrijk gezien.</p> <p>Het behoud van het coulisselandschap speelt een grote rol in de nota van de Commissie van Wijzen.</p> <p>We missen in de voorliggende notitie wezenlijke aandacht hiervoor.</p> <p>Er is nu een groot accent gekomen op combinatie van een High Technology bedrijventerrein met General Aviation, waarbij:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De landschappelijke kwaliteit verder achteruitgaat dan bij uitsluitend een regionale luchthaven; - Geen vraagtekens worden gezet bij de haalbaarheid van bekostiging van het onderhoud van de startbaan; - HTSM/AMM-bedrijven vaak even goed of zelf beter op andere locaties passen; - Vastgehouden wordt aan de volle lengte van de startbaan, onnodig voor General Aviation, en ten koste gaan van de beschikbare oppervlakte voor een coulisselandschap met verspreid liggende gebouwen. 	Zie antwoord op zienswijze 1.1	Ja
9.3	<p>Twente Safety Campus</p> <p>Wij maken bezwaar tegen de opmerking op pag. 10 dat de Twente Safety Campus een autonome ontwikkeling is. Ons inziens moet de ontwikkeling hiervan niet los gezien worden van gewenste ontwikkelingen in bedrijvigheid en landschap in het kader van Technology Base Twente. Ook de reservering van</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.3 In de ONRD is een nieuwe ontwikkeling geschetst op basis van het advies van de commissie van wijzen. De aangegeven oppervlaktes zijn vertrekpunt voor de beoordeling van effecten in het MER.	Ja

	<p>oppervlak voor de Safety Campus is in feite afgerond en mag verder geen afbreuk doen aan reserveringen voor TBT.</p> <p>In de oppervlaktabel op pagina 11 verbaast het ons zeer dat er voor de Safety Campus 10-15 ha staat genoemd, terwijl volgens eerdere stukken betreffende TRONED en Safety Campus (2012-2014) eerder sprake was van een terrein van ca. 45 ha. Toen al was niet geheel duidelijk of die oppervlakte ook wegen en bossen inhield.</p> <p>Uitgaande van de berekeningen in de notitie blijft er voor TBB over: $228 - (130 + 15 + 10 + 15) = 58$ ha voor TBB (+ landschap?).</p> <p>Uitgaande van eerdere 2014-voorstellen voor TRONED etc.: $228 - (130 + 15 + 45) = 38$ ha voor TBB (+landschap?)</p> <p>Dit maakt dat er voor Technology Base Twente (+ landschap?) ruimte is van ca. 40 ha. We weten dus niet waar we aan toe zijn. In geen geval mogen de toekomstige bedrijven een grotere ruimte beslaan dan 20 ha. Netto, omdat die grenswaarde al is vastgelegd in bijv. de Ruimtelijke visie 2010 en de voorstellen voor een burgerluchthaven.</p>		
9.4	<p>Gebiedsinrichting</p> <p>Het verbaast ons verder dat in de tabel en het vervolg geen melding wordt gemaakt van landschappelijke elementen/bossages. De landschappelijke functie is een belangrijk item van de Technology Base zoals de Commissie van Wijzen omschrijft. Door deze functie niet als zodanig op te nemen in de tabel wordt er een te grote bandbreedte gecreëerd die feitelijk niet overeenkomt met de uitgangspunten van Technology Base Twente. De bestaande landschapselementen (bossages) dienen in de tabel te worden opgenomen. Eventueel moet zelfs extra bos worden aangelegd voor een kwalitatief hoogwaardige omgeving. Passend bij deze uitgangspunten zou voor de oppervlakverdeling van Technology Base Twente een 50/50 verdeling van bedrijventerrein/landschap moeten gelden, waarbij uiteraard ook moet worden gekeken hoe dit zit bij de andere ruimtegebruikers zoals de Safety Campus, luchtvaartgebonden bedrijvigheid en infrastructuur.</p> <p>Zelfs de 'campus'-variant van de Commissie van Wijzen, genoemd op pagina 11, voldoet niet aan 50/50, als voor $100 - 16 = 84\%$ ruimte van de uitgeefbare grond wordt ingeruimd voor parkeerterreinen/infra.</p> <p>Wij dringen erop aan, zowel bij de campus- als de verdichtingsvariant, bossen en andere landschapselementen zoveel mogelijk te behouden.</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.5	Nee

9.5	<p>Milieuaspect Landschap</p> <p>In hoofdstuk 3 wordt een toelichting gegeven bij de milieuaspecten uit het beoordelingskader (zoals benoemd in de tabel) op pagina 15/16. In hoofdstuk 3 komen alle milieuaspecten aan de orde behalve het aspect "landschap". Wij verzoeken u van dit aspect nog een toelichting toe te voegen en in de tabellen zo goed mogelijk (dus kwantitatief) bosoppervlak weer te geven.</p> <p>Nadat een burgerluchthaven uit de plannen is verdwenen, is ook de discussie over aftoppen van bomen gestaakt. Niet duidelijk is in hoeverre dit nodig blijft bij General Aviation en dus ook in deze notitie.</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.9 en 1.10	Ja
9.6	<p>Milieuaspect Natuur</p> <p>Wij verzoeken u bij de inrichting van het voorliggende plangebied (bij bijv. hekken rondom percelen) rekening te houden met ecologische verbindingen voor fauna, omdat niet alleen de EHS-zone te zuiden van de startbaan moet zorgen voor noord-zuid en oost-west verbindingzones, maar ook de noordzone.</p> <p>Wat betreft de aspecten licht en geluid van de te vestigen bedrijven: ook deze dienen aan passende criteria te worden onderworpen, gezien de nabij gelegen natuurterreinen.</p> <p>De betekenis van bossen in de Noorzone en ten noorden hiervan voor fauna (vooral vleermuizen) moet nader worden onderzocht.</p>	Verbindingszones en gevolgen op de omgeving door licht/geluid worden zo nodig in het MER behandeld.	Ja
9.7	<p>Toerisme</p> <p>Aansluitend op het aspect landschap/landschapsbeleving missen wij in de notitie het onderdeel "bezoekers". Weliswaar komen die nu al op de Twente Safety Campus, maar passend bij het coulisselandschap en het zweefvliegen of andere te ontwikkelen onderdelen is het mogelijk het toerisme te bevorderen in de Noordzone, in combinatie met enige horeca, ook voor de levensvatbaarheid van het zweefvliegen en voor een recreatieve beleving van een "park", temeer daar er al veel fiets/wandelpaden in de omgeving zijn. Mocht de huidige picknickplaats aan de Oude Vliegveldweg bij het retentiegebied moeten verdwijnen wegens verbreding van de weg, verzoeken wij om een compensatie-maatregel in de vorm van een andere heuvel/picknickplaats elders.</p> <p>Het toelaten van luchtvaartgebonden bedrijvigheid kan er toe leiden dat het landschap "verrommeld" wordt door bijv. opslag. Nadruk op een hoogwaardig bedrijvenpark moet blijven bestaan.</p>	Wij beschouwen "bezoekers" als een onderdeel van de functies en activiteiten die in het MER op hun effecten worden beoordeeld en zien dit niet als een aparte functie.	Nee
9.8	<p>Conclusie</p> <p>Wij hopen met deze zienswijze aangegeven te hebben dat we het aspect</p>	Zie antwoord op zienswijzen 1.9 en 1.10	

	<p>"landschap" te weinig belicht zien in de notitie Reikwijdte en hopen op een parkachtige omgeving voor Technology Base Twente, in overeenstemming met de door de Commissie van Wijzen geformuleerde uitgangspunten. Verder dienen de onduidelijkheden ten aanzien van de oppervlakken van de huidige en toekomstige ruimtegebruikers te worden opgehelderd.</p>		
10	Particulier 3 (geanonimiseerd)		
10.1	<p>Graag maken wij als direct belanghebbenden van de gelegenheid gebruik onze zienswijze te geven op het ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau Ontwikkeling Technology Base Twente.</p> <p>De ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau, hier verder te noemen ONRD, vormt de start van onderzoeken en procedures om de ruimtelijke besluiten voor het noordelijk deel van het gebied te nemen. De ONRD vormt tevens de start van het opstellen van de m.e.r.-procedure.</p> <p>In hoofdstuk 2 van de ONRD worden de randvoorwaarden en uitgangspunten vanuit het vigerende ruimtelijke beleid (het kader) voor de ontwikkeling van Technology Base Twente weergegeven. Daarnaast wordt de voorgenomen activiteit beschreven en worden de autonome ontwikkelingen rondom de luchthaven benoemd.</p> <p>De Commissie Wientjes geeft in haar advies van oktober 2014 aan om meer werkgelegenheid in de regio te creëren, door onder andere gebruik te maken van de aanwezige infrastructuur van het luchthavengebied. De Commissie adviseert aansluiting te zoeken bij het topsectorenbeleid door binnen de regionale economie een nog sterkere focus te leggen op High Tech Systems and Materials (HTSM) en Advanced Materials and Manufacturing (AMM). Daarbij adviseert de commissie om de bestaande start- en landingsbaan te behouden als uniek bezit voor de Technology Base Twente, waarbij ruimte is voor luchtvaart gebonden bedrijvigheid en General en Business Aviation. Voorts geeft de Commissie bij de ontwikkeling aan dat het regionale belang boven het eigen belang dient te worden gesteld.</p> <p>De nieuwe ontwikkelingen vragen om aanpassing van het ruimtelijke beleid. Zo moet de Ruimtelijke Visie Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o. van de provincie Overijssel en de gemeentelijke Structuurvisie worden aangepast, zodanig dat de huidige luchtvaart gebonden bedrijvigheid wordt aangevuld met de focus op bedrijvigheid in de High Tech Systems and Materials (HTSM) en</p>	<p>Deze zienswijze wordt opgevat als een vertaling van de beschrijving in het ONRD vanuit het perspectief van de indiener en heeft geen gevolgen voor de ONRD en het MER.</p>	Nee

	<p>Advanced Materials en Manufacturing (AMM). Belangrijk beleidskader hierbij is de 'Ladder duurzame verstedelijking', beleid dat bepaalt dat in uitzonderlijke situaties nieuwe bedrijfsterreinen mogen worden opgericht als de te huisvesten bedrijven nergens anders geplaatst kunnen worden.</p> <p>Uit de ONRD blijkt dat het plangebied voor geplande Technology Base Twente 228 ha groot is. Het voormelde gebied bestaat uit het luchthavengebied, HTSM/AMM en een stukje van de ontsluiting op de N737.</p> <p>Het gebied zal worden ingericht voor bedrijvigheid in de HTSM/AMM-sector, naast de ruimte die nodig is voor de vliegfunctie ten behoeve van Business Aviation en General Aviation en luchtvaart gebonden bedrijvigheid. Hoe de verdeling binnen deze 228 ha zal zijn tussen luchthaven gebonden bedrijven en overige bedrijven is op dit moment niet bekend.</p> <p>In het ONRD is op pagina 12 te lezen dat gevarieerd kan worden in het karakter en de invulling van de gebiedsontwikkeling, in groeibeelden van de luchtvaartactiviteiten. De milieueffecten van deze varianten worden vergeleken met de situatie die ontstaat als de Technology Base Twente niet wordt gerealiseerd (de nul variant of referentie situatie).</p> <p>Er zijn twee varianten opgesteld die voldoen aan de hierboven gestelde criteria; een 'startvariant' en een 'groeivariant'. De selectie heeft plaatsgevonden op basis van de groei van werkgelegenheid en milieueffecten. Deze twee varianten worden meegenomen in het MER.</p> <p>De startvariant betreft een campus inrichting, vergeleken met de groeivariant de minste ruimte voor bedrijven en het laagste aantal vliegbewegingen. Deze variant bevat categorie 4 bedrijven of vergelijkbaar, geen aparte vliegbewegingen voor MRO bedrijven, en per jaar 60 starts of landingen voor C2C/EOL bedrijvigheid, 600 vliegbewegingen van zakenvliegtuigen en 10.000 vliegbewegingen van General Aviation. Voor de zakenvliegtuigen en General Aviation worden MRO activiteiten meegenomen.</p> <p>De groeivariant heeft een verdicht bedrijventerrein. Deze variant heeft het grootste bebouwd oppervlak met de meeste bedrijven en het hoogste aantal vliegbewegingen. Het bedrijventerrein huisvest categorie 4 HTSM/AMM bedrijven of vergelijkbaar. Een beperkt aantal bedrijven in de 'kern' van het plangebied mag behoren tot categorie 5. Daarnaast is het aantal vliegbewegingen per jaar voor MRO 200, voor C2C/EOL 240, voor BA 1800 en voor GA 18.000.</p> <p>Voorts wordt in het ONRD gesteld dat ter bepaling van de referentiesituatie het voor het MER van belang is om ook enkele autonome ontwikkelingen in de</p>		
--	---	--	--

	omgeving in kaart te brengen. Voor het MER plandeel Noord zijn dit het ADT middengebied, de (geplande) woningbouw op de locaties Fokkerweg, Overmaat, Prins Bernhardpark en 't Vaneker alsook de Twente Safety Campus.		
10.2	Het wekt bevreemding dat wordt gesteld dat voormelde autonome ontwikkelingen ter bepaling van de referentiesituatie van belang zouden zijn. Vermelde gebieden maken immers geen deel uit van het 228 hectare grote plangebied Technology Base Twente en kunnen leiden tot een vertekend beeld van het in kaart brengen van een deel van de milieuaspecten t.g.v. de ontwikkelingen aangaande het plangebied Technology Base Twente.	Zie antwoord op zienswijze 1.3	Nee
10.3	In hoofdstuk drie wordt de aanpak van de milieubeoordeling aangegeven. Aangegeven wordt dat voor de huidige situatie (o.a. verkeersgegevens) wordt uitgegaan van het jaar 2014 (of zoveel recenter als mogelijk). Voor de referentiesituatie wordt 2026 aangehouden, dat wil zeggen 10 jaar na het in werking treden van het besluit of plan. In de referentiesituatie wordt rekening gehouden met alle autonome ontwikkelingen in de omgeving die tussen 2014 en 2026 plaatsvinden. Een opsomming van deze autonome ontwikkelingen is in paragraaf 2.3 ONRD gegeven.	Zie antwoord op zienswijze 10.1	Nee
10.4	In het MER zullen de voorgenomen activiteiten op diverse milieuaspecten worden beoordeeld. Gesteld wordt dat voor de milieuonderzoeken voor een groot deel wordt uitgegaan van de benoemde aspecten in tabel 4 beoordelingskader. In voormelde tabel zijn ook de criteria voor de beoordeling beschreven. Allereerst dient hier te worden vermeld dat uit voormelde tekst bij tabel 4 blijkt dat niet met zekerheid kan worden gesteld dat alle in de tabel genoemde milieuaspecten en criteria zullen worden onderzocht. Immers gesteld wordt dat voor een groot deel wordt uitgegaan van het beoordelingskader. Dit impliceert dat geen zekerheid bestaat of alle in voormelde tabel genoemde milieuaspecten worden meegenomen.	De in tabel 4 genoemde aspecten en daaraan gekoppelde criteria worden in het MER onderzocht. Dit is het beoordelingskader. Het in de ONRD opgenomen beoordelingskader vormt het eerste uitgangspunt. Dit kan natuurlijk gedurende de m.e.r.-procedure worden aangepast en uitgebreid om zo een adequate presentatie van milieueffecten in het MER te borgen.	Nee
10.5	Met betrekking tot de te onderzoeken aspecten t.b.v. het MER kan het volgende worden opgemerkt. In het beoordelingskader ontbreekt het milieuaspect kunstmatig licht. Wij verzoeken u dit milieuaspect toe te voegen in het beoordelingskader. Hiertoe kan het volgende worden overwogen. 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 toename van lichtbronnen moet	Zie 1.12	Ja

	<p>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.</p> <p>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 verwijzen wij u naar het Alterra rapport nr. 778 (bijlage 1). Onderhavig rapport dient als ingevoegd en als onderdeel bij deze zienswijze te worden beschouwd. Ofschoon over de gevolgen van nachtelijk kunstlicht voor de mens relatief weinig bekend is concludeerde de gezondheidsraad in het jaar 2000 in haar rapport (bijlage 2): 'Hoewel er geen aanwijzingen uit epidemiologisch onderzoek zijn, valt niet 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'.</p> <p>Onderhavig rapport dient als ingevoegd en als onderdeel bij deze zienswijze te worden beschouwd.</p> <p>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 het plangebied Technology Base Twente waarneembaar zal zijn hetgeen leidt tot een verstoring van het nachtelijk landschap.</p>		
10.6	<p>Tevens zou in het beoordelingskader aandacht dienen te worden besteed aan het aspect duurzaamheid. Dit milieuaspect is in zijn geheel niet terug te vinden in het beoordelingskader zoals in tabel 4 van het ONRD is vermeld.</p>	<p>"Duurzaamheid" als afzonderlijk aspect is vanuit de betekenis die de VN commissie Bruntland daar aan geeft, te algemeen en niet onderscheidend voor de beoordeling van varianten. Onze opvatting is dat juist met het beoordelingskader in de ONRD op een goede wijze invulling wordt gegeven aan het begrip "duurzaamheid".</p>	Nee
10.7	<p>Aangaande het in het beoordelingskader benoemde milieuaspect geluid kan het</p>	<p>Uitgangspunt is dat er niet gevlogen wordt tussen 23</p>	Ja

<p>volgende worden opgemerkt. In de ONRD wordt het volgende gesteld. De voorgenomen activiteit maakt de ontwikkeling van industriële bronnen en vliegverkeer mogelijk en heeft bovendien een verkeers- aantrekkende werking. Al deze bronnen hebben een effect op de totale geluidsbelasting in de omgeving. Ten behoeve van het luchthavenbesluit worden de wettelijke contouren (Wet luchtvaart) voor luchtvaartgeluid berekend, te weten de 70, 56 en 48 dB(A) Lden-contour. Effecten qua grondgeluid worden bepaald aan de hand van de vlootmix van de voorgenomen activiteit. Om de effecten van de verkeers-aantrekkende werking en cumulatieve effecten te bepalen, wordt de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer berekend. Op basis van vlekkenkaarten, waarbij milieucategorieën aan bepaalde bedrijfstypen worden toebedeeld, wordt de Letmaal ten gevolge van de industriële bronnen berekend. De voor de Wet geluidhinder relevante Letmaal-contour van 50 dB(A) wordt uitgezet. Voor het studiegebied wordt de cumulatieve geluidsbelasting van het luchtverkeer (exclusief overvliegend verkeer), wegverkeer, spoorverkeer en industrie berekend.</p> <p>De resulterende geluidscontouren worden beoordeeld aan de hand van de volgende criteria:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aantal woningen en geluidsgevoelige gebouwen binnen 70, 56 en 48 dB(A) Lden-contour (luchtvaart). - Totaal aantal ernstig gehinderden binnen de Lden-contour van 40dB(A) (luchtvaart). - Aantal ernstig gehinderden binnen een gebied van 10x10 km en de 55 Lden-contour (cumulatie). - Aantal woningen binnen 50 dB Letmaal-contour (indien van toepassing). <p>Omdat ervan uitgegaan wordt dat er geen nachtelijk vliegverkeer is, zijn er geen criteria voor de Lnight opgenomen. De nacht is van 23.00 uur tot 7.00 uur. Naast de Lden-contouren worden ook 24-uurswaarden bepaald (L24u) die in het natuuronderzoek worden gebruikt om de effecten op eventuele verstoring te bepalen.</p> <p>Allereerst dient hier te worden opgemerkt dat voortdurende blootstelling aan omgevingsgeluid geluidsschade, hinderbeleving en slaap verstoring oplevert. Weliswaar zijn de criteria vermeld in het ONRD, te weten de wettelijk grenswaarden, echter gelet hetgeen voormeld dient ook rekening te worden gehouden met de effecten onder de wettelijk vastgestelde grenswaarden voor geluid.</p>	<p>uur 's nachts en 6 uur 's morgens.</p> <p>Op basis daarvan worden onderzoeken verricht binnen de daarvoor geldende wettelijke en beleidskaders. Dit zijn nl. de kaders waaraan getoetst kan en moet worden. Ook zal aandacht worden besteed aan effecten onder norm. Zo zullen ook het aantal gehinderden en ernstig gehinderden in kaart worden gebracht en zullen de effecten van circuitvluchten worden beschouwd.</p> <p>NB. ten opzichte van de ONRD is er in de ochtend één uur bijgekomen, de periode is met één uur verlengd.</p>	
---	--	--

	<p>Ten tweede dient te worden vermeld dat het bevreemding wekt dat overvliegend luchtverkeer niet wordt meegewogen in de cumulatieve geluidsbelasting. Immers het gebied ligt in een zogenaamde vliegstraat. Weliswaar wordt gevlogen op enkele kilometers hoogte maar dit neemt niet weg dat dit geluid voort brengt. Wij zijn van mening dat dit dient te worden meegewogen in de cumulatieve geluidsbelasting</p> <p>Voorts wordt uitgegaan van de aanname dat er geen nachtelijk vliegverkeer zal zijn. Nu niet met zekerheid wordt gesteld dat er geen nachtelijk vliegverkeer zal zijn dienen de criteria Ln_{night} wel degelijk onderzocht te worden.</p>		
10.8	<p>Tevens is niet duidelijk hoe de vliegroutes zijn vastgelegd zodat niet duidelijk is wat de effecten zijn voor bepaalde zones in het plangebied hetgeen van wezenlijk belang is bij de effectbepalingen.</p>	<p>De omgevingseffecten van de (VFR en IFR) vliegroutes worden meegenomen in het MER voor luchthaven Twente. De aan- en uitvliegroutes vormen juridisch gezien geen onderdeel van het luchthavenbesluit. Het vaststellen van de vliegroutes krijgt zijn beslag via een wijziging van de Regeling luchtverkeersdienstverlening. Deze wijziging kent een eigenstandige besluitvormingsprocedure op basis van de Wet luchtvaart (artikel 5.11).</p>	Nee
10.9	<p>Eveneens wordt uit het ONRD niet duidelijk of bij het berekenen van geluid rekening zal worden gehouden met de meteomarge en hoe deze zal worden toegepast in de geluidsberekening. In de Wet Luchtvaart is immers vastgelegd dat de contouren die de basis vormen voor de beperkingsgebieden (70, 56 en 48 dB Lden) mét meteomarge dienen te worden berekend.</p>	<p>Berekeningen worden uitgevoerd volgens de wettelijk voorgeschreven methoden; zo nodig wordt daarin de meteomarge verdisconteerd.</p>	Nee
10.10	<p>Aangaande het in het beoordelingskader benoemde milieuaspect lucht kan het volgende worden opgemerkt. In de ONRD wordt vermeld dat voormeld aspect zal worden beoordeeld op de volgende criteria:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jaargemiddelde concentratie NO₂ in [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]. - Jaargemiddelde concentratie PM 10 in [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]. - Overschrijding grenswaarde PM 10 24-uursgemiddelde. - Jaargemiddelde concentratie PM2.5 in [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]. <p>Opgemerkt dient te worden dat, m.u.v. de overschrijding grenswaarde PM10, het bij de berekende resultaten om jaargemiddelden gaat. Blootstelling aan hogere concentraties in een kort tijdsbestek, bijvoorbeeld enkele weken is niet</p>	<p>In het MER en de onderliggende onderzoeken wordt gehandeld overeenkomstig wet- en regelgeving, rekenregels en modellen. Er worden voor het MER geen meetpunten opgericht, noch metingen verricht.</p>	Nee

	<p>uitgesloten en geeft derhalve geen goed beeld. Blootstelling aan hoge concentraties in een kort tijdsbestek kan gezondheidsklachten opleveren. Voorts zal de PM 2,5 niet zonder meer afgeleid mogen worden van de resultaten van de PM 10-berekeningen nu sprake is van een nieuw te nemen luchthavenbesluit</p> <p>Eveneens zijn de locaties van de meetpunten en hun aantal niet bekend. Graag zouden wij op de hoogte worden gesteld van het totaal aantal meetpunten, wat er wordt gemeten, de frequentie en de locatie(s) van deze meetpunten.</p>		
10.11	<p>Met betrekking tot het in het beoordelingskader benoemde natuur kan het volgende worden opgemerkt. In de ONRD wordt het volgende vermeld: Door de herinrichting van het gebied kan er sprake zijn van effecten op flora en fauna. De volgende effecten worden in het MER onderzocht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vernietiging van het leefgebied. - Barrière werking (fauna binnen omheining luchthavengebied versus daarbuiten). - Verstoring. - Vernatting en verdroging vanwege veranderingen in de waterhuishouding. - Stikstofdepositie (in Natura 2000 gebied): <p>Indien er geen sprake is van toename van stikstof kunnen de (project)effect(en) vanwege stikstofdepositie buiten beschouwing worden gelaten.</p> <p>In het MER wordt onderbouwd of sprake is van een toe- of afname van de stikstofdepositie en de gevolgen voor Natura 2000 gebieden.</p> <p>Bij vernietiging van het leefgebied wordt aangegeven welke natuurwaarden door de Technology Base Twente verdwijnen. Compensatie van die natuurwaarden vindt op voorhand al plaats in het zuidelijk gelegen gebied, dat onderdeel uitmaakt van de ecologische hoofdstructuur, waar momenteel een m.e.r.-procedure voor loopt (project Middengebied Luchthaven Twente). De natuur die verloren zou zijn gegaan bij een burgerluchthaven is namelijk al als te compenseren natuur meegenomen in de plannen voor de ontwikkeling van het middengebied.</p> <p>Allereerst dient te worden opgemerkt dat niet wordt vermeld wat exact onder verstoring wordt verstaan. Een nadere omschrijving van dit begrip ligt mitsdien voor de hand.</p> <p>Voorts wekt het bevreemding dat slechts enkel de stikstofdepositie in Natura 2000 gebied in ogenschouw wordt genomen en niet voor het gehele gebied.</p>	<p>De stikstofdepositie berekeningen richten zich alleen op de Natura2000-gebieden omdat hiervoor instandhoudingsdoelen zijn bepaald die zijn gerelateerd aan stikstof. Voor overige gebieden gelden dergelijke doelen niet.</p>	Nee

10.12	<p>Eveneens dient alhier opgemerkt te worden dat het bevreemding wekt dat een compensatie van natuurwaarden op voorhand plaatsvindt. De enkele stelling dat de natuur die verloren zou zijn gegaan bij een burgerluchthaven al als te compenseren natuur is meegenomen in de plannen voor de ontwikkeling van het middengebied treft geen doel, immers door het ontbreken van een concreet inrichtingsplan en een landschappelijk inpassingsplan zijn de omvang en beleving van de landschapseffecten op dit moment nog niet goed te beoordelen.</p>	<p>Het ontwerp voor de inrichting van de EHS is o.a. gebaseerd op compensatie van natuurwaarden die elders als gevolg van de integrale gebiedsontwikkeling verloren gaan. Voor het plangebied Noord is – vanwege het ontbreken van een concreet inrichtingsplan- uitgegaan van een worst case scenario. Compensatie geschiedt bij voorkeur voordat de verstorende activiteit plaatsvindt.</p>	Nee
10.13	<p>Tevens dient alhier te worden vermeld dat om de vliegfunctie te behouden er op grond van de Wet luchtvaart een nieuw luchthavenbesluit nodig is. Wellicht ten overvloede wijzen wij u erop dat er in het recent verleden een hoop commotie is ontstaan aangaande de massale bomenkap die verband hield met de beperkingsgebieden aangaande de vliegveiligheid.</p> <p>Nu uit het ONRD blijkt dat voor het eerste kwartaal van 2016 een nieuw ontwerp Luchthavenbesluit is gepland dient op voorhand informatie over de hoogtebeperkingen, voorafgaand aan de besluitvorming te worden uitgewerkt. De commissie voor de milieueffectrapportage geeft in haar advies van 28 mei 2014, rapportnummer 2581-150 aan deze uitwerking gestalte te geven door:</p> <ul style="list-style-type: none"> - een eenduidige interpretatie van de beperkingenkaarten uit de bijlagen bij het luchthavenbesluit te geven; - grosso modo aan te geven waar en hoeveel bomen en andere objecten buiten het luchthaventerrein afgetopt of gekapt moeten worden; - indien voorgaande punten zich niet beperken tot enkele individuele gevallen, de effecten voor natuur en landschap uit te werken. 	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.4.</p>	Nee
10.14	<p>In hoofdstuk 3.7.1 is sprake van een passende beoordeling. De passende beoordeling onderzoekt of de te nemen besluiten in overeenstemming met de Natuurbeschermingswet genomen kunnen worden, dat wil zeggen of een Natuurbeschermingswetsvergunning verleend kan worden.</p> <p>De effecten die passend beoordeeld zullen worden, betreffen uitsluitend die van een verandering in stikstofdepositie. Van de overige mogelijke effecten (bv geluid of waterhuishouding) kan op voorhand uitgesloten worden dat ze significant negatief zijn. Deze conclusie kan worden getrokken op basis van een voor-toets die voor het MER Luchthavenbesluit uit 2013 is uitgevoerd, waar werd uitgegaan van een burgerluchthaven. De Gebiedsontwikkeling Noord leidt niet tot meer effecten als</p>	<p>In het MER wordt onderzocht en onderbouwd of de passende beoordeling kan worden beperkt tot stikstofdepositie. Indien andere aspecten qua invloed uitstijgen boven hetgeen in de passende beoordeling uit 2013 is geconstateerd, dan zal het MER tevens die aspecten behandelen, zodat de juiste informatie beschikbaar is voor de besluitvorming rond een nieuwe Nbw-vergunning.</p>	Nee

	<p>gevolg van geluidverstoring, verdroging, stikstofdepositie of ruimtebeslag dan in het geval van een burgerluchthaven.</p> <p>De enkele stelling dat op voorhand kan worden uitgesloten dat mogelijk overige effecten significant negatief zijn door een beroep te doen op basis van een voor-toets die voor het MER Luchthavenbesluit uit 2013 is uitgevoerd dient te worden verworpen nu sprake is van een geheel andere ruimtelijke ontwikkeling en inrichting van het gebied. Daarnaast wordt in het ONRD gesteld dat voor de huidige situatie (o.a. verkeersgegevens) wordt uitgegaan van het jaar 2014 (of zoveel recenter als mogelijk). Voor de referentiesituatie wordt 2026 aangehouden, dat wil zeggen 10 jaar na het inwerking treden van het besluit of plan. In de referentiesituatie wordt rekening gehouden met alle autonome ontwikkelingen in de omgeving die tussen 2014 en 2026 plaatsvinden.</p>		
10.15	<p>In hoofdstuk 3.12 van het ONRD wordt vermeld dat er een gezondheidskundige evaluatie wordt uitgevoerd (GES). De GES zal worden gebaseerd op de uitgevoerde berekeningen voor geluid, lucht en externe veiligheid. De GES-scores zijn bepaald op basis van de achterliggende studie die voor deze aspecten zijn uitgevoerd. De GES gaat echter niet in op de veranderingen van gezondheid op basis van de indicatoren hinder, slaapverstoring, verhoogde bloeddruk en ademhalingsziekten. Eveneens is in het ONRD geen sprake om een gezondheidsbelevingsonderzoek uit te voeren voor aanvang van het project. Gelet op de mogelijke gezondheidseffecten zou het wenselijk zijn voorafgaand aan de op te stellen MER een nulmeting uit te voeren en daarbij te kijken naar diverse en waarschijnlijke effecten van blootstelling aan geluid zoals hinder, slaapverstoring, verhoogde bloeddruk en van blootstelling aan een verminderde luchtkwaliteit zoals ademhalingsziekten.</p>	<p>Voor de commerciële burgerluchthaven is de toezegging gedaan voor een gezondheidsmonitor. De omvang van de gevolgen van het voornemen lijkt wezenlijk geringer dan die van de commerciële burgerluchthaven. Afgewogen zal worden of een gezondheidsmonitor hier op zijn plaats is.</p>	<p>Ja GES uit de NRD verwijderen</p>
10.16	<p>Kennis genomen hebbende van de Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau Ontwikkeling Technology Base Twente en gelet hetgeen voormeld, verzoeken wij u beleefd in de verdere besluitvorming rekening te houden met hetgeen door ons is aangevoerd in deze zienswijze.</p> <p>Wij stellen het als direct belanghebbenden op prijs op de hoogte te worden gehouden.</p>	<p>Wij berichten diegenen die zienswijzen hebben ingediend over onze reactie daarop zoals dat in de vaststellingsprocedure van het NRD is meegenomen. Direct omwonenden en belanghebbenden worden bij belangrijke mijlpalen of ontwikkelingen actief geïnformeerd. Op www.technologybasetwente.nl zijn de ontwikkelingen ook te volgen.</p>	<p>Nee</p>

11	Stichting Dorpsbelang Deurningen		
11.1	<p><u>Verkeer</u> De plannen hebben zonder meer een verkeers-aantrekkende werking. De verkeerssituatie rondom Deurningen moet geduid worden als een mobiliteitsknelpunt vanwege de verwachte toename van verkeer vanuit het Noorden en Noord-Westen van Nederland. In de voorliggende plannen is onvoldoende onderkend dat wanneer ruimte wordt geboden voor de hier voor omschreven activiteiten dit zijn weerslag zal hebben op het aantal verkeersbewegingen in en rond de kern Deurningen. Een sterke toename wordt verwacht. Ondergetekende vraagt bijzondere aandacht voor de verkeersafwikkeling.</p>	Met behulp van het regionale verkeersmodel wordt het effect inzichtelijk gemaakt op de huidige verkeersintensiteiten, de autonome groei van het verkeer en de toename daarvan als gevolg van de beoogde ontwikkelingen, functies en activiteiten binnen het plangebied Noord als onderdeel van Technology Base Twente op het regionale wegennet. Daarmee wordt ook inzicht verkregen in de verkeerssituatie rondom Deurningen.	Nee
11.2	<p><u>Geluid</u> De voorgenomen activiteit maakt de ontwikkeling van industriële bronnen en vliegverkeer mogelijk. Dat betekent dat voldoende aandacht moet zijn voor de geldende geluidsnormen en dat onderzocht moet worden in hoeverre de geluidsnormen in en rond het dorp Deurningen worden overschreden. Uit de Ontwerp Notitie blijkt niet dat deze gevolgen zijn of worden onderzocht.</p>	Tabel 4 van de ONRD geeft aan dat het aspect geluid ten behoeve van het MER wordt onderzocht. Deze onderzoeken worden verricht op basis van daarvoor geldende wettelijke kaders. Op basis daarvan wordt inzichtelijk gemaakt of en waar sprake is van overschrijding van normen/grenzen.	Nee
11.3	<p><u>Lucht</u> De voorgenomen activiteit maakt de ontwikkeling van in industriële bronnen en vliegverkeer mogelijk. Dat betekent dat voldoende aandacht moet zijn voor de gevolgen van een en ander op de luchtkwaliteit en dat onderzocht moet worden in hoeverre deze normen in en rond het dorp Deurningen worden overschreden. Uit de Ontwerp Notitie blijkt niet dat deze gevolgen zijn of worden onderzocht.</p>	Tabel 4 van de ONRD geeft aan dat het aspect lucht ten behoeve van het MER wordt onderzocht. Deze onderzoeken worden verricht op basis van daarvoor geldende wettelijke kaders. Op basis daarvan wordt inzichtelijk gemaakt of en waar sprake is van overschrijding van normen/grenzen.	Nee
11.4	<p><u>Natuur</u> De herinrichting van het gebied heeft zondermeer invloed op de aanwezige flora en fauna, in de directe omgeving, maar ook in en rond het dorp Deurningen. Indien en voorzover bij de uitvoering van de plannen natuurwaarden verdwijnen, dan zullen deze gecompenseerd moeten worden. Een en ander is in de Ontwerp Notitie weliswaar genoemd, maar niet uitgewerkt en de stichting Dorpsbelang Deurningen blijft hierbij graag betrokken.</p>	In het MER wordt aandacht besteed aan het aspect "natuur" als gevolg van de beoogde ontwikkelingen binnen het plangebied Noord. Ook de effecten op de natuur in de omgeving worden daarbij meegenomen. Compensatie van natuurwaarden die verloren gaan vindt voornamelijk plaats binnen de EHS. Het ontwerp voor de inrichting van de EHS is daarop gebaseerd. De dorpsraad Deurningen wordt bij belangrijke mijlpalen of ontwikkelingen actief geïnformeerd. Op	Nee

		www.technologybasetwente.nl zijn de ontwikkelingen ook te volgen.	
12	VVEAT		
12.1	<p>Wij vinden de invulling van de voorliggende Ontwerpnotitie te mager. Wanneer wordt het vliegen, de bedrijvigheid, de Twentse economie nu eens met kracht aangepakt i.p.v. via steeds zachter wordende voorstellen? De hoofddirectie van Vredestein gaat naar Amsterdam/Schiphol..... Straks wordt het minimale vliegen op Twente ook nog beperkt door een vleermuis</p> <p>Dit is idioot! Laat de politiek eens een krachtig signaal geven!!</p>	Deze zienswijze betreft een opvatting en hartenkreet maar leidt niet tot aanpassing van de ONRD.	Nee
12.2	<p>In de "Ontwerp notitie Reikwijdte Detailniveau Ontwikkeling Technology Base Twente" wordt gesproken over 2 varianten: een startvariant en een groeivariant. Onze vragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Waarom is niet voor gewoon één ontwikkeling gekozen, dus zonder de beperkingen van de startvariant? <p>Als het bedrijventerrein nooit hoogwaardig verdicht zou worden blijft men hangen in de veel te beperkte startvariant.</p>	De invulling van het gebied en het gebruik van de luchthaven is nog onbekend. De voorgestelde varianten in de ONRD zijn bedoeld om de bandbreedte van de milieueffecten te bestuderen. De adviezen van het Topteam en het Kwaliteitsteam aangevuld met marktonderzoeken worden vervolgens betrokken bij het opstellen van de voorkeursvariant welke naar verwachting past binnen de geschetste bandbreedte. Deze voorkeursvariant is uitgangspunt bij het in procedure brengen van de besluiten en verdere ontwikkeling van het gebied.	Nee
12.3	De startvariant zou inhouden: geen aparte vliegbewegingen voor MRO-bedrijven. Waarom deze beperking? Als zich direct na de start toch een MRO-bedrijf aandient, dan kan dit bedrijf zijn bedrijvigheid niet voldoende ontplooiën. Dit is contraproductief.	Zie antwoord op zienswijze 12.2	Nee
12.4	Waarom in de startvariant maar 600 vliegbewegingen voor zakenvliegtuigen (dit is gemiddeld minder dan 1 landend en startend vliegtuigje per dag)? Dit is te beperkt. Een directe keuze voor 1800 vliegbewegingen van zakenvliegtuigen per jaar is beter, maar misschien nog niet genoeg.	Zie antwoord op zienswijze 12.2	Nee
12.5	Vallen onder General Aviation ook: al of niet geregelde taxivluchten?	Onder General Aviation wordt verstaan alle Nederlandse luchtvaart en activiteiten in de lucht met	Nee

		uitzondering van: <ul style="list-style-type: none"> - Geregeld lijndienstverkeer; - Charters - Militaire vluchten - Regeringsvluchten General Aviation is daarmee niet gebonden aan type luchtvaartuigen en heeft betrekking op zowel economische functies als recreatieve functies. Op basis van deze definitie vallen taxivluchten onder General Aviation.	
12.6	Waaronder vallen vrachtluchten, regeringsvluchten, incidentele sportvluchten (genoemd in rapport CvW), etc. etc. (zie hieronder)?	Zie antwoord op zienswijze 12.5.	Nee
12.7	<p>Onze indruk is dat het "beperkt luchtvaartgebruik" van vliegveld Twente in de Ontwerp notitie veel te beperkt wordt ingevuld.</p> <p>Zie hieronder ons eerdere opmerkingen over het gebruik van vliegveld Twente. Volgens de besluiten van PS en de Raad van Enschede zal een Luchthavenbesluit voor vliegveld Twente worden aangevraagd. Wij nemen aan dat ADT hier reeds voluit aan werkt.</p> <p>Gezien het belang van het genoemde luchtvaartbesluit voor Twente wil de VVEAT hierin graag meedenken. Wij hopen dat u onze inbreng zult waarderen en waar mogelijk meenemen in de aanvraag.</p> <p>De VVEAT vindt dat het luchthavenbesluit voor vliegveld Twente "<u>ruim</u>" zal moeten zijn. Dit vooral om actuele en toekomstige initiatieven voor het gebruik van de Twentse landingsbaan niet in de weg te staan: initiatieven die ervoor moeten zorgen dat de economie in de regio gaat groeien.</p> <p>Het luchthavenbesluit zal o.i. moeten waarborgen dat het vliegveld geschikt is voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - General en Business Aviation in de ruimste zin (niet alleen vliegtuigen voor 4 of 8 inzittenden moeten geaccomodeerd kunnen worden maar ook GA/BA-vliegtuigen met bijv. 20, 50 en meer passagiers) - Taxivluchten (ook geregelde taxivluchten) - Militair (mede)gebruik! - Ambulancevluchten, politievluchten, maatschappelijke vluchten, controlevluchten 	<p>Wij werken momenteel aan het verkrijgen van een nieuw luchthavenbesluit gebaseerd op een reële aanname van de verwachte vlootmix. In het MER worden o.a. de effecten daarvan onderzocht op natuur en milieu. De inzet is niet gericht op het ontwikkelen van een commerciële burgerluchthaven maar op een burgerluchthaven dat General Aviation mogelijk maakt. Zie voor de betekenis het antwoord op zienswijze 12.5.</p>	Nee

	<ul style="list-style-type: none"> - In-/uitvliegvluchten, Testvluchten t.b.v. luchtvaartbedrijven en luchtvaartgerelateerde bedrijven (ook met grote/grotere vliegtuigen) - Vrachtluchten t.b.v. de gevestigde bedrijven en instellingen (veelal met grote/grotere vliegtuigen) -> Incidentele vluchten met grote/grotere passagiersvliegtuigen t.b.v.: -> Sportclubs: FC Twente, bezoekende clubs, etc. (dit aspect is ook al in het rapport van de Commissie van Wijzen genoemd) -> Evenementen in ruimste zin (bijv. Military Boekelo, muziekevenementen, festivals, etc.) -> Officiële bezoeken (bijv. regerings-, staatsbezoeken) -> Bedevaarten -> Grote gezelschappen (speciale charters) - Opvang overcapaciteit van andere vliegvelden - Accommodatie intercontinentale vluchten: (goed "lange baan"-gebruik en opvang voor andere vliegvelden, zoals FMO) - En niet het minst.... Een mogelijk latere opschaling naar een regionale luchthaven!! 		
12.8	<p>Het accommoderen van grote/grotere vliegtuigen en mogelijk militair luchtverkeer houdt o.a. in dat direct rekening gehouden moet worden met een ruim voldoende geluidsbuffer.</p> <p>Voor een snelle, praktische ingangzetting van de vliegactiviteiten op Twente kunnen de huidige gebruikers een belangrijke rol spelen. Zij dienen betrokken te worden.</p>	Zie antwoord op zienswijze 12.5	Nee
13	VOLT		
13.1	<p>Vereniging Omwonenden Luchthaven Twente (VOLT) maakt graag gebruik van uw uitnodiging een zienswijze over het ontwerp van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau kenbaar te maken. Hieronder geven wij onze opmerkingen per thema aan.</p>	<p>In de zienswijze wordt op veel onderdelen een standpunt weergegeven over de beoogde invulling. Dat is echter aan de orde bij de procedure van het bestemmingsplan en niet in deze procedure voor de MER..</p> <p>Het MER is bedoeld om het milieu een volwaardige positie te geven in de besluitvorming; hier structuurvisies, bestemmingsplannen en een Luchthavenbesluit.</p>	

		<p>Op deze opmerkingen wordt in deze beantwoording van de zienswijzen op de ontwerp-NRD dan ook niet ingegaan.</p> <p>Verder wordt een aantal malen gerefereerd aan het voorlopige toetsingsadvies van de MER uit 2014 over de MER bij het Luchthavenbesluit. De nieuwe situatie kent een heel ander gebruik van de luchthaven, als onderdeel van de ontwikkeling tot Technology Base, met een onvergelykbare vlootmix, zodat die adviezen niet zonder meer kunnen worden betrokken bij deze MER.</p> <p>Waar relevant wordt de kennis uit dat eerdere MER-proces benut.</p>	
13.2	<p>Plangebied</p> <ul style="list-style-type: none"> In uw advertentietekst [1] refereert u aan de kaders van het advies van de commissie Wientjes, waarbinnen u het betreffende gebied wilt invullen met één NRD en MER, om tot een goede afweging voor de totale ontwikkeling te komen. Uit het kaartje en de tekst op pagina 3 van de ontwerp NRD [2] blijkt de NRD echter slechts betrekking te hebben op een deel van het voormalig luchthaventerrein, terwijl Wientjes pleitte voor een integrale gebiedsontwikkeling [3]. Dit betekent dus dat anders dan op pagina 10 van NRD [2] gesteld, ook De Strip, de Safety Campus, de EHS ontwikkeling ten zuiden van de baan en De Deventerpoort tot het gebied gerekend moeten worden, en dat ontwikkelingen in deze gebieden niet als autonome ontwikkelingen (pagina 13, 14 [2]) gezien moeten worden. <p>VOLT pleit er voor om - conform het advies van wijzen - de integrale gebiedsontwikkeling centraal te stellen. In dit licht is het nodig dat in de MER procedure (ontwikkelingen in) het hele gebied van de voormalige luchthaven meegenomen wordt.</p>	Zie voorwoord en antwoord onder 1.2 en 1.3.	Nee
13.3	<p>Gebiedsinrichting</p> <ul style="list-style-type: none"> In de aankondiging van de NRD wordt gesproken over de ontwikkeling een "bedrijventerrein", en in de paragraaf over gebiedsinrichting (p 11, [2]) vooral 	<p>Wij staan een integrale ontwikkeling voor waarin ook de landschappelijke elementen een belangrijke rol</p>	Ja

	<p>over toe te laten bedrijven, infrastructuur en bebouwing. Dit terwijl de Commissie van Wijzen aangeeft (1) "...dat de landschappelijke kwaliteit van het gebied gewaarborgd dient te worden. Dit impliceert dat in het gebied slechts activiteiten plaats kunnen vinden die die kwaliteit geen geweld aan doen.." en (2) "Technology Base Twente is, behalve een ontwikkelzone van de nieuwe maakindustrie en een locatie met een start- en landingsbaan, vooral ook een aantrekkelijk groen landschap waar omgevingsvriendelijk kan worden gerecreëerd en bijvoorbeeld een typisch Twents initiatief als een hippisch landgoed kan worden gerealiseerd" (p.23 [3]).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het groene karakter van het gebied staat met voorliggende plannen nog meer onder druk. Hoewel op pagina 10 [2] gesuggereerd wordt dat er ruimte is voor 137,5 hectare natuur is dit inmiddels door andere ontwikkelingen in het gebied (o.a. de verkoop van De Strip, en een extra reservering voor General Aviation) een aanzienlijk aantal hectares minder. • De op pagina 12 [2] voorgestelde luchthavengebonden bedrijvigheid is slechts zeer ten dele daadwerkelijk luchthavengebonden. De in het NRD ruim genomen definitie van luchthavengebonden bedrijvigheid, in combinatie met een hoge toegestane bebouwingsdichtheid maakt dat er weinig over blijft van het 'iconische' karakter van het gebied: het wordt - ondanks alle provinciale inspanningen het te grote bedrijventerrein arsenaal te saneren - simpelweg nog een extra bedrijventerrein. <p>VOLT betreft de eenzijdige focus op industrie, en bepleit dat in de NRD garanties voor het groene karakter van het gebied opgenomen worden.</p>	<p>spelen. Zie verder bij voorwoord, 4b en bij antwoord 1.1</p> <p>De omvang van de EHS is ruim 137 ha.</p>	
13.4	<p>Luchthavengebonden bedrijven en activiteiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • De op pagina 12 [2] genoemde bedrijvigheid is niet strikt genomen luchthaven gebonden en hoort derhalve niet thuis in het plangebied. Voorliggende plannen leveren ongewenste concurrentie op met elders leeg staande bedrijventerreinen, en passen niet binnen de integrale landschapontwikkeling in het gebied. In dit verband verwijzen wij graag naar het 'Syconomy rapport' in opdracht van de Staatssecretaris van I&M naar de economische onderbouwing i.v.m. het ontwerp-luchthavenbesluit 2014. Hierin wordt over het luchthaven gebonden bedrijventerrein geconcludeerd dat "het de vraag is of andere locaties vooralsnog niet voldoende capaciteit hebben om aan de vraag naar luchthavengerelateerde bedrijvigheid te voldoen". "Op korte en middellange termijn is er waarschijnlijk 	<p>Zie Algemene opmerkingen eerste bullit en de antwoorden bij 13.1 en 6.3.</p> <p>Het Topteam zal de behoefte aan bedrijvigheid voor Technology Base aangeven.</p> <p>In de aantallen vliegbewegingen zijn alle vliegbewegingen opgenomen die niet tot de Business Aviation gerekend worden, dus ook de zweefvliegbewegingen. De aantallen vliegbewegingen zijn onderbouwd; dat wordt bij het bestemmingsplan meegenomen.</p>	Nee

	<p>ruimte voldoende in de regio om aan de vraag naar ruimte te voldoen."</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hetzelfde rapport [5] betwijfelt ook de economische meerwaarde van een dergelijk bedrijventerrein, een "rendabele exploitatie van het terrein" wordt ingeschat als moeilijker dan in de plannen van ADT voorzien. • Het is daarom niet duidelijk waarom er nu in de varianten weer zo nadrukkelijk wordt ingezet op een luchthavengebonden bedrijventerrein, alsmede een terrein voor AMM/HTSM. Deze bedrijven kunnen ook elders in de regio worden geacommodeerd. • Het is niet duidelijk waarom de ene variant (hoogwaardige verdichte inrichting) meer GA vliegbewegingen zou maken dan de 'campusvariant'. Het aantal vliegbewegingen voor GA staat immers los van de oppervlakte bedrijventerrein. • Ook is niet duidelijk waarom nu voor zowel de Campusvariant als voor de Verdichte Inrichtingsvariant wordt uitgegaan van nóg meer GA vliegbewegingen dan bij het ontwerp-luchthavenbesluit in 2014. Dit zal moeten worden gemotiveerd. • Het is onduidelijk of het aantal zweefvlieg bewegingen mee is genomen in de aantallen vliegbewegingen voor de GA. <p>VOLT bepleit een integrale gebiedsontwikkeling conform het advies van de commissie van Wijzen, waarbij het voormalig luchthaventerrein niet een nieuw bedrijventerrein oplevert. Het aantal vliegbewegingen zal duidelijker moeten worden onderbouwd, en worden losgekoppeld van de inrichtingsvariant. Daarnaast moet duidelijk worden of en hoeveel zweefvliegbewegingen zijn in de aantallen vliegbewegingen voor de GA.</p>	<p>Er is geen koppeling aanwezig tussen het aantal vliegbewegingen en de inrichting volgens campus of hoogwaardig verdicht. De beide varianten geven de uitersten van de bandbreedte weer om de milieueffecten in beeld te brengen.</p>	
13.5	<p>Grond voor een luchthavenbesluit?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Provinciale Staten en de gemeenteraad van Enschede hebben door middel van moties vastgelegd, dat de overheden niet zouden bijdragen aan de exploitatie van het vliegveld. Op pagina 5 [2] wordt ADT genoemd als exploitant. Dat is in strijd met de besluiten van Provinciale Staten en de gemeenteraad van Enschede en met de opdracht van ADT zoals geformuleerd in de gemeenschappelijke regeling. • Op pagina 12 [2] wordt gesteld: "Een luchthavenbesluit wordt genomen op basis van een levensvatbare luchthavenexploitatie." Zo'n luchthavenexploitatie (business case) zal - conform eerdere besluiten - door een private investeerder/exploitant moeten worden opgesteld voordat een luchthavenbesluit 	<p>We hebben kennis genomen van dit punt en zien hierin geen aanleiding de NRD te wijzigen. Zie verder ook antwoord bij 2.1.</p>	Nee

	<p>kan worden genomen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Als - in strijd met besluiten van Provinciale Staten en de gemeenteraad van Enschede - door de provincie een luchthavenbesluit wordt genomen op grond van een aanvraag van ADT zonder business case van een private investeerder/exploitant, wordt een risico genomen dat de publieke sector opnieuw wordt meegezogen in een verlieslatend avontuur. • De haast die blijktens het ONRD wordt gemaakt met de aanvraag voor een luchthavenbesluit strookt niet met het advies van de commissie Wientjes. Die adviseert om de start- en landingsbaan te behouden en ruimte te laten voor luchtvaart gerelateerde bedrijvigheid en General en Business Aviation in de toekomst. Het gaat om het open houden van een optie en "is geen doel op zich. Het gebruik van de baan moet op een logische manier inhaken bij de gebiedsontwikkeling en een toevoeging zijn als vestigingsfactor voor Twente". Het moet passen in een geleidelijke ontwikkeling "waarbij succes de volgende stap bepaalt" (p. 22). Op dit moment is de noodzaak of wenselijkheid van General en Business Aviation niet aangetoond. <p>VOLT is op grond van deze overwegingen van mening dat het voornemen om een luchthavenbesluit aan te vragen in der haast is genomen en niet of onvoldoende is gemotiveerd. VOLT pleit ervoor om met de aanvraag voor een luchthavenbesluit te wachten tot een private investeerder met een gezond business plan zich heeft gemeld. Belangrijk is dat in een dergelijk businessplan helder wordt aangegeven wat de publieke bijdrage en het financiële risico voor overheden zullen zijn.</p>		
13.6	<p>Huidige situatie en referentie kader</p> <ul style="list-style-type: none"> • In de referentiesituatie (pagina 15 [2]) wordt vooruitgelopen op "alle autonome ontwikkelingen die tussen 2014 en 2026 plaatsvinden". Het in de referentiesituatie vooruitlopen op deze ontwikkelingen schetst een onzuiver beeld van de effecten van de totale gebiedsontwikkeling. • Op pagina 13 [2] wordt voorts gesuggereerd dat in 2014 sprake zou zijn van een luchthaven met 2 miljoen passagiers. Dit is een foutieve veronderstelling van zaken: voor de ontwikkeling van een dergelijke grote luchthaven bleek geen enkele marktpartij geïnteresseerd, de omvang van de voor de sluiting van de luchthaven gerealiseerde burgen/luchten is altijd zeer gering geweest. <p>VOLT ziet het voormalige luchthavengebied in de huidige situatie als het groene</p>	<p>De voorgestelde werkwijze met betrekking tot de referentiesituatie is niet afwijkend van de normale MER-praktijk. Zie ook bij Algemene opmerkingen de tweede bullit.</p> <p>Bij het hanteren van de referentiesituatie van het aantal vliegbewegingen in het jaar 2014 wordt uitgegaan van de in dat jaar geregistreerde vliegbewegingen.</p>	Nee

	<p>hart van Twente. Ontwikkelingen in het gebied moeten afgezet worden tegen de huidige realistische situatie, niet tegen 'worst case' scenario's uit het verleden. Voor de referentiesituatie dient het aantal vliegbewegingen te worden genomen dat in 2014 op de luchthaven heeft gevlogen (een paar honderd vliegbewegingen per jaar van de zweefvliegclub en de motorvliegclub). De vliegbewegingen genoemd in het ontwerp-luchthavenbesluit zeggen niets, het plan is immers teruggetrokken en de daarin genoemde aantallen vliegbewegingen hebben nooit gevlogen.</p>		
13.7	<p>Milieuaspect Verkeer</p> <ul style="list-style-type: none"> Bij de huidige plannen is een forse toename van verkeer te verwachten, zeker in combinatie met de ontwikkelingen elders in het gebied van de voormalige luchthaven. De gevolgen van deze ontwikkelingen, zowel apart als gecumuleerd moeten worden gekwantificeerd. <p>VOLT dringt aan op adequaat onderzoek naar de (gevolgen van) toename van verkeer door alle activiteiten op het voormalig luchthaventerrein, waarbij ontwikkelingen die elders in het gebied dan waar de huidige NRD zich tot beperkt nadrukkelijk worden meegewogen. Hierbij dienen zowel effecten op naturae2000 gebieden, EHS, als belangen van omwonenden (inclusief het dorp Lonneker) te worden meegewogen.</p>	Zie beantwoording bij 11.1.	Nee
13.8	<p>Milieuaspect Geluid</p> <ul style="list-style-type: none"> In de concept NRD wordt aangegeven dat de wettelijke contouren voor luchtvaartgeluid (70, 56 en 48 dB(A) Lden -contouren) worden berekend. De Commissie MER adviseerde in haar voorlopig toetsingsadvies luchthavenbesluit Twente [4] echter: <ul style="list-style-type: none"> Het aantal personen en de ligging en het aantal woningen en andere gevoelige objecten vanaf 42 dB(A) Lden in beeld te brengen. De Commissie adviseert hierbij de klasse 42-45 dB(A) en vervolgens per geluidklasse van 5 dB tot 70 dB(A) Lden. De verschuivingen ten opzichte van de referentie inzichtelijk te maken. Bijvoorbeeld op basis van verschilkaarten en/of door verschuivingen in aantallen blootgestelden per klasse in tabelvorm te presenteren. In ditzelfde rapport [4] werd opgemerkt: "Uit onderzoek rond luchthavens met veel recreatievluchten blijkt dat het geluid van deze vluchten als bovengemiddeld hinderlijk wordt ervaren, omdat ze relatief vaak in de 	<p>Zie antwoord bij 13.1</p> <p>De voorgeschreven geluidaspecten worden meegenomen in de MER.</p> <p>Het geluidbeleid van de gemeente Enschede wordt op de korte termijn voor de gehele gemeente herzien op het punt van het toetsen op 50 meter. Daarnaast zal het beleid, aansluitend op de besluitvorming rondom het bestemmingsplan voor TecBT, in lijn worden gebracht met de beoogde ontwikkelingen zodat een passende categorie van kracht is voor de omgeving van de luchthaven.</p> <p>In de NRD opnemen dat indien relevant wordt</p>	Ja

	<p>weekenden en op feestdagen worden uitgevoerd". Dit geldt ook voor lesvluchten (circuitvliegen), die om die reden door Defensie niet in het weekend waren toegelaten. Het oplieren van zweefvliegtuigen is goed te combineren met het naastgelegen natuurterrein. Dat geldt echter niet voor het optrekken van zweefvliegtuigen met een motorsleepvliegtuig.</p> <ul style="list-style-type: none"> • En voorts "De Commissie acht de beschrijving van de natuureffecten echter wel van belang voor een goede beoordeling in het MER, ook al zijn deze op grond van het EHS-beleidskader niet noodzakelijk voor de besluitvorming" • Ten aanzien van industriegeluid geldt voor de gemeente Enschede het in 2011 aangepaste geluidsbeleid, waarbij het luchthavengebied en omgeving worden getypeerd als 'buitengebied', met een maximaal geluidsniveau van 45 dB(A) op de dichtstbijzijnde woning of op 50 meter uit de inrichting. <p>VOLT vraagt gezien bovenstaande een degelijke analyse van te verwachten geluidsoverlast voor burgers bij het maximale aantal vluchten en beschreven vlootmixen, uitgebreid conform de adviezen van de MER commissie, en met specifieke aandacht voor overlast op werkdagen versus weekend & feestdagen. Gezien de overlast van lesvluchten verzoekt VOLT u dit soort vluchten niet in de weekenden (en zeker niet op zon- en feestdagen) te laten plaatsvinden. Dit was ook een regel die Defensie vroeger hanteerde, om de overlast te beperken. Hierbij dient tevens cumulatie met industriegeluid en leisure/evenementengeluid uit het hele gebied meegenomen te worden, alsmede het verschil met de huidige (feitelijke) waarde beschreven te worden. Het huidige geluidsniveau in de omgeving kan volgens VOLT als 'zeer stil' worden beschreven.</p> <p>VOLT schaart zich voorts achter het standpunt van de MER commissie dat effecten van geluid op natuur in kaart gebracht moeten worden, al zijn deze formeel niet noodzakelijk. VOLT vraagt voorts om een heldere vergelijking tussen verwachte geluidsbelasting (zowel door industrie, vliegen, overige gebiedsontwikkelingen als gecumuleerd) en de huidige feitelijke situatie alsmede het huidige maximale geluidsniveau (45dB(A) op dichtstbijzijnde woning of op 50 m. uit de inrichting).</p>	<p>getoetst aan regionaal en lokaal geluidbeleid.</p>	
13.9	<p>Milieuaspect Lucht</p> <ul style="list-style-type: none"> • De luchtkwaliteit in het plangebied en wijde omgeving wordt in huidige plannen niet alleen negatief beïnvloedt door nieuwe industrie, luchtvaart, 	<p>Het gestelde in de ONRD over het aspect lucht is adequaat en afdoende om de effecten in beeld te brengen.</p>	Nee

	<p>verkeer, leisure en evenementen, maar ook door bomenkap (vanwege de inrichting van plangebied midden, ivm de aanleg van het bedrijventerrein, en mogelijk additioneel tbv het vliegen)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Naast CO2 door het vliegen, NO2 en PMx zijn van belang: SO2, vluchtige organische stoffen en CO2 uit andere bronnen (o.a. verkeer, bomenkap) <p>VOLT vraagt om een adequate analyse van de gevolgen voor de lucht door het uitbreiden van het aantal te analyseren aspecten alsook het meenemen van alle relevante bronnen van verstoring van de luchtkwaliteit (waaronder maar niet uitsluitend ook verkeer en bomenkap gerekend worden).</p>		
13.10	<p>Milieuaspect Externe veiligheid</p> <ul style="list-style-type: none"> • De MER commissie wijst in haar rapport [4] op "het groepsrisico dat mogelijk beperkingen kan opleggen aan de ontwikkeling van leisure-activiteiten rondom de luchthaven". In concept NRD wordt ten onrechte niet gerefereerd aan deze risico's in het gebied te realiseren evenemententerrein <p>VOLT vraagt een uitbreiding van de MER met risico's op het evenemententerrein.</p>	Bij het aspect Externe Veiligheid is in de NRD rekening gehouden met het groepsrisico.	Nee
13.11	<p>Milieuaspect Natuur</p> <ul style="list-style-type: none"> • De concept NRD stelt "Bij vernietiging van het leefgebied wordt aangegeven welke natuurwaarden door de Technology Base Twente verdwijnen. Compensatie van die natuurwaarden vindt op voorhand al plaats in het zuidelijk gelegen gebied, dat onderdeel uitmaakt van de ecologische hoofdstructuur." Gezien de veranderingen die inmiddels echter hebben plaats gevonden in dit gebied, kan er niet voetstoots van worden uitgegaan dat deze compensatie nog voldoende is. Immers: <ul style="list-style-type: none"> o Het EHS arsenaal is aanmerkelijk kleiner geworden (zie opmerking boven over plangebied) o De barriewerking is door overige ontwikkelingen in het gebied (o.a. De Strip) fors toegenomen, en zal door ontwikkelingen in het noordelijke plangebied alleen nog meer toenemen o De belevingswaarde en natuurwaarde van dit nieuwe gebied is fors afgenomen door de ontwikkelingen op o.a. De Strip • Ook (ver) buiten het plangebied is er mogelijk bomenkap nodig: In 2014 werd door ADT gesteld dat voor een burgerluchthaven geen of nauwelijks bomenkap nodig was. Deze stelling is echter strijdig met vigerende wet- en regelgeving op 	<p>Zie beantwoording bij 1.4, 1.11 en 1.13.</p> <p>De omvang van de EHS is ruim 137 ha</p> <p>In de NRD is het aspect stikstof al opgenomen.</p>	Nee

	<p>het gebied van luchtvaartveiligheid. In hoeverre er in de huidige plannen sprake is van noodzaak tot obstakelvrije vlakken is onduidelijk.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De vliegactiviteiten hebben voorts een toename van stikstofdepositie tot gevolg. Dit kan gevolgen hebben voor de Natura 2000 gebieden Lonnekermeer en Oldenzaal. Zie ook de kritische opmerkingen hierover van de commissie MER [4]. <p>VOLT verzoekt om bij het beoordelen van barrierewerking, verstoring, vernietiging etcetera, opnieuw het hele luchthavengebied en de ontwikkelingen daarbinnen mee te nemen, en daarbij niet uit te gaan van verouderde en geflatteerde aantallen hectares EHS.</p> <p>VOLT dringt voorts aan op tijdige helderheid over mogelijke bomenkap binnen en buiten het plangebied, waarbij niet vooruitgelopen wordt op mogelijke mitigatie door eventuele toekomstige aangepaste wet- en regelgeving. Ook de milieu-effecten van het zweefvliegen op het natuurgebied van de Lonnekerberg moeten nader worden onderzocht, ook i.v.m. veiligheid (hoge bomen en boomtoppen op de stuwwal). Het is niet wenselijk als voor het zweefvliegen straks toch bomen gekapt/getopt moeten worden op de hoge stuwwal.</p> <p>VOLT verzoekt verder om nader onderzoek naar stikstofdepositie binnen en buiten het plangebied.</p>		
13.12	<p>Milieuaspect Landschap</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het milieuaspect Landschap wordt in de tabel op pagina 16 [2] weliswaar genoemd met enkele kwalitatieve beoordelingspunten, maar niet nader toegelicht. <p>VOLT stelt zicht op het standpunt dat landschappelijke kwaliteit en kwantiteit niet los van elkaar te zien zijn en dringt aan op het vastleggen van zowel kwalitatieve als kwantitatieve normen om dit milieuaspect te kunnen borgen. Juist met de versnippering van het gebied en de afkalving van het arsenaal natuur (zowel het formele EHS als bijvoorbeeld bospercelen elders), alsmede de eenzijdig focus op industrie en vliegen staat het landschap in het groene hart van Twente ernstig onder druk. De NRD is hierin in opmerkelijke tegenspraak met de adviezen van de commissie van wijzen.</p>	Zie beantwoording bij 4b,1.1, 1.9 en 1.10.	Ja
13.13	<p>Milieuaspect Bodem</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zowel de toelating van industrie als het vliegen kan negatieve invloed op de bodem en waterkwaliteit in het gebied hebben. De uitbreiding van het voor 	Het milieuaspect bodem wordt in het MER behandeld. Investerings voor mitigerende maatregelen, voor zover deze ten laste komen van de exploitatie van het	Nee

	<p>vliegen bestemde gebied ten zuiden van de huidige baan heeft mogelijk additieve negatieve effecten voor bodem en water.</p> <p>VOLT verzoekt om deze effecten in kaart te brengen, en mee te nemen in de kosten- baten analyse van de voorliggende plannen.</p>	<p>plangebied Noord, worden meegenomen in de financiële onderbouwing/paragraaf bij de omgevingsplannen/bestemmingsplannen en het luchthavenbesluit</p>	
13.14	<p>Milieuaspect Gezondheid</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een GES zal worden uitgevoerd op de aspecten geluid, lucht en externe veiligheid <p>VOLT dringt aan op een GES op alle relevante aspecten, zowel in kwalitatieve als kwantitatieve zin. Hierbij dienen niet alleen de gevolgen van de in dit concept NRD beschreven ontwikkelingen, maar alle ontwikkelingen in het hele voormalig vliegveld gebied meegenomen te worden. Opnieuw is hierbij toetsing aan een feitelijk referentieniveau noodzakelijk.</p>	<p>Zie algemene opmerkingen tweede bullit en de beantwoording bij 10.15.</p>	Ja
13.15	<p>Samenvattend:</p> <p>De huidige ontwerp NRD richt zich ten onrecht op slechts een deel van het voormalig vliegveld terrein, is onvoldoende uitgebreid wat betreft onderzoeksthema's en diepgang, tenminste gedeeltelijk gebaseerd op onjuiste en/of achterhaalde gegevens, is op punten strijdig met eerdere besluitvorming en heeft volstrekt onvoldoende oog voor integrale gebiedsontwikkeling alsmede gevolgen voor de omgeving.</p> <p>VOLT verzoekt dan ook om een grondige herziening.</p>	<p>Het ONRD richt zich op het voornemen dat wordt ontwikkeld in het plangebied Noord. Andere ontwikkelingen in de omgeving worden meegenomen in de beschrijving van de huidige situatie en autonome ontwikkeling of als daartoe nog niet is besloten als voornemen.</p> <p>Voor het aangrenzende middengebied is een eigen procedure opgestart, welke in het MER met deze wordt gecombineerd.</p> <p>Er komt geen grondige herziening van de ONRD, zie ook het voorwoord.</p>	Ja
14	STIL		
14.0	<p>De stichting Lonnekerberg en omgeving (stil) heeft als doel het behouden, beschermen en verbeteren van natuur en landschap en rustige vormen van recreatie op en om de Lonnekerberg.</p> <p>Met dat oog hebben wij gekeken naar de Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau (ONRD) van de Technology Base Twente (TBT), dat door uw college ter inzage is gelegd voor het Luchthavengebied Noord. Wij plaatsen bij de ONRD</p>	<p>Een flink aantal zienswijzen heeft betrekking op ontwikkelingen in andere gebieden, met name het Middengebied. Deze NRD gaat echter over het Noordelijk deelgebied. Om die reden wordt op die zienswijzen niet ingegaan.</p> <p>In de zienswijze wordt verder op een aantal</p>	

	een aantal kanttekeningen, opmerkingen en aanvullingen.	<p>onderdelen een standpunt weergegeven over de beoogde invulling. Dat is echter aan de orde bij de procedure van het bestemmingsplan en niet in deze procedure voor de MER..</p> <p>Het MER is bedoeld om het milieu een volwaardige positie te geven in de besluitvorming; hier structuurvisies, bestemmingsplannen en een Luchthavenbesluit.</p> <p>Op deze opmerkingen wordt in deze beantwoording van de zienswijzen op de ontwerp-NRD niet ingegaan.</p> <p>Hieronder volgt onze reactie.</p>	
14.1	<p>Integraliteit:</p> <p>a. Het is in het kader van de Integraliteit noodzakelijk dat het totale gebied, zowel het noordelijk als het zuidelijk deel, in deze MER wordt meegenomen. De Technology Base Twente gaat immers over het totale gebied! Het betreft een <u>integrale gebiedsontwikkeling</u>.</p> <p>b. De milieu-effecten van de ontwikkelingen op het zuidelijk deel zijn tot op heden niet integraal onderzocht en afgewogen. Voor het zuidelijk deel is geen MER in procedure gebracht, ook geen ontwerp-MER en ook geen bestemmingsplan of omgevingsplan.</p> <p>c. Het zuidelijk deel krijgt een totaal andere invulling dan eerder beoogt: een permanent evenemententerrein met een zeer grote geluidscontour in het kader van de Wet Geluidhinder. Binnen deze grote geluidscontour kan een kartbaan, racebaan, testbaan en motorcrossterrein tot ontwikkeling komen en kunnen 365 dagen per jaar grote evenementen gehouden worden. RVO geeft aan dat deze ontwikkeling met de gevolgen op de natuur, niet zijn meegenomen bij de generieke Flora- en Faunawet ontheffing die door RVO is afgegeven.</p> <p>d. In het kader van de integraliteit pleiten wij voor één totaal integrale MER voor de totale gebiedsontwikkeling, één MER t.b.v. al de te nemen besluiten. Het is één integrale gebiedsontwikkeling en zo zullen de milieu-effecten ook in relatie met elkaar moeten worden beschouwd.</p>	<p>Wij staan een integrale gebiedsontwikkeling voor en daarmee een integrale beoordeling van de milieueffecten.</p> <p>Zie verder het voorwoord</p>	Ja
14.2	Commissie van Wijzen, Commissie Wientjes (CvW):	Zie beantwoording bij 4b en 1.1.	Ja

(14.2)	<p>a. De centrale gedachte van de TBT gaat ervan uit dat de ontwikkelingen plaats gaan vinden in een aantrekkelijk groen landschap, daarbij wordt bedoeld op het unieke landschap dat aanwezig is in het plangebied.</p> <p>b. Zo schrijft de CvW in haar rapport (blz 23):</p> <ul style="list-style-type: none"> i. "TBT is behalve een ontwikkelzone vooral ook een aantrekkelijk groen landschap waar omgevingsvriendelijk kan worden gerecreëerd"; ii. "In het gebied kunnen slechts activiteiten plaatsvinden die die kwaliteiten geen geweld aan doen (blz 23 TBT). <p>c. Het behoud van het fraaie coulisselandschap op het terrein van de luchthaven speelt een grote rol in het advies van de CvW. Dit aspect blijft helaas in de ONRD onderbelicht. Er worden in het ONRD alleen economische aspecten benoemd.</p> <p>d. Wij vinden dat de bestaande landschappelijke waarden (zowel kwalitatief als kwantitatief) duidelijker in de ONRD (en straks in de MER) moeten worden meegenomen. De landschappelijke kwaliteiten in het gebied dienen goed geborgd te worden.</p>		
14.3	<p>Topteam en Kwaliteitsteam:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Zowel het topteam als het kwaliteitsteam komen voort uit het advies van de CvW. b. Het advies van het Topteam gaat ook over de kwantiteit en de omvang van de bedrijven die beoogt, worden, alsmede over de kwaliteit. De CvW en het Topteam hebben aangegeven dat bedrijvigheid in de High Tech Systems and Materials (HTSM) en Advanced Materials en Manufacturing (AMM) een mogelijkheid is om meer werkgelegenheid te realiseren in Twente. Er is duidelijk niet gesteld dat dit allemaal op de luchthaven moet worden gecreëerd. c. Een HTSM/AMM bedrijventerrein is niet nieuw. In feite is het innovatieve bedrijvigheid en dergelijke bedrijventerreinen komen overal in Twente voor. Er is grote leegstand op bestaande bedrijventerreinen in de regio. HTSM/AMM bedrijven kunnen ook elders in de regio worden gevestigd. d. De TBT zou in de plaats komen van de commerciële luchthaven. Nu wordt er door ADT toegewerkt naar een commerciële luchthaven met luchthaven gebonden bedrijventerrein en een bedrijventerrein voor HTSM/AMM. Waardoor er feitelijk minder ruimte over blijft voor het landschap dan bij uitsluitend een 	<p>Wij werken aan een integrale ontwikkeling van Technology Base Twente met daarbij een beperkte vliegfunctie. We hebben kennis genomen van uw opmerkingen: zie ook 14.0 Zie voorts bij Algemene opmerkingen en 14.2</p>	Nee

	<p>regionale luchthaven met luchthavengebonden bedrijventerrein. Dat is een reden temeer om te bezien of HTSM/AMM bedrijven niet beter elders in de regio een plaats kunnen krijgen op bestaande bedrijventerreinen. Dat leidt tevens tot een betere toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking.</p> <p>e. Zorgvuldig ruimtegebruik met aandacht voor het unieke, doch kwetsbare, landschap is van essentieel belang. Dat betekent dat er geen uitdijend industrieterrein moet komen, gevat in een 'groeimodel'.</p>		
14.4	<p>Autonome ontwikkelingen?</p> <p>a. Wij zien de Noordzijde en de Zuidzijde van de gebiedsontwikkeling als één geheel met cumulerende effecten.</p> <p>b. De Twentse safetycampus verdient een integrale afweging en moet niet als autonome ontwikkeling worden beschouwd.</p> <p>I. Bij een autonome ontwikkeling zou exact bekend zijn hoe groot het terrein is, waar het ligt en welke activiteiten er plaatsvinden. Het aangeven van een bandbreedte van 10-15 hectare is dan niet nodig.</p> <p>ii. Cumulatie van (nieuwe) activiteiten kan leiden tot veel extra verkeersbewegingen (schoolklassen, cursisten, bezoekers) die cumuleren met de andere verkeersstromen langs het Lonnekermeer (stikstofdepositie op N2000 gebied).</p> <p>iii. De milieu-effecten en de ruimtelijke kwaliteit van de safetycampus moeten worden meegenomen in de integrale afweging.</p> <p>d. Ook het grote Evenemententerrein Vliegveld Twenthe aan de zuidzijde van de start- en landingsbaan kan belangrijke milieu-effecten tot gevolg hebben. Dat moet nader worden onderzocht. Het terrein heeft een omvang van 50 ha, en krijgt de beschikking over een permanente test- en trainingsbaan voor motorvoertuigen t/m milieucategorie 5+.</p> <p>i. Het evenemententerrein krijgt een grote geluidszone in het kader van de Wet geluidhinder. Deze geluidszone, welke buiten het evenemententerrein zelf komt te liggen, heeft —volgens de 'Nota van Uitgangspunten</p>	<p>Zie ook hoofdstuk 2 'naar één MER' en beantwoording bij 1.2.</p> <p>De milieusituatie (door bestaande activiteiten zoals Twente Safety Campus en evenemententerrein) wordt opgenomen in de referentie, zodat de milieueffecten integraal worden meegenomen. Referentiesituatie en/of de relatie met andere onderdelen van de Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente worden in het MER beschreven. Dit MER wordt opgesteld voor de ontwikkeling van het gehele gebied.</p>	Ja

	<p>voor het Middengebied'- in de maximale omvang een oppervlakte van 380 hectare. Vanuit de rand van het evenemententerrein ligt de 50 d8(A) contour in westelijke richting op ca. 800 meter afstand, zie bijlage 1.</p> <ul style="list-style-type: none"> ii. Het evenemententerrein/werkparken kan niet worden afgedaan als 'autonome ontwikkeling'. Er ligt immers geen MER aan ten grondslag en ook loopt er geen (ontwerp)MER-procedure voor dit gebied. Ook is er geen bestemmingsplan/omgevingsplan die het gewenste gebruik mogelijk maakt; iii. De ontwikkeling van het evenemententerrein -met omvangrijke geluidscontour- is niet meegewogen in de afgegeven generieke Flora- en Faunawet ontheffing. Bij de afgegeven FF-wet ontheffing is ervan uitgegaan dat het geluidsniveau op de rand van het terrein niet hoger is dan 50 dB(A) etmaalwaarde. Hier is ook het sovon vanuit gegaan in haar rapport 2013-63. iv. De impact van het evenemententerrein-de'Werkparken', op de natuur is niet of onvoldoende onderzocht. Dat geldt zowel voor de effecten op het nieuwe natuurgebied als voor de effecten op de bestaande natuurgebieden. v. Het evenemententerrein aan de Zuidzijde wil ca. 500.000 bezoekers op jaarbasis gaan ontvangen. De verkeersaantrekkende werking van dit evenemententerrein loopt volgens de nieuwste informatie voor een groot deel langs het Lonnekermeer (en niet zoals eerder verwacht over de Oude Deventerweg). vi. Door deelaspecten aan de zuidzijde nu te gaan beoordelen als 'autonome ontwikkelingen', worden deze ontwikkelingen onttrokken aan een goede belangenafweging in het kader van natuur en landschap. vii. De vergelijking van een luchthaven met een referentiesituatie die uitgaat van een gebiedsontwikkeling aan de Zuidzijde als autonoom gegeven geeft een ander beeld dan de vergelijking met een referentiesituatie waarin deze zuidelijke gebiedsontwikkelingen niet als autonoom gegeven is meegenomen. De effecten van toekomstige 		
--	--	--	--

	<p>ontwikkelingen zijn in het laatste geval veel groter. Dit geldt voor de effecten op natuur, (Effecten op de bestaande natuurgebieden, effecten op het natuurcompensatiegebied, op Natura 2000-gebieden en verkeer).</p> <p>viii. Door de totale gebiedsontwikkeling op te knippen in delen en door zelfs het evenemententerrein op te knippen in delen lijken de effecten minder en verdwijnen effecten van de radar (verschillende projectafwijkingbesluiten zonder mer-toetsing met in totaal >500.000 bezoekers per jaar...).</p> <p>d. Cumulerende effecten van zowel de zuidzijde als de noordzijde dienen te worden meegenomen in één integrale gebiedsontwikkeling. Het opknippen in delen leidt tot verminderde cumulatieve effecten en milieu-effecten die aan het oog worden onttrokken. Zeker indien bepaalde ontwikkelingen als 'autonome ontwikkeling' worden beschouwd, terwijl de activiteiten nog niet duidelijk zijn en de milieu-effecten nog niet goed in beeld zijn gebracht.</p>		
14.5	<p>Bruto oppervlakten tabel blz. 11</p> <p>a. Het Landschap ontbreekt als uitgangspunt in de tabel. Bestaande bossen en landschapselementen moeten in de tabel worden opgenomen, ook kwantitatief(hectares).</p> <p>b. Er dient ruimte te worden gereserveerd voor het landschappelijk casco (bos- en beplantingselementen). Het landschap vormt een belangrijke waarde van de TBT.</p> <p>f. Ruimtelijke Visie 2010 en het Bestuursackoord gaan uit van max. 20 hectare netto en max. 60 ha totaal bruto bedrijventerrein behorend bij de gebiedsontwikkeling. Dat geldt voor alle type bedrijvigheid. Deze oppervlakten moeten ook nu het maximum vormen voor de varianten in het TBT. Anders schiet de TBT haar doel voorbij.</p> <p>g. De ladder van duurzame verstedelijking moet correct worden toegepast. Zorgvuldig ruimtegebruik is van belang. Ook in dit gebied met een uniek landschap.</p> <p>c. Onduidelijk is waarom de oppervlakte voor de stad- en landingsbaan in het ontwerp luchthavenbesluit (2014) ca. 120 hectare was, en nu is vergroot naar 125-130 ha.</p> <p>d. Er blijft voor HTSM/AMM ontwikkeling volgens de tabel 60-70</p>	<p>In de tabel wordt indicatief een beschrijving gegeven van het initiatief of voornemen. De tabel legt niet vast wat er gaat komen. Op basis van het advies van Topteam en Kwaliteitsteam, de milieueffecten van de twee opgenomen varianten en financiële verkenningen wordt een voorkeursvariant opgesteld, waarin ook de ladder van duurzame verstedelijking wordt gehanteerd. De MER bevat daarmee de milieueffecten van het voorgenomen initiatief, wat in het bestemmingsplan wordt opgenomen. Ook voor wat betreft de aard en omvang van de bedrijvigheid. Zie verder ook het antwoord bij 4b.</p>	Nee

	<p>hectare over, dat is dan waarschijnlijk bedoeld inclusief landschap, omdat het landschap verder nergens in de tabel is ondergebracht.</p> <p>e. Als we de cijfers uit de tabel narekenen komen we op een andere uitkomst: 130 ha luchthaven + 15 ha luchthavengebonden bedrijventerrein + 10 ha Infra + 15 ha safety Campus = 170 hectare. Op een totaal van 228 hectare blijft er dus 58 ha (228-170) over voor HTSM/AMI en landschap samen. Deze bandbreedte is veel te beperkt.</p> <p>f. Als uitgegaan wordt van een gebied rond de start- en landingsbaan van 120 hectare + 10 ha safetyCampus + 10 ha Luchthavengebonden bedrijventerrein dan ligt 140 hectare van de 228 ha vast en blijft er door Topteam en Kwaliteitsteam zeggenschap over 88 hectare. Dan blijft er naast HTSM/AMM meer ruimte over voor het Landschap. Dat moet duidelijk in beeld worden gebracht (kwantitatief).</p>		
14.6	<p>Uitwerking van 2 varianten:</p> <p>A. Hoogwaardig verdichte inrichting:</p> <p>a. De hoogwaardig verdichte inrichting gaat uit van 72% uitgeefbaar waarvan 36% bebouwd. Dat leidt tot een standaard bedrijventerreinen inrichting, immers op gangbare bedrijventerreinen wordt gemiddeld genomen de helft van de kavel bebouwd (uitgeefbaar versus netto bebouwd);</p> <p>b. De term "hoogwaardig verdicht" is dus verkapt taalgebruik voor een industrieterrein zonder landschapswaarden;</p> <p>c. Een rekensom leidt tot de volgende uitkomst:</p> <p>i. De uitgeefbare oppervlakte heeft geen betrekking op de start- en landingsbaan, safety Campus en Infrastructuur. Dat betekent dat van de beschikbare 228 hectare 160 hectare niet meetelt. Over blijft dan (228-160=) 68 ha.</p> <p>ii. Daarvan is 72% uitgeefbaar, (72% van 68 hectare = 50), dus 50 hectare is uitgeefbaar bedrijventerrein in deze variant. Over blijft dan 28% niet uitgeefbaar terrein = 19 hectare. Of dat vervolgens geheel voor landschap wordt ingezet is niet</p>	<p>Zie beantwoording bij 14.5.</p> <p>De landschappelijke elementen maken onderdeel uit van de functies in het hele noordelijk deelgebied.</p>	Nee

	<p>duidelijk. Maar als dat zo is, dan is het nog geen 10% van de totale oppervlakte van het plangebied!</p> <p>iii. Conclusie: In deze variant zal veel bestaand bos in het noordelijk plangebied worden gekapt. De te kappen oppervlakte bos en beplanting zal kwantitatief in beeld moeten worden gebracht in alle varianten.</p> <p>B. Campusvariant versus Hoogwaardig verdichte inrichting:</p> <p>iv. Wordt dezelfde berekening gedaan voor de campusvariant dan wordt 39% niet uitgegeven, hetgeen leidt tot 26 ha dat beschikbaar komt voor het landschap (39% van 68 hectare = 25,8 ha). Ook dan hebben we het nog steeds over slechts 11% van de oppervlakte van het plangebied.</p> <p>v. Het resultaat is een zeer beperkt bandbreedte (10% versus 11% van de opp.);</p> <p>vi. In de campusvariant wordt niet iedere kavel 100% benut. Naast de netto bebouwde oppervlakte (16%) zal hier echter rekening moeten worden gehouden met een gemiddelde oppervlakte verharding, parkeren en opslag per kavel (factor 2). Bij de campusvariant blijft daardoor meer groen op de uitgegeven kavels. Of dat blijvend groen is, is de vraag. Dit groen zal echter bij bedrijfsuitbreiding onder druk komt te staan. Niet voor niets wordt er in de ONRD gesproken over een startmodel en groeimodel.</p> <p>C. Alternatieve benadering</p> <p>Een alternatieve benadering voor de bandbreedte zou moeten uitgaan van (zoveel mogelijk) het behoud van het aanwezige unieke landschap. Want waarom gaan we vele hectares waardevol bos in Overijssel kappen voor het realiseren van nog meer bedrijventerrein terwijl er al een groot overschot is???</p> <p>Wij pleiten voor het uitwerken van een landschapsvariant: Bij deze variant staat het landschap meer centraal, als ook het toepassen van de principes van zorgvuldig ruimtegebruik:</p> <p>a. Indien uit wordt gegaan van 120 hectare voor de start- en landingsbaan en 10 hectare voor de safetyCampus en 10 hectare voor Infrastructuur blijft er (228-143=) 88 hectare beschikbaar. Indien vervolgens wordt uitgegaan van maximaal 15 hectare bruto luchthaven gebonden</p>		
--	--	--	--

	<p>bedrijventerrein en 15 hectare voor MAA/HTSM bedrijven, resteert tenminste 50 hectare voor het behoud van het unieke landschap.</p> <p>b. De vestiging van grote, niet luchthaven gebonden, HTSM/AMI bedrijven vindt daarbij plaats op bedrijventerreinen in de omgeving. De regionale spin-off op de werkgelegenheid komt daarmee niet in het geding, terwijl de unieke kwaliteiten van het gebied en de aantrekkingskracht van het gebied behouden blijven.</p> <p>c. Het landschappelijke casco vormt vervolgens het kader van de TBT en wordt in het omgevingsplan geborgd.</p>		
14.7	<p>Levensvatbare luchthavenexploitatie</p> <p>a. Een levensvatbare luchthavenexploitatie is noodzakelijk voor een luchthavenbesluit. Met de aangegeven vliegbewegingen is een luchthaven echter niet levensvatbaar te maken. Als echter in de luchthavenexploitatie de opbrengsten worden meegenomen van het uitgeven van een grote oppervlakte bedrijventerrein (met bijbehorende werkgelegenheid) dan wordt de exploitatie een papieren rekensom.</p> <p>b. Dat is ook een valkuil in de keuze van de te ontwikkelen variant: Het belang van het ontwikkelen van (meer) bedrijventerrein ten behoeve van een levensvatbare luchthavenexploitatie kan ertoe leiden dat het landschap uiteindelijk de rekening betaald. Ook daarom is het van belang dat het unieke landschap ,waar ook de CvW op doelde, in het omgevingsplan goed wordt geborgd.</p>	<p>Een gezonde luchthavenexploitatie is inderdaad noodzakelijk. Dat is in de MER en daarmee in de NRD, niet aan de orde, maar is wel onderdeel van de economische onderbouwing van bestemmingsplannen en Luchthavenbesluit</p> <p>De context waarin wij de ontwikkeling van Technology Base zien, is weergegeven bij 4b.</p>	Nee
14.8	<p>Kader commerciële luchthaven blz 13</p> <p>Dit kader is niet van toepassing, de verwijzing kan achterwege blijven want dit betreft een papierenplan dat nooit is gerealiseerd. Het weergeven van het aantal vliegbewegingen in het referentiejaar ligt meer voor de hand.</p>	We hebben kennisgenomen van dit punt.	Nee
14.9	<p>Aspect landschap</p> <p>a. Het aspect 'landschap' wordt in hoofdstuk 2 gemist.</p> <p>b. Het aspect "landschap" staat vervolgens wel in hoofdstuk 3 aangegeven in de tabel op blz 15, maar het komt niet in de uitwerking aan de orde.</p> <p>c. Binnen het plangebied ligt een grote oppervlakte bos (zie bijlage 2).</p> <p>d. Het aspect landschap moet een duidelijker plaats krijgen en moet ook kwantitatief worden beoordeeld (aanwezige oppervlakte bos en lengte aan bosranden);</p> <p>e. Het aspect landschap moet een duidelijker plaats krijgen en</p>	<p>Landschap is een milieuaspect dat wordt meegenomen bij de effectbeoordeling. Het beoordelingskader is opgenomen in hoofdstuk 3.</p> <p>Zie ook beantwoording bij 4b 1.1 en 1.9.</p>	Ja

	<p>moet ook kwantitatief worden beoordeeld (aanwezige oppervlakte bos en lengte aan bosrand);</p> <p>f. Bij de kwantitatieve beoordeling van het landschap dient de oppervlakte bos en beplantingselementen (hectares) duidelijk te worden weergegeven bij de verschillende varianten. Dat geldt ook voor de lengte aan bosranden die aanwezig zijn en die verloren gaan en/of behouden blijven in de verschillende varianten.</p> <p>g. Het aspect landschapsbeleving is van groot belang. Zowel in het kader van bedrijfsvestiging (unieke groene karakter van het gebied), maar ook in het kader van recreatieve beleving van het gebied en de omgeving. De Commissie van Wijzen heeft dat in haar rapport ook aangegeven. Het behoud van de rust in het gebied hangt daarmee samen. Daaraan zal ook aandacht moeten worden besteed.</p>		
14.10	<p>Aspect bomenkap</p> <p>a. Niet alleen de boselementen binnen het plangebied, maar ook de bomen buiten het plangebied die als gevolg van de plannen moeten worden gekapt, moeten in de MER worden aangegeven;</p> <p>b. Niet duidelijk is wat de gevolgen van de huidige plannen zijn op mogelijke bomenkap buiten het plangebied. Dit hangt onder andere samen met de gewenste luchthaveninfrastructuur (ILs en DIE) en obstakelvrije gebieden.</p> <p>c. In 2014 is veel onrust ontstaan over de bomenkap die het gevolg was van de luchthavenplannen. Gesteld werd door ADT dat deze bomenkap niet nodig is. Daarvoor dient echter de wetgeving, c.q. het rijksbeleid ten aanzien van luchtvaartveiligheid, eerst nog te worden aangepast. Volgens de berichten van Inspectie luchtvaartveiligheid (ILT) mogen er echter ook dan geen grote en zware toestellen opstijgen/landen op Twente.</p> <p>d. Het is onduidelijk of er nog bomen moeten worden gekapt a.g.v. vliegbewegingen met kleine toestellen. De oostelijke stuwwal (Lonnekerberg) wordt in het onderzoeksrapport van het NRL (2014) wel een aantal keer genoemd, mede in verband met het aan de oostzijde gewenste zweefvliegcircuït;</p> <p>e. Mogelijke bomenkap (t.b.v. de vliegactiviteiten) zowel binnen het plangebied als daarbuiten moet exact en transparant in beeld worden gebracht in de MER.</p> <p>f. Duidelijk moet worden aangegeven waar en hoeveel bomen en andere objecten buiten het luchthaventerrein afgetopt of</p>	<p>De effecten van maatregelen ten behoeve van de vliegveiligheid worden behandeld in het MER onder het milieuaspect landschap. Zie ook beantwoording bij 1.4.</p>	Nee

	gekapt/geruimd dienen te worden. Daarbij moeten ook de effecten voor natuur en landschap worden uitgewerkt.		
14.11	<p>Aspect natuur</p> <p>a. Kaartbeeld op bladzijde 10 geeft aan dat er sprake is van 137,4 hectare natuur (EHS), dat klopt niet. Het aandeel EHS was bij aanvraag Flora- en Faunawet ontheffing afgenomen tot 126 hectare, inmiddels is er weer een hoek uitgenomen t.b.v. G.A. Dat zou betekenen dat er ca 125 hectare nieuwe natuur wordt aangelegd. Er moet worden uitgegaan van correcte getallen.</p> <p>b. Ecologische barrièrewerking: daarbij niet alleen kijken naar de hekken die geplaatst worden om de luchthaven, maar ook naar nut- en noodzaak van die hekken. Immers een hek om de start- en landingsbaan voor de veiligheid is prima, maar om MMA/HTSM is het plaatsen van een hek niet nodig en niet gewenst. Eventueel is het plaatsen van diervriendelijke hekwerken mogelijk.</p> <p>c. Gekeken moet ook worden naar de gevolgen van verstoring als gevolg van licht, geluid op de natuurgebieden in de directe omgeving. Dus niet alleen op het natuurcompensatiegebied, maar ook op de bestaande natuurgebieden in de omgeving. De natuurwaarde van deze gebieden kan hierdoor afnemen hetgeen gevolgen kan hebben voor beschermde soorten;</p> <p>d. Ecologische barrièrewerking: ook kijken naar de infrastructuur van en naar de luchthaven. Er worden jaarlijks dassen doodgereden op de Weerseloseweg.</p> <p>e. De ecologische verbindingzone voor aan bos- en bosrandgebonden soorten is verre van optimaal. De verbindingzone tussen de landgoederen van Oldenzaal en het Lonnekermeer komt aan de zuidzijde sterk in de verdrukking, mede door gewijzigde plannen (grootschalig permanent evenemententerrein) waar in de Flora- en Faunawet ontheffing bewust geen rekening mee is gehouden.</p> <p>f. Na het afgeven van de FF-wet ontheffing (november 2014) is bekend geworden dat er al jarenlang een zeer grote dassenburcht op het zuidelijk deel van het luchthaventerrein aanwezig is. De das fourageert ook op het luchthaventerrein en heeft diverse wissels zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van de luchthaven. Met een goede ecologische verbinding voor de Das over het luchthaventerrein is echter nooit rekening gehouden. Behoud van landschapswaarden aan</p>	<p>Wij hebben kennis genomen van dit punt. Zie ook beantwoording bij 14.0, en 1.11</p> <p>De omvang van de EHS ruim 137 ha.</p>	Nee

	<p>de Noordzijde biedt daarvoor een uitgelezen kans.</p> <p>g. Na het afgeven van de FF-wet ontheffing in november 2014 is er een nieuwe zweefvliegstrip aangelegd ten zuiden van de startbaan. Ook is het EHS-gebied (natuurcompensatiegebied) verder verkleind t.b.v. het faciliteren van de zweefvliegclub. Waar wordt dit gebied nu gecompenseerd?</p> <p>h. Na het afgeven van de FF-wet ontheffing in november 2014 is in mei 2015 aangegeven dat het evenemententerrein aan de zuidzijde een gezoneerd industrieterrein wordt met een zeer grote geluidszone (zone krijgt een oppervlakte van 380 hectare ten behoeve van testen en trainen van motorvoertuigen, motorcrossraces, etc). De gevolgen van deze grote geluidszone zijn niet meegenomen in de afgegeven FF-wet ontheffing. Terwijl dit een grote impact heeft niet alleen op het natuurcompensatiegebied maar ook op de bestaande natuur van de Lonnekerberg (waar in het kader van de generieke ontheffing veel soorten naartoe zijn verwezen).</p> <p>i. Grootschalige evenementen zijn in de flora- en faunawet ontheffing expliciet niet meegenomen, (maar worden nu wel als 'autonome ontwikkeling' beschouwd!);</p> <p>j. Volgens een recent rapport van het Sovon zal er 100 hectare aan bos aan de noord en zuidzijde verdwijnen als gevolg van alle plannen en wordt er slechts 15 hectare aangeplant. Dit geeft aan dat er grote oppervlaktes bos op de nominatie staan te verdwijnen als het landschappelijk casco niet wordt veiliggesteld.</p> <p>k. In het kader van de MER dient onderzocht te worden wat de effecten van (vliegtuig)geluid en industriegeluid en leisure/eventementengeluid en motorcrossen/karten/rally-geluid is op de natuurcompensatie. Niet alleen voor de veldleeuwerik, maar ook voor de aan bos- en bosranden gebonden soorten.</p> <p>l. Gezien bovengenoemde punten is het de vraag of de natuurcompensatie die plaatsvindt en die op een groot aantal onderdelen zeer fragiel is vormgegeven wel voldoet.</p> <p>m. Bekend is dat het luchthavengebied een zeer grote vlinderpopulatie herbergt (volgens de vlinderstichting is het een van de meest vlinderrijke gebied van Nederland). Ook herbergt het plangebied een zeer groot aantal vleermuizen, waaronder zeer bijzondere, zoals de Vale Vleermuis. De vleermuizen gebruiken de grote bosstructuren aan de</p>		
--	--	--	--

	<p>noordkant om te fourageren, maar ook als vliegroutes. Vernietiging van deze bossen kan grote consequenties hebben voor de vleermuizenpopulaties, maar dit is nooit goed onderzocht.</p> <p>n. De betekenis van de bossen aan de noordzijde van het luchthaventerrein voor vlinders en vleermuizen en grote zoogdieren als de das, zou nader moeten worden onderzocht door resp, de Vlinderstichting en een vleermuizenspecialist van de Loogdierenvereniging. De uitkomsten kunnen vervolgens worden meegenomen in de afweging tot behoud van landschapswaarden in het plangebied.</p>		
14.12	<p>Natura2000 stikstof: Er is sprake van een toename van stikstofdepositie in een voor stikstof overbelaste situatie. Aantasting van natuurlijke kenmerken in de Natura 2000-gebieden Lonnekermeer kan daardoor niet worden uitgesloten. Dat geldt mogelijk ook voor de Landgoederen bij Oldenzaal (Natura 2000 gebied).</p>	Een Passende beoordeling is onderdeel van het MER.	Nee
14.13	<p>Aspect Cultuurhistorie: De historische gebouwen staan niet los van het landschap. Het ensemble van bebouwing en beplanting moet in samenhang worden bekeken. Het ensemble is immers bepalend. De cultuurhistorische en landschappelijke waarde van het gebied kan overigens door bedrijven gericht op reparatie en onderhoud (RMO-bedrijven) en door vliegtuigloopbedrijven (EOL bedrijven) flink worden aangetast, met name door buitenopslag. Het kwaliteitsteam zal ook bij het inpassen van deze bedrijven een belangrijke rol moeten krijgen.</p>	<p>Zie beantwoording bij 4b.</p> <p>Het Kwaliteitsteam stelt kwalitatieve kaders voor de ontwikkeling van het gebied in een gebiedsprofiel en beeldkwaliteit.</p>	Nee
14.14	<p>Aspecten Water en Bodem:</p> <p>a. De bodem- en waterkwaliteit kan afnemen als gevolg van de (luchthavengebonden) industrie (reparatie en sloop van vliegtuigen) en bijbehorende opslag. Dit zal een aandachtspunt moeten zijn.</p> <p>b. Het nieuwe zweefvlieggebied met gebouwen aan de zuidzijde van de start- en landingsbaan kan gevolgen hebben voor de waterhuishouding en bodemkwaliteit van het zuidelijk en noordelijk deelgebied. Dat moet worden onderzocht. Bekend is dat er ook onderhoud aan zweefvliegtuigen plaatsvindt.</p>	<p>De effecten van verharding en bebouwing van het gebied op het grondwater worden meegenomen bij het aspect water.</p> <p>Het milieuaspect van nieuwe bedrijven die zich vestigen wordt meegenomen bij de vergunningverlening, waarbij bescherming van de bodem uitgangspunt is.</p>	Nee
14.15	<p>Aspect Geluid Voor industriegeluid moet ook gekeken worden naar het huidige geluidsniveau in de omgeving (referentiesituatie). Die is namelijk zeer laag. Voor het omliggende buitengebied en de omliggende natuurgebieden geldt de</p>	Deze zienswijze geeft geen aanleiding de NRD aan te passen. Wij zullen nader bezien op welke wijze wij de geluidbelasting in de MER zullen weergeven.	Nee

	<p>referentiesituatie van ca. 40-45 dB(A). Daarom moet niet alleen naar de 50 dB(A) contour (etmaalwaarde) worden gekeken, maar ook naar de ligging van de 40 dB(A) contour;</p> <p>Hetgeen nu wordt voorgesteld: een gezoneerd industrieterrein, met een geluidszone van 50 dB(A) (etmaalwaarde) op de gevel van de dichtstbijstaande woningen, zal leiden tot een forse toename van het geluid in het omliggende buitengebied en de natuurgebieden. Woningen staan in deze streek namelijk op verre afstand. De gemeente Enschede heeft in 2011 haar geluidsbeleid aangepast en het gebied van de luchthaven en de omgeving aangegeven als 'gebiedstype buitengebied' waarvoor een geluidsniveau geldt van 45 dB(A) op de nabijgelegen woning of (indien woningen verder weg staan) op 50 meter uit de inrichting. Met dit geluidsbeleid van de gemeente zal rekening moeten worden gehouden.</p> <p>Voor het aspect industriegeluid is het wenselijk e.e.a. zichtbaar te maken met kaartbeelden en in tabeivorm (oppervlaktes). Kaartbeelden met de verschillende geluidscontouren moeten niet alleen de 50 dB(A) contour weergeven maar ook de ligging van de 45 dB(A) en 40 dB(A) contour. Alleen dan wordt een duidelijk beeld ten opzichte van de vigerende situatie verkregen en wordt meer inzicht verkregen in de milieu-effecten.</p>		
14.16	<p>Aspect Lucht</p> <p>De focus op alleen NO2 en PMx lijkt te beperkt:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. De uitstoot van CO2 door het vliegverkeer wordt gemist, alsmede de uitstoot van broeikasgassen als gevolg van de overige activiteiten (industrie + wegverkeer). Bij de kap van grote oppervlaktes bos zal eveneens CO2 vrij komen. Ook ontstaat er bij de kap van bos een verlies aan CO2 vastlegging, hetgeen leidt tot meer CO2 in de atmosfeer. b. Overigens is het project luchthaven Twente opgenomen in het Nationaal samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) voor zover het een bedrijventerrein betreft met een oppervlakte van max. 60 ha bruto ofwel 20 ha netto. Indien deze oppervlakte wordt overschreden zal er dus een afzonderlijke toetsing moeten plaatsvinden. c. Aangegeven wordt dat alleen de bijdragen van het luchtverkeer en het wegverkeer worden gecumuleerd. De bijdrage van de industrie en de leisure/evenementen worden niet genoemd. Deze zullen ook moeten worden meegenomen in de cumulatie. Overigens kan ook industriële vervuiling met o.a. zware metalen en andere vervuilende stoffen optreden. Ook dat aspect verdient aandacht. 	<p>CO2 is geen criterium dat in het MER behandeld wordt. Onderkend wordt dat bij activiteiten broeikasgassen vrijkomen, maar bij de voorgenomen activiteit en de varianten daarop, vormen deze emissies geen selectiecriterium.</p> <p>NO2 en PMx worden in het MER behandeld, waarbij tevens de relatie met het NSL wordt beschreven.</p>	nee

14.17	<p>Aspect Verkeer: Gemist wordt de toename van de verkeersintensiteit ten aanzien van de voorgestelde ontwikkelingen (aantal auto's en vrachtwagens). De I/C waarde zegt in dat kader niets. Gemist wordt ook de toename van de verkeersintensiteit over de Weerseloseweg ten aanzien van de totale gebiedsontwikkeling (noord- en zuidzijde). De cumulatie bepaalt immers de belasting op het Natura2000 gebied. Ook dit zal integraal moeten worden bekeken. Niet moet worden gesteld dat dit voor het zuidelijk deel een autonome ontwikkeling is, want er is voor de zuidzijde geen MER in procedure gebracht en ook geen Bestemmingsplan.</p>	<p>Zie ook de beantwoording bij 11.1. De verkeerstoename wordt inzichtelijk gemaakt. Zie verder paragraaf 3.3 in de NRD (regionaal verkeersmodel). In de passende beoordeling zal ook aandacht voor cumulatie zijn.</p>	nee
14.18	<p>Aspect Recreatie: Dit aspect wordt gemist. De campusachtige setting waarover de CvW heeft gesproken leent zich uitstekend voor het openstellen van het gebied voor recreatie (vergelijk de UT). De CvW heeft het in haar rapport ook overeen aantrekkelijk groen landschap waar omgevingsvriendelijk kan worden gerecreëerd'. Bij dit aspect dient vervolgens ook naar de belevingswaarde van de omliggende gebieden te worden gekeken. Veel (natuur)gebieden in de directe omgeving zijn opengesteld voor fietsers en wandelaars. Er komen in en naast het plangebied veel fiets- wandel- en ruiterspaden voor. Bekend is dat wandelaars gebieden met veel industriegeluid mijden. Wij vinden dat ook aan dit punt aandacht moet worden besteed.</p>	<p>Wij delen de kansen die er zijn voor recreatie. Recreatie wordt onder het milieuaspect ruimtegebruik behandeld in het MER.</p>	Ja
14.19	<p>Aspect Ruimtegebruik: Gezien de omschrijving wordt hiermee de invloed op het ruimtegebruik in de omgeving bedoeld. Er wordt gekeken naar de invloed van de luchtvaart op het ruimtegebruik in de omgeving van het plangebied. Echter er moet niet alleen worden gekeken naar de invloed van luchtvaart, maar ook naar de invloed van de industrie en leisure/evenementen (incl. auto- en motorcross) op de omgeving. In de ONRD wordt voorgesteld het aspect mee te nemen voor de woon- en werkfunctie en de agrarische functie van het omliggende gebied. Er zal echter voor de effecten op het omliggende gebied ook moeten worden gekeken naar de recreatieve functie, de landschapsbeleving en de effecten op de natuur. Zoals gezegd liggen er in de directe omgeving van het gebied veel wandel- en fietspaden en ook ruiterspaden. Als gevolg van de nieuwe inrichting van het plangebied zal de belevingswaarde van de omliggende terreinen afnemen.</p>	<p>Zie ook 14.18 en tabel 4 in de NRD. De effecten van de voorgenomen ontwikkeling worden juist ook voor de omgeving in beeld gebracht. Ruimtegebruik is één van die aspecten; de andere die genoemd worden in de zienswijze komen bij andere aspecten terug. De beschrijving bij het aspect ruimtegebruik zal worden verduidelijkt.</p>	Ja

	<p>Niet voor niets geeft de handleiding industrielawaai voor gebieden met extensieve recreatie (als voorbeeld van gebiedsgericht beleid) een indicatieve grenswaarde aan van 40 dB(A) equivalent geluidsniveau vanwege industrie. Het plangebied wordt omgeven door bestaande natuurterreinen. Deze bestaande natuurgebieden krijgen te maken met een veelvoud aan milieuaspecten (verlichting, verstoring (geluid, visueel), versnippering van leefgebieden, lucht- en bodemverontreiniging) De gevolgen voor natuurgebieden in de omgeving moeten worden weergegeven. Niet alle effecten worden in voldoende mate gecompenseerd en een verminderde kwaliteit van de leefomgeving kan leiden tot vermindering van de biodiversiteit.</p>		
14.20	<p>Aspect veiligheid (groepsrisico): Het 'Evenemententerrein Vliegveld Twenthe' dat mogelijk gerealiseerd gaat worden aan de Zuidoostzijde van de luchthaven, gaat volgens de verwachting ca. 500.000 bezoekers per jaar ontvangen. In dit gebied is tevens een circuitgebied gepland voor het zweefvliegen. Ook zal boven het natuurcompensatiegebied en het evenemententerrein sprake zijn van het optrekken van zweefvliegtuigen met een motorvliegtuigen. Onderzoek moet worden gedaan naar het groepsrisico bij het evenemententerrein, dit i.v.m. mogelijke beperkingen die daaruit voortvloeien voor de vliegactiviteiten.</p>	<p>De NRD handelt over het Noordelijk Plangebied. De activiteiten in het noordelijk Plangebied zijn de basis voor het bepalen van groepsrisico, ook op evenementen in de omgeving. In het MER wordt, indien relevant, hierop ingegaan. Zie ook beantwoording bij 14.0</p>	nee
14.21	<p>Tenslotte Wij hopen met deze zienswijze een zinvolle bijdrage te leveren aan de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het plangebied, waardoor in de MER meer rekening wordt gehouden met de unieke landschappelijke kwaliteiten van het gebied en de ambities voor Technology Base Twente, zoals door de Commissie van Wijzen is aangegeven. Wij vinden met name het landschappelijke aspect in de ONRD op dit moment onderbelicht.</p>	<p>Zie beantwoording bij 4b.</p>	zie eerder

5 Advies Commissie MER

Op 18 juni 2015 is aan de Commissie voor Milieu Effect Rapportages (ciemer) advies gevraagd op de Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau. De commissie voor de milieueffectrapportage heeft op 2 september 2015 advies uitgebracht. Het advies van de commissie is bij deze reactienota gevoegd. Naar de inhoud wordt kortheidshalve verwezen. Het advies geeft goede handvatten om te komen tot een goed en degelijk onderbouwd Milieu Effect Rapport dat moet leiden tot de invulling van beoogde ontwikkelingen. Bij de uitwerking van het MER wordt dit advies meegenomen. De hoofdpunten uit het advies van de commissie zijn in onderstaand overzicht opgenomen en onze reactie is daaraan toegevoegd.

Nr	Tekst zienswijze	Reactie	Aanpassing
cie	Commissie voor de milieueffectrapportage		
	De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:		
cie 1	een beschrijving van de voorgenomen activiteiten, geef aan hoe de vastgestelde Ruimtelijke Visie Gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving (april 2010) wordt gewijzigd en welke nieuwe beleidskaders worden toegevoegd. Beschrijf voorgenomen activiteiten die worden vastgelegd in de gemeentelijke structuurvisies, de omgevingsplannen/bestemmingsplannen en het luchthavenbesluit. Geef aan hoe de vast te stellen luchtvaartcontouren op deze activiteiten zijn toegesneden of dat een ruimere planologische reservering wordt gehanteerd	De gevraagde beschrijving van de voorgenomen activiteit wordt opgenomen in het MER en in de besluiten. Tevens wordt inzichtelijk gemaakt wat de ruimtelijke gevolgen zijn van de voorgenomen activiteiten. Dit gebeurt in woord en afbeeldingen.	nee
cie 2	een beschrijving van de referentiesituatie, ga daarbij uit van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Werk naast de formele referentie het scenario uit waarin de verschillende onderdelen uit de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente zijn uitgewerkt en dat inzicht geeft in de effecten van de totale gebiedsontwikkeling	mede op basis van dit advies is gekozen om één MER op te stellen voor het Middengebied en het noordelijk Plangebied; zie ook het voorwoord van deze reactie nota. Daarmee wordt inzicht gegeven van de effecten van de totale gebiedsontwikkeling.	ja
cie 3	Een beschrijving van de 'hoeken van het speelveld' op basis van de inrichtingsprincipes en (start- en groei-)varianten uit de notitie R&D. Geef daarbij aan wat de mogelijkheden zijn om de effecten op natuur, leefomgeving en verkeer (bereikbaarheid) binnen de plannen te optimaliseren en wat de sturingsmogelijkheden zijn op basis van de ruimtelijke kwaliteit en	De door de commissie benoemde hoeken van het speelveld is eerder door ons gemarkeerd als 'bandbreedte' van de gevolgen. Opties om de gevolgen van ingrepen als gevolg van de initiatieven te verzachten zullen we in het MER opnemen, passend bij	nee

	landschappelijke waarden in het gebied	het detail van de besluitvorming.	
cie 4	Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER	Het MER wordt voorzien van de gevraagde samenvatting	nee

6 *Wijziging door de initiatiefnemer*

Analyse van de markt voor business aviation (BA) heeft geleid tot de wens tot verruiming van de openingstijden van de luchthaven ten opzichte van het gestelde in de ONRD. In de ONRD was sprake van vliegen tussen 7.00 uur en 23.00 uur. Voor het zakelijk vliegverkeer heeft de luchthaven een sterke basis als de openingstijden in de ochtend worden verruimd naar 6.00 uur. De NRD en het MER zullen dan ook worden geënt op het verruimde tijdsvenster tussen 6.00 uur en 23.00 uur. De milieueffecten worden overeenkomstig deze verruiming aangepast; bijvoorbeeld voor het aspect geluid.