

Gebiedsgerichte uitwerking structuurvisie luchthaven 2009

Nota samenvatting en beantwoording reacties

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

Overzicht naar voren gebrachte reacties tijdens de ontwerpfase met betrekking tot de Gebiedsgerichte uitwerking structuurvisie luchthaven 2009

De ontwerpversie van de “Gebiedsgerichte uitwerking structuurvisie luchthaven 2009” (met bijbehorende MER) heeft van 24 juni 2016 tot en met 4 augustus 2016 voor iedereen ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn door onderstaande personen en instanties reacties ingediend.

Nr.	Gedateerd op	Ontvangen op	Naam	Contactpersoon	Adres	Postcode	Woonplaats
1	7-7-2016	8-7-2016	Gemeente Oldenzaal	College van Burgemeester en Wethouders	Postbus 354	7570 AJ	Oldenzaal
2	14-7-2016	18-7-2016	Gemeente Almelo	College van Burgemeester en Wethouders	Postbus 5100	7600 GC	Almelo
3	13-7-2016	19-7-2016				7552 BB	Hengelo
4	20-7-2016	20-7-2016				7575 BM	Oldenzaal
5	19-7-2016	21-7-2016	Gemeente Hengelo	College van Burgemeester en Wethouders	Postbus 18	7550 AA	Hengelo
6	26-7-2016	27-7-2016				7577 NR	Oldenzaal
7	22-7-2016	22-7-2016				7574PE	Oldenzaal
8	28-7-2016	29-7-2016				7577 SJ	Oldenzaal
9	28-7-2016	29-7-2016	Gemeente Hellendoorn	College van Burgemeester en Wethouders	Postbus 200	7440 AE	Nijverdal
10	26-7-2016	28-7-2016				7577 CB	Oldenzaal
11	29-7-2016	1-8-2016				7631 KG	Ootmarsum
12	2-8-2016	2-8-2016				7524 PX	Enschede
13	1-8-2016	1-8-2016				7576 WE	Oldenzaal
14	29-7-2016	1-8-2016	Veiligheidsregio Twente	Dhr. G. van der Schoor	Postbus 1400	7500 BK	Enschede
15	2-8-2016	2-8-2016	Dorpsraad Lonneker	Dhr. M. Kroezen	Dorpsstraat 98	7524 CK	Lonneker
16	3-8-2016	3-8-2016	Vereniging Behoud Hoge Boekel & Omgeving	Dhr. H.W.A. Repelaer van Driel	Glanerbruggeweg 50	7532 RG	Enschede
17	3-8-2016	3-8-2016				7532 RG	Enschede

Nr.	Gedateerd op	Ontvangen op	Naam	Contactpersoon	Adres	Postcode	Woonplaats
18	1-8-2016	3-8-2016				7574 AX	Oldenzaal
19	29-7-2016	2-8-2016				7524 CV	Enschede
20	30-7-2016	2-8-2016				7577 SJ	Oldenzaal
21	29-7-2016	2-8-2016				7524 CV	Enschede
22	4-8-2016	5-8-2016				7522 AP	Enschede
23	3-8-2016	3-8-2016	Stichting Menno van Coehoorn		Mariaplaats 51	3511 LM	Utrecht
24	2-8-2016	3-8-2016				7561 SJ	Deurningen
25	4-8-2016	5-8-2016	Bureau Takkenkamp b.v.	Mevr. J. Jannink	Bergweg 475	7524 CV	Enschede
26	4-8-2016	4-8-2016	Landschap Overijssel	Dhr. R. Blijleven	Poppenallee 39	7722 KW	Dalfsen
27	3-8-2016	3-8-2016				7524 PZ	Enschede
28	3-8-2016	3-8-2016	Stichting Lonnekerberg		Bergweg 261	7524 CV	Enschede
29	1-8-2016	2-8-2016	Stichting Lonneker Land / Stichting Natuur- en Milieuraad Enschede		Vincent van Goghlaan 20	7545 RN	Enschede
30	1-8-2016	3-8-2016				7574 AW	Oldenzaal
31	1-8-2016	3-8-2016				7575 AW	Oldenzaal
32	2-8-2016	3-8-2016	Stichting Natuur- en Milieuraad Hengelo e.o.		Postbus 805	7550 AV	Hengelo
33	2-8-2016	3-8-2016				7524 PV	Enschede
34	1-8-2016	3-8-2016	Gemeente Haaksbergen	College van Burgemeester en Wethouders	Postbus 102	7480 AC	Haaksbergen
35	5-8-2016	4-8-2016				7524 CV	Enschede
36	4-8-2016	4-8-2016	Milieu-adviesbureau Middelkamp		Postbus 277	7600 AG	Almelo
37	4-8-2016	4-8-2016				7524 RG	Lonneker
38	4-8-2016	4-8-2016				8012 TW	Zwolle
39	4-8-2016	5-8-2016	Stichting Vredes- en DuurzaamheidsActiviteiten Netwerkstad	Dhr. J. Peters	Rietmolenstraat 42	7512 XW	Enschede

Nr.	Gedateerd op	Ontvangen op	Naam	Contactpersoon	Adres	Postcode	Woonplaats
40	4-8-2016	5-8-2016				7524 CV	Enschede
41	3-8-2016	5-8-2016				7561 SJ	Deurningen
42	3-8-2016	4-8-2016				7558 TV	Hengelo
43	1-8-2016	1-8-2016	Vliegclub Twente	J.H.M. van Asperen	Vliegveldweg 333	7524 PT	Enschede

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

Beantwoording advies Commissie m.e.r.

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

NR. 1	Gemeente Oldenzaal		
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
1.1	Verzoek aan de provincie Overijssel is om, gelet op de gevolgen voor het woon- en leefklimaat in Oldenzaal, haar bijdrage te leveren in de stedelijke vernieuwing van Zuid-Berghuizen en gezamenlijk te komen tot plannen voor verbetering van OV en fietsverbindingen tussen het te ontwikkelen gebied en Oldenzaal (mede gelet op de te verwachten verkeerseffecten).	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
1.2	De toevoeging van hectares bedrijventerrein in het gebied mag niet leiden tot een verdere overprogrammering in Twente. De gemeente Oldenzaal staat erop dat de gemeente Enschede in evenredigheid het aantal hectares harde bestemmingsplancapaciteit in de gemeente Enschede zelf schrapt. Dit los van de uitkomst van het huidige proces rondom de aanpak van de overprogrammering bedrijventerreinen in Twents verband. Verzoek is om dit te bevestigen zodat de plannen geen negatieve gevolgen hebben voor de ontwikkeling van de bedrijventerreinen Jufferbeek en Hanzepoort-West.	Technology Base heeft een eigen onderscheidend profiel dat is opgenomen in de Structuurvisie en daarmee is het geen regulier bedrijventerrein. In de Structuurvisie is nu aangegeven dat het unieke profiel van dit terrein in het bestemmingsplan wordt aangescherpt en dat over deze profilering, het beoogde oppervlak en de eventuele noodzaak en wijze van compensatie van deze nieuwe uitgifte, bestuurlijke afspraken worden gemaakt tussen de gemeente, de provincie en de regio via het regionaal programmeren bedrijventerreinen voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Deze zienswijzennota wordt naar alle partijen verzonden die een zienswijze hebben ingediend, daarmee ziet de gemeente het als de gevraagde schriftelijke bevestiging.	Nee
1.3	De voorgestane ontwikkeling van het noordelijk gebied met een kleinschalige luchthaven heeft de instemming van de gemeente Oldenzaal, gelet op de gevolgen voor het woon- en leefklimaat, de werkgelegenheid en natuurontwikkeling. Vrees is dat de luchthaven op termijn mede vanwege exploitatieoverwegingen door kan groeien tot een commerciële burgerluchthaven en daarmee tot onevenredig veel overlast in Oldenzaal kan leiden. Verzoek is om deze optie uit te sluiten.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

1.4	De onderbouwing van de behoefte aan een luchthaven en luchthavengebonden bedrijvigheid is gelet op de Ladder voor Duurzame verstedelijking summier. Onduidelijk is of het bestaande aanbod aan regionale luchthavens in Nederland en net over de grens in Duitsland in de behoefte kan voorzien. De onderbouwing hiervan moet verbeterd worden.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota.	Nee
-----	---	--	-----

NR. 2	Gemeente Almelo		
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
2.1	De herontwikkeling van de voormalige vliegbasis Twenthe is niet in overeenstemming met de door alle netwerksteden vastgestelde 'Herijking Bedrijventerreinenvisie Netwerkstad Twente 2013'. De ontwikkeling van het middendeel (Oostkamp, De Strip en Deventerpoort) is hierin als zacht plan opgenomen en de ontwikkeling van het noordelijke gebied voor AMM/HTSM is geheel niet opgenomen. Uit het onderzoek naar werklocaties in Overijssel van Panteai van 24 april 2015, in opdracht van de provincie Overijssel, is gebleken dat er nu geen noodzaak is om zachte plannen verder uit te werken vanwege de bestaande overcapaciteit van het aanbod van bedrijventerreinen, hetgeen ook geldt voor plannen die niet genoemd zijn in de bedrijventerreinenvisie. Juist de bestaande overcapaciteit en de uitkomsten van het rapport van Panteai hebben voor de veertien Twentse gemeenten onder leiding van de provincie Overijssel aanleiding gegeven om nieuwe afspraken te maken. Onderling is tussen de veertien Twentse gemeenten afgesproken om geen nieuwe plannen in procedure te brengen totdat er afspraken zijn gemaakt over hoe de overcapaciteit aan bedrijventerreinen in Twente terug kan worden gebracht en te komen tot een herprogrammering. Door onderhavige ruimtelijke ontwikkeling nu in procedure te brengen wordt het proces om tot regionale afspraken te komen (planning eind 2016) verstoord.	Oostkamp en de Strip worden niet ontwikkeld als bedrijventerrein maar als economische zone bestaande uit een evenementenlokatie waar ook ruimte is voor automotiv en foodbedrijvigheid en innovatieve bedrijven die gebruik maken van de bestaande infrastructuur zoals de bunkers (opslag van bijvoorbeeld rijpende voedingsmiddelen), de baan 'Strip' bijvoorbeeld voor het testen van autobanden en de zonneauto van de UT. Het betreft dus geen uitbreiding van bedrijventerrein. De gemeenteraad van Enschede heeft hier in 2014 al een besluit over genomen bij het vaststellen van de herijking bedrijventerreinenvisie Netwerkstad. De notitie is destijds gedeeld met de Netwerksteden. Deventerpoort is een bestaand bedrijventerrein en alleen over de eventuele herstructurering-uitbreiding zullen aanvullende afspraken worden gemaakt binnen de nu op te stellen regionale visie. Ten tijde van het opstellen van de Herijking in 2013 was nog sprake van een reguliere luchthaven met luchthavengebonden bedrijvigheid. Later is dit plan vervangen door het huidige plan met daarin ruimte voor bedrijvigheid in AMM. Samen met de regio wil de gemeente de definitie van de bedoelde bedrijvigheid aanscherpen zodat het unieke profiel van het gebied beter wordt vastgelegd in het bestemmingsplan. Deze afstemming wordt meegenomen in de regionale programmering. Gemeente Enschede gaat zich uiteraard inzetten voor het wegwerken van de bestaande onbalans in vraag en aanbod van bedrijvenlocaties in Twente.	Nee

2.2	In 2003 zijn met de gemeenten Enschede, Hengelo Almelo en Borne, alsmede de provincie Overijssel, afspraken gemaakt in het kader van het Regionaal Bedrijventerrein Twente (XL Businesspark Twente). Bedrijven met een terreinbehoefte van 20 tot 50 arbeidsplaatsen per hectare en/of een terreinbehoefte vanaf 2 hectare dienen eerst op het XL Businesspark Twente te worden gesitueerd. Het is onduidelijk hoe onderhavig bestemmingsplan zich hiermee verhoudt.	Deze bedrijven worden - zoals in het verleden ook is gebeurd - doorverwezen naar het XL Businesspark. Hierover is in geen enkel Enschedees bestemmingsplan een passage opgenomen, het gaat om een bestuurlijke afspraak.	Nee
2.3	In de vooroverlegreactienota wordt aangegeven dat geen extra bedrijvenlocaties op de markt worden gebracht, maar dat de uitbreiding wordt gecompenseerd binnen de gemeente Enschede (inclusief de ontwikkelingen op gronden van de gemeente Dinkelland). Hierdoor zal er per saldo geen sprake zijn van een toevoeging van hectares bedrijventerrein. Eveneens wordt aangegeven dat dit overeenkomt met de nog op te stellen bedrijventerreinvisie voor alle Twentse gemeenten. Er is onvoldoende inzicht in hoe de toegevoegde hectares worden gecompenseerd en juridisch worden geborgd. Gezien de lopende gesprekken met alle Twentse gemeenten en de provincie Overijssel is het nog te vroeg om te concluderen dat de ontwikkeling past binnen de (nog op te stellen) bedrijventerreinvisie voor alle Twentse gemeenten. Hier heeft immers nog geen inhoudelijke bestuurlijke besluitvorming over plaatsgevonden. Uitgangspunt is dat naast kwantitatieve programmering, zoals nu het geval is, er ook gestuurd wordt op het kwalitatieve evenwicht tussen vraag en aanbod.	In de structuurvisie maken wij een specifiek concept voor AMM beleidsmatig mogelijk, waarvan het uitgangspunt is dat het een positieve impuls geeft aan de hele regio. Eventuele compensatie en uit de markt nemen van overprogrammering wordt meegenomen in de discussie rondom de regionale programmering waar ook gezamenlijk wordt onderzocht hoe dit zowel financieel als juridisch kan worden opgelost.	Nee
2.4	De begripsbepaling voor AMM sluit onvoldoende reguliere productiebedrijven uit. Dergelijke bedrijven kunnen zich elders huisvesten en levert geen kwalitatieve meerwaarde voor de ontwikkeling.	De definitie zal in overleg met de regio worden aangepast zodat een scherper profiel van AMM ontstaat.	ja

2.5	Bij de toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking is onvoldoende rekening gehouden met het aanbod van bedrijventerreinen, de gevolgen voor de bestaande bedrijventerreinen/harde plannen in de regio en de uitkomsten van het onderzoek van Panteia. De behoefte voor luchthavengebonden bedrijvigheid en leisure is onderzocht, maar er is onvoldoende onderzoek gedaan naar AMM en andere innovatieve bedrijvigheid. Gezien het gegeven dat de ruimtelijke ontwikkeling in strijd is met het vigerende beleid voor bedrijventerreinen en onvoldoende inzicht wordt gegeven in de gevolgen voor de bedrijventerreinen in de regio, wordt niet voldaan aan artikel 3.1.6 Bro. Voor zover de ladder niet van toepassing zou zijn, is er geen sprake van een goede ruimtelijke ordening.	Het uitgangspunt voor de ontwikkeling van Technology Base is een organische ontwikkeling van het gebied en het concept. Via de Structuurvisie maken wij een specifieke locatie/concept voor AMM beleidsmatig mogelijk. Om het juridisch te verankeren in een bestemmingsplan is tevens aangegeven dat wij de nut en noodzaak verder uitwerken via marktonderzoek en in de benodigde bestemmingsplanprocedure zullen meenemen. Zie tevens antwoord bij 2.1.	Nee
2.6	Verzoek is om te wachten met de vaststelling van de structuurvisie en de bestemmingsplannen totdat er afspraken zijn gemaakt tussen de veertien Twentse gemeenten en de provincie Overijssel in het kader van het terugdringen van de overcapaciteit van bedrijventerreinen en de herprogrammering van de bedrijventerreinen en de nieuwe bedrijventerreinenvisie is vastgesteld.	In de structuurvisie wordt naast de inhoudelijk beleidsdoelstellingen ook inzicht geboden in de wijze waarop regionaal afgestemd wordt. Wachten met vaststelling heeft daarom voor de visie geen meerwaarde. De bestemmingsplannen worden in het voorjaar 2017 vastgesteld zodat er nog ruimte is voor nadere regionale afstemming.	ja

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

NR. 4			
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
4.1	Het voormalige terrein van luchthaven Twenthe is een uniek natuurgebied dat als zodanig behouden moet blijven. Het vestigen van welk bedrijventerrein dan ook zorgt voor onomkeerbare schade aan unieke natuur en cultuurhistorie. Verzoek is om het Groene Hart te respecteren en te behouden, door af te zien van de bestemming tot Bedrijventerrein.	De gemeenteraad van Enschede en Provinciale Staten van Overijssel hebben de afgelopen jaren meerdere beleidskaders vastgesteld, waarin de afweging is gemaakt omtrent de ontwikkelrichting van het terrein. Gekozen is voor een ontwikkeling in lijn met het advies van de Commissie Wientjes: "Maak van de luchthaven Twente een iconische internationale ontwikkel-, demonstratie-, en productiezone voor 'Advanced Materials and Manufacturing'. In een fraai coulisselandschap rond het Twentse vliegveld worden groen en rust gecombineerd met de bruisende energie van duurzame hightech bedrijvigheid. Kortweg: Technology Base Twente. Het terrein is gelegen in het groen, te midden van stedelijke centra en onderdeel van het netwerk van topbedrijven en kennisinstellingen in Twente. Een unieke start- en landingsbaan met vliegfunctie maken het gebied tot een zeer onderscheidende 'asset' voor bedrijvigheid. De herontwikkeling is onderdeel van de totale transformatie van de voormalige militaire basis tot gebied met ruimte voor natuur, wonen, ontspannen en werken."	Nee

4.2	Vrees is dat er een bedrijventerrein wordt ontwikkeld dat evengoed op een andere locatie gevestigd kan worden. Een landingsbaan is voor een drone-testcentrum bijvoorbeeld helemaal niet noodzakelijk en gezien de huidige wetgeving zelfs ongewenst. Hoe wordt gegarandeerd dat er echt unieke bedrijvigheid wordt toegelaten? Daarnaast is in de 'Herijking Visie bedrijventerreinen Netwerkstad Twente' uit 2013 duidelijk aangegeven dat er voor de komende tientallen jaren een overschot is aan bedrijventerreinen in de regio Twente. Door het ontwikkelen van Technology Base wordt alleen maar meer bedrijventerrein aan de bestaande voorraad toegevoegd. Het feit dat Enschede Technology Base Twente moet compenseren door andere geplande bedrijventerreinen in te leveren, duidt er op dat op de luchthaven een regulier bedrijventerrein wordt ontwikkeld.	Het inzetten van de landingsbaan voor drones komt vanuit de vraag van dronespartijen en maakt juist deze lokatie zo uniek voor de dronector. Aan de benodigde wetgeving wordt gewerkt door het Ministerie. Technology Base heeft een eigen onderscheidend profiel dat is opgenomen in de Structuurvisie. Daarmee is het geen regulier bedrijventerrein. In de Structuurvisie is nu aangegeven dat het unieke profiel van dit terrein in het bestemmingsplan wordt aangescherpt en dat over deze profilering, het beoogde oppervlak en de eventuele noodzaak en wijze van compensatie van deze nieuwe uitgifte, bestuurlijke afspraken worden gemaakt tussen de gemeente, de provincie en de regio via het regionaal programmeren bedrijventerreinen voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Alle andere sectoren zijn locatiegebonden (luchthaven, Safety & Security) en hoeven niet worden gecompenseerd.	Nee
4.3	Hoe worden de verschillen tussen de gehanteerde kengetallen voor werkgelegenheid voor AXL en aantallen medewerkers van ervaren vliegtuigslapers elders verklaard? Vraag is of de gemeente bereid is om de kengetallen uit de werkgelegenheidsstudie nogmaals op realiteitsgehalte te beoordelen. Daarnaast is de verwachting dat Technology Base Twente vooral werkgelegenheid wordt gecreëerd op MBO+ en hoger opgeleid personeel, terwijl er in Twente juist behoefte is aan banen voor lager en middelbaar opgeleid personeel. Hoeveel van de circa 1.100 nieuwe banen zijn er voor deze groep?	De verschillen in de aangegeven werkgelegenheid bij AXL en de aantallen medewerkers bij een ander bedrijf in deze sector, komen voort uit een verschillen in werkprocessen en activiteiten. Het rekenen met kengetallen is gebruikelijk om een verwachting over werkgelegenheid te kunnen bepalen. De realiteit per bedrijf zal daar natuurlijk van af kunnen wijken, het blijft een kengetal en een gemiddelde voor de betreffende bedrijfstak. Op dit ogenblik zien wij geen reden om de kengetallen te herzien. In Enschede hebben we geen tekort aan banen voor laagopgeleiden, maar juist een tekort aan banen voor middelbaar en hoog opgeleiden. Er is wel sprake van een verdringingseffect omdat de middelbaar opgeleiden nu de banen voor laagopgeleiden 'bezetten' (Atlas van Gemeenten "participatiewijzer Enschede 2015"). Uit onderzoek blijkt overigens dat hoogopgeleiden werkgelegenheid creëren voor laagopgeleiden door onder andere bestedingseffecten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan banen in de dienstverlenende sector, zoals de horeca.	Nee

4.4	Kan inzichtelijk gemaakt worden wat de jaarlijkse kosten zijn van het exploiteren van de luchthaven en hoe deze kosten worden gedekt? Vermoeden is dat het overgrote deel van de luchthavenkosten wordt betaald door de belastingbetaler, terwijl er maar een zeer selecte groep mensen gebruik van maakt. Is er al een staatssteuntoets gedaan?	Voor de exploitatie van de luchthaven zijn berekeningen gemaakt waarin alle kosten en opbrengsten zijn meegenomen. Daaruit blijkt dat de luchthavenexploitatie sluitend is. Dat is bevestigd in een second opinion. Staatsteun is niet aan de orde.	Nee
4.5	De wijze waarop de 18.000 vliegbewegingen voor General Aviation is vastgesteld is onrealistisch. Uitgegaan is van het 'natuurlijke verzorgingsgebied', maar dat is natuurlijk veel te globaal. Luchthaven Twente biedt nu ook al mogelijkheden voor General Aviation, maar het aandeel is nu slechts 2.500 vliegbewegingen. Waarom is dat aandeel nu niet al veel groter? Er wordt geen rekening gehouden met de groei-ambities van vliegvelden Eelde en Teuge, die eerder in aanmerking komen om de eventuele verplaatsing vanuit Lelystad op te vangen. Ook het feit dat recreatievluchten in Duitsland goedkoper zijn dan in Nederland is niet meegenomen. Vraag is om een nieuwe en beter onderbouwde berekening te maken van het aantal vliegbewegingen voor General Aviation en de geluidscontour daarop aan te passen.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
4.6	De manier waarop men zonder verkeerstoren de vliegtuigen uit elkaar wil houden stemt niet gerust. Daarbij komt dat men in Twente wil experimenteren met onbemande (vracht)vliegtuigen, dat nog een groter risico op botsingen in de lucht oplevert. Welke garanties kunnen worden gegeven dat de veiligheid in de lucht rondom de luchthaven wordt gewaarborgd en dat er adequaat wordt opgetreden in geval van een calamiteit?	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

4.7	Bij het evenemententerrein van Van Eck is een overschrijding van de geluidsnorm toegestaan van 12 keer per jaar. Voor aanwezige dieren, met name vleermuizen, is dit zeer schadelijk. Bovendien is het niet passend voor een uniek natuurgebied tussen stedelijke kernen (Oldenzaal, Enschede, Hengelo) waar rust juist van bijzonder grote waarde is. Overschrijding van de geluidsnorm is ook in strijd met de duurzame ambities die ook in de Gebiedsvisie zijn omschreven. Verzoek is om de toegestane overschrijding van de geluidsnorm te schrappen.	Overschrijding van een wettelijke geluidsnorm is niet aan de orde, met de regeling wordt voorzien om maximaal twaalf keer per jaar af te wijken van de opgenomen geluidszone tot een maximum van 70 dB(A).	Nee
4.8	De MER heeft geen aandacht voor het gelijktijdig plaatsvinden van de vliegbewegingen en het genieten van het buitenleven in de weekenden en de zomermaanden. Verzoek is om dit in de besluitvorming mee te nemen. Daarnaast heeft de MER alleen aandacht voor de uitstoot van fijnstof op het luchthaventerrein zelf en niet in de omgeving, terwijl het tot serieuze gezondheidsklachten kan leiden. Hoe wordt dit meegenomen in de besluitvorming? Verzoek is om een gedegen monitoring van de luchtkwaliteit toe te passen als de plannen doorgaan.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
4.9	In het luchthavenbesluit, de Gebiedsvisie en bijbehorende MER is geen enkele aandacht besteed aan de (negatieve) effecten op het toerisme, terwijl dit wel een belangrijke economische pijler is in Twente. Hoewel recreatievluchten enige toeristen trekken, leidt dit ook tot geluidshinder wat niet bijdraagt aan de rust en natuur waar Twente zo bekend om is. De negatieve effecten van intensief recreatief luchtverkeer op de werkgelegenheid in de toerisme-industrie is niet integraal meegewogen. Vraag is wat de netto-effecten van de luchthavenplannen op het toerisme in Twente zijn, zowel in directe werkgelegenheid als in economische bestedingen.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

4.10	Er zijn nog veel onduidelijkheden, veel aannames zijn slecht onderbouwd (bijvoorbeeld geluid en werkgelegenheid) en aspecten worden niet of in beperkte mate meegewogen (geluid, fijnstof, effecten op toerisme, gevolgen voor windenergie). Dit leidt tot een onvolledig en ondoorzichtig besluitvormingsproces dat niet aan de eisen van een goede democratie voldoet. Oproep is om absolute openheid van zaken te geven over de financiële gevolgen van de plannen.	In de verschillende plannen (luchthavenbesluit, provinciale gebiedsvisie, gemeentelijke structuurvisie, gemeentelijke bestemmingsplannen, wijziging van de welstandsnota) is aan de verschillende genoemde thema's uitvoerig aandacht besteed. Daarnaast worden de wettelijk vereiste procedures doorlopen en wordt er open gecommuniceerd over de inhoud en inspraakmogelijkheden. Daarmee wordt voorzien in de gevraagde openheid.	Nee
------	--	--	-----

NR. 5	Gemeente Hengelo		
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
5.1	De voorgestelde ontwikkelingsrichting voor het noordelijk deel biedt goede kansen voor versterking van de Twentse economie. Er wordt immer grotendeels een nichemarkt mee bediend waarvoor elders in Twente geen mogelijkheden zijn.	De zienswijze wordt op dit punt ter kennisneming aangenomen.	Nee
5.2	De definitie van AMM is te ruim opgezet om een helder beeld te krijgen van het type bedrijf dat zich op Technology Base Twente mag vestigen. Daardoor is het lastig om in te schatten of en zo ja in welke mate het terrein voor zover AMM gaat concurreren met bestaande nog uitgeefbare terreinen in Twente. De gemeente Hengelo ontvangt graag een concrete omschrijving van de doelgroep van de bedrijven die op het AMM-terrein toegelaten kunnen worden.	De definitie zal in overleg met de regio worden aangepast zodat een scherper profiel van AMM ontstaat.	ja
5.3	In de reactienota van het vooroverleg staat dat er met de provincie specifieke programmeringsafspraken zijn gemaakt over toevoeging van AMM (compensatie elders). Deze uitruil van hectares is niet juist. Alle zachte plannen moeten in Twents verband worden gewogen en dan worden afgezet tegen de totale Twentse harde voorraad. Zo gebeurt dat immers ook voor alle andere gemeenten en dat is ook het gezamenlijke vertrekpunt voor de programmeerdiscussie. Hierover zijn op 9 juni jl. afspraken gemaakt in het overleg Strategisch Programmeren. Tijdens dit overleg is onder andere afgesproken dat de regio zeer terughoudend is met het in procedure brengen van zachte plannen, vooruitlopend op het totale project van herprogrammering.	In de structuurvisie maken wij een specifiek concept voor AMM beleidsmatig mogelijk, waarvan het uitgangspunt is dat het een positieve impuls geeft aan de hele regio. Eventuele compensatie en uit de markt nemen van overprogrammering wordt meegenomen in de discussie rondom de regionale programmering waar ook gezamenlijk wordt onderzocht hoe dit zowel financieel als juridisch kan worden opgelost.	Nee

NR. 6			
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
6.1	Het voormalige terrein van luchthaven Twenthe is een uniek natuurgebied dat als zodanig behouden moet blijven. Het vestigen van welk bedrijventerrein dan ook zorgt voor onomkeerbare schade aan unieke natuur en cultuurhistorie. Verzoek is om het Groene Hart te respecteren en te behouden, door af te zien van de bestemming tot Bedrijventerrein.	De gemeenteraad van Enschede en Provinciale Staten van Overijssel hebben de afgelopen jaren meerdere beleidskaders vastgesteld, waarin de afweging is gemaakt omtrent de ontwikkelrichting van het terrein. Gekozen is voor een ontwikkeling in lijn met het advies van de Commissie Wientjes: "Maak van de luchthaven Twente een iconische internationale ontwikkel-, demonstratie-, en productiezone voor 'Advanced Materials and Manufacturing'. In een fraai coulisselandschap rond het Twentse vliegveld worden groen en rust gecombineerd met de bruisende energie van duurzame hightech bedrijvigheid. Kortweg: Technology Base Twente. Het terrein is gelegen in het groen, te midden van stedelijke centra en onderdeel van het netwerk van topbedrijven en kennisinstellingen in Twente. Een unieke start- en landingsbaan met vliegfunctie maken het gebied tot een zeer onderscheidende 'asset' voor bedrijvigheid. De herontwikkeling is onderdeel van de totale transformatie van de voormalige militaire basis tot gebied met ruimte voor natuur, wonen, ontspannen en werken."	Nee

6.2	Vrees is dat er een bedrijventerrein wordt ontwikkeld dat evengoed op een andere locatie gevestigd kan worden. Een landingsbaan is voor een drone-testcentrum bijvoorbeeld helemaal niet noodzakelijk en gezien de huidige wetgeving zelfs ongewenst. Hoe wordt gegarandeerd dat er echt unieke bedrijvigheid wordt toegelaten? Daarnaast is in de 'Herijking Visie bedrijventerreinen Netwerkstad Twente' uit 2013 duidelijk aangegeven dat er voor de komende tientallen jaren een overschot is aan bedrijventerreinen in de regio Twente. Door het ontwikkelen van Technology Base wordt alleen maar meer bedrijventerrein aan de bestaande voorraad toegevoegd. Het feit dat Enschede Technology Base Twente moet compenseren door andere geplande bedrijventerreinen in te leveren, duidt er op dat op de luchthaven een regulier bedrijventerrein wordt ontwikkeld.	Het inzetten van de landingsbaan voor drones komt vanuit de vraag van dronepartijen en maakt juist deze lokatie zo uniek voor de dronese sector. Aan de benodigde wetgeving wordt gewerkt door het Ministerie. Technology Base heeft een eigen onderscheidend profiel dat is opgenomen in de Structuurvisie. Daarmee is het geen regulier bedrijventerrein. In de Structuurvisie is nu aangegeven dat het unieke profiel van dit terrein in het bestemmingsplan wordt aangescherpt en dat over deze profilering, het beoogde oppervlak en de eventuele noodzaak en wijze van compensatie van deze nieuwe uitgifte, bestuurlijke afspraken worden gemaakt tussen de gemeente, de provincie en de regio via het regionaal programmeren bedrijventerreinen voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Alle andere sectoren zijn locatiegebonden (luchthaven, Safety & Security) en hoeven niet worden gecompenseerd.	Nee
6.3	Hoe worden de verschillen tussen de gehanteerde kengetallen voor werkgelegenheid voor AXL en aantallen medewerkers van ervaren vliegtuigslapers elders verklaard? Vraag is of de gemeente bereid is om de kengetallen uit de werkgelegenheidsstudie nogmaals op realiteitsgehalte te beoordelen. Daarnaast is de verwachting dat Technology Base Twente vooral werkgelegenheid wordt gecreëerd op MBO+ en hoger opgeleid personeel, terwijl er in Twente juist behoefte is aan banen voor lager en middelbaar opgeleid personeel. Hoeveel van de circa 1.100 nieuwe banen zijn er voor deze groep?	De verschillen in de aangegeven werkgelegenheid bij AXL en de aantallen medewerkers bij een ander bedrijf in deze sector, komen voort uit een verschillen in werkprocessen en activiteiten. Het rekenen met kengetallen is gebruikelijk om een verwachting over werkgelegenheid te kunnen bepalen. De realiteit per bedrijf zal daar natuurlijk van af kunnen wijken, het blijft een kengetal en een gemiddelde voor de betreffende bedrijfstak. Op dit ogenblik zien wij geen reden om de kengetallen te herzien. In Enschede hebben we geen tekort aan banen voor laagopgeleiden, maar juist een tekort aan banen voor middelbaar en hoog opgeleiden. Er is wel sprake van een verdringingseffect omdat de middelbaar opgeleiden nu de banen voor laagopgeleiden 'bezetten' (Atlas van Gemeenten "participatiewijzer Enschede 2015"). Uit onderzoek blijkt overigens dat hoogopgeleiden werkgelegenheid creëren voor laagopgeleiden door onder andere bestedingseffecten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan banen in de dienstverlenende sector, zoals de horeca.	Nee

6.4	Kan inzichtelijk gemaakt worden wat de jaarlijkse kosten zijn van het exploiteren van de luchthaven en hoe deze kosten worden gedekt? Vermoeden is dat het overgrote deel van de luchthavenkosten wordt betaald door de belastingbetaler, terwijl er maar een zeer selecte groep mensen gebruik van maakt. Is er al een staatssteuntoets gedaan?	Voor de exploitatie van de luchthaven zijn berekeningen gemaakt waarin alle kosten en opbrengsten zijn meegenomen. Daaruit blijkt dat de luchthavenexploitatie sluitend is. Dat is bevestigd in een second opinion. Staatsteun is niet aan de orde.	Nee
6.5	De wijze waarop de 18.000 vliegbewegingen voor General Aviation is vastgesteld is onrealistisch. Uitgegaan is van het 'natuurlijke verzorgingsgebied', maar dat is natuurlijk veel te globaal. Luchthaven Twente biedt nu ook al mogelijkheden voor General Aviation, maar het aandeel is nu slechts 2.500 vliegbewegingen. Waarom is dat aandeel nu niet al veel groter? Er wordt geen rekening gehouden met de groei-ambities van vliegvelden Eelde en Teuge, die eerder in aanmerking komen om de eventuele verplaatsing vanuit Lelystad op te vangen. Ook het feit dat recreativluchten in Duitsland goedkoper zijn dan in Nederland is niet meegenomen. Vraag is om een nieuwe en beter onderbouwde berekening te maken van het aantal vliegbewegingen voor General Aviation en de geluidscontour daarop aan te passen.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
6.6	De manier waarop men zonder verkeerstoren de vliegtuigen uit elkaar wil houden stemt niet gerust. Daarbij komt dat men in Twente wil experimenteren met onbemande (vracht)vliegtuigen, dat nog een groter risico op botsingen in de lucht oplevert. Welke garanties kunnen worden gegeven dat de veiligheid in de lucht rondom de luchthaven wordt gewaarborgd en dat er adequaat wordt opgetreden in geval van een calamiteit?	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

6.7	Bij het evenemententerrein van Van Eck is een overschrijding van de geluidsnorm toegestaan van 12 keer per jaar. Voor aanwezige dieren, met name vleermuizen, is dit zeer schadelijk. Bovendien is het niet passend voor een uniek natuurgebied tussen stedelijke kernen (Oldenzaal, Enschede, Hengelo) waar rust juist van bijzonder grote waarde is. Overschrijding van de geluidsnorm is ook in strijd met de duurzame ambities die ook in de Gebiedsvisie zijn omschreven. Verzoek is om de toegestane overschrijding van de geluidsnorm te schrappen.	Overschrijding van een wettelijke geluidsnorm is niet aan de orde, met de regeling wordt voorzien om maximaal twaalf keer per jaar af te wijken van de opgenomen geluidszone tot een maximum van 70 dB(A).	Nee
6.8	De MER heeft geen aandacht voor het gelijktijdig plaatsvinden van de vliegbewegingen en het genieten van het buitenleven in de weekenden en de zomermaanden. Verzoek is om dit in de besluitvorming mee te nemen. Daarnaast heeft de MER alleen aandacht voor de uitstoot van fijnstof op het luchthaventerrein zelf en niet in de omgeving, terwijl het tot serieuze gezondheidsklachten kan leiden. Hoe wordt dit meegenomen in de besluitvorming? Verzoek is om een gedegen monitoring van de luchtkwaliteit toe te passen als de plannen doorgaan.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
6.9	In het luchthavenbesluit, de Gebiedsvisie en bijbehorende MER is geen enkele aandacht besteed aan de (negatieve) effecten op het toerisme, terwijl dit wel een belangrijke economische pijler is in Twente. Hoewel recreatievluchten enige toeristen trekken, leidt dit ook tot geluidshinder wat niet bijdraagt aan de rust en natuur waar Twente zo bekend om is. De negatieve effecten van intensief recreatief luchtverkeer op de werkgelegenheid in de toerisme-industrie is niet integraal meegewogen. Vraag is wat de netto-effecten van de luchthavenplannen op het toerisme in Twente zijn, zowel in directe werkgelegenheid als in economische bestedingen.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

6.10	Er zijn nog veel onduidelijkheden, veel aannames zijn slecht onderbouwd (bijvoorbeeld geluid en werkgelegenheid) en aspecten worden niet of in beperkte mate meegewogen (geluid, fijnstof, effecten op toerisme, gevolgen voor windenergie). Dit leidt tot een onvolledig en ondoorzichtig besluitvormingsproces dat niet aan de eisen van een goede democratie voldoet. Oproep is om absolute openheid van zaken te geven over de financiële gevolgen van de plannen.	In de verschillende plannen (luchthavenbesluit, provinciale gebiedsvisie, gemeentelijke structuurvisie, gemeentelijke bestemmingsplannen, wijziging van de welstandsnota) is aan de verschillende genoemde thema's uitvoerig aandacht besteed. Daarnaast worden de wettelijk vereiste procedures doorlopen en wordt er open gecommuniceerd over de inhoud en inspraakmogelijkheden. Daarmee wordt voorzien in de gevraagde openheid.	Nee
------	--	--	-----

NR. 7			
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
7.1	Het voormalige terrein van luchthaven Twenthe is een uniek natuurgebied dat als zodanig behouden moet blijven. Het vestigen van welk bedrijventerrein dan ook zorgt voor onomkeerbare schade aan unieke natuur en cultuurhistorie. Verzoek is om het Groene Hart te respecteren en te behouden, door af te zien van de bestemming tot Bedrijventerrein.	De gemeenteraad van Enschede en Provinciale Staten van Overijssel hebben de afgelopen jaren meerdere beleidskaders vastgesteld, waarin de afweging is gemaakt omtrent de ontwikkelrichting van het terrein. Gekozen is voor een ontwikkeling in lijn met het advies van de Commissie Wientjes: "Maak van de luchthaven Twente een iconische internationale ontwikkel-, demonstratie-, en productiezone voor 'Advanced Materials and Manufacturing'. In een fraai coulisselandschap rond het Twentse vliegveld worden groen en rust gecombineerd met de bruisende energie van duurzame hightech bedrijvigheid. Kortweg: Technology Base Twente. Het terrein is gelegen in het groen, te midden van stedelijke centra en onderdeel van het netwerk van topbedrijven en kennisinstellingen in Twente. Een unieke start- en landingsbaan met vliegfunctie maken het gebied tot een zeer onderscheidende 'asset' voor bedrijvigheid. De herontwikkeling is onderdeel van de totale transformatie van de voormalige militaire basis tot gebied met ruimte voor natuur, wonen, ontspannen en werken."	Nee

7.2	Vrees is dat er een bedrijventerrein wordt ontwikkeld dat evengoed op een andere locatie gevestigd kan worden. Een landingsbaan is voor een drone-testcentrum bijvoorbeeld helemaal niet noodzakelijk en gezien de huidige wetgeving zelfs ongewenst. Hoe wordt gegarandeerd dat er echt unieke bedrijvigheid wordt toegelaten? Daarnaast is in de 'Herijking Visie bedrijventerreinen Netwerkstad Twente' uit 2013 duidelijk aangegeven dat er voor de komende tientallen jaren een overschot is aan bedrijventerreinen in de regio Twente. Door het ontwikkelen van Technology Base wordt alleen maar meer bedrijventerrein aan de bestaande voorraad toegevoegd. Het feit dat Enschede Technology Base Twente moet compenseren door andere geplande bedrijventerreinen in te leveren, duidt er op dat op de luchthaven een regulier bedrijventerrein wordt ontwikkeld.	Het inzetten van de landingsbaan voor drones komt vanuit de vraag van dronepartijen en maakt juist deze lokatie zo uniek voor de dronese sector. Aan de benodigde wetgeving wordt gewerkt door het Ministerie. Technology Base heeft een eigen onderscheidend profiel dat is opgenomen in de Structuurvisie. Daarmee is het geen regulier bedrijventerrein. In de Structuurvisie is nu aangegeven dat het unieke profiel van dit terrein in het bestemmingsplan wordt aangescherpt en dat over deze profilering, het beoogde oppervlak en de eventuele noodzaak en wijze van compensatie van deze nieuwe uitgifte, bestuurlijke afspraken worden gemaakt tussen de gemeente, de provincie en de regio via het regionaal programmeren bedrijventerreinen voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Alle andere sectoren zijn locatiegebonden (luchthaven, Safety & Security) en hoeven niet worden gecompenseerd.	Nee
7.3	Hoe worden de verschillen tussen de gehanteerde kengetallen voor werkgelegenheid voor AXL en aantallen medewerkers van ervaren vliegtuigslapers elders verklaard? Vraag is of de gemeente bereid is om de kengetallen uit de werkgelegenheidsstudie nogmaals op realiteitsgehalte te beoordelen. Daarnaast is de verwachting dat Technology Base Twente vooral werkgelegenheid wordt gecreëerd op MBO+ en hoger opgeleid personeel, terwijl er in Twente juist behoefte is aan banen voor lager en middelbaar opgeleid personeel. Hoeveel van de circa 1.100 nieuwe banen zijn er voor deze groep?	De verschillen in de aangegeven werkgelegenheid bij AXL en de aantallen medewerkers bij een ander bedrijf in deze sector, komen voort uit een verschillen in werkprocessen en activiteiten. Het rekenen met kengetallen is gebruikelijk om een verwachting over werkgelegenheid te kunnen bepalen. De realiteit per bedrijf zal daar natuurlijk van af kunnen wijken, het blijft een kengetal en een gemiddelde voor de betreffende bedrijfstak. Op dit ogenblik zien wij geen reden om de kengetallen te herzien. In Enschede hebben we geen tekort aan banen voor laagopgeleiden, maar juist een tekort aan banen voor middelbaar en hoog opgeleiden. Er is wel sprake van een verdringingseffect omdat de middelbaar opgeleiden nu de banen voor laagopgeleiden 'bezetten' (Atlas van Gemeenten "participatiewijzer Enschede 2015"). Uit onderzoek blijkt overigens dat hoogopgeleiden werkgelegenheid creëren voor laagopgeleiden door onder andere bestedingseffecten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan banen in de dienstverlenende sector, zoals de horeca.	Nee

7.4	Kan inzichtelijk gemaakt worden wat de jaarlijkse kosten zijn van het exploiteren van de luchthaven en hoe deze kosten worden gedekt? Vermoeden is dat het overgrote deel van de luchthavenkosten wordt betaald door de belastingbetaler, terwijl er maar een zeer selecte groep mensen gebruik van maakt. Is er al een staatssteuntoets gedaan?	Voor de exploitatie van de luchthaven zijn berekeningen gemaakt waarin alle kosten en opbrengsten zijn meegenomen. Daaruit blijkt dat de luchthavenexploitatie sluitend is. Dat is bevestigd in een second opinion. Staatsteun is niet aan de orde.	Nee
7.5	De wijze waarop de 18.000 vliegbewegingen voor General Aviation is vastgesteld is onrealistisch. Uitgegaan is van het 'natuurlijke verzorgingsgebied', maar dat is natuurlijk veel te globaal. Luchthaven Twente biedt nu ook al mogelijkheden voor General Aviation, maar het aandeel is nu slechts 2.500 vliegbewegingen. Waarom is dat aandeel nu niet al veel groter? Er wordt geen rekening gehouden met de groei-ambities van vliegvelden Eelde en Teuge, die eerder in aanmerking komen om de eventuele verplaatsing vanuit Lelystad op te vangen. Ook het feit dat recreativluchten in Duitsland goedkoper zijn dan in Nederland is niet meegenomen. Vraag is om een nieuwe en beter onderbouwde berekening te maken van het aantal vliegbewegingen voor General Aviation en de geluidscontour daarop aan te passen.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
7.6	De manier waarop men zonder verkeerstoren de vliegtuigen uit elkaar wil houden stemt niet gerust. Daarbij komt dat men in Twente wil experimenteren met onbemande (vracht)vliegtuigen, dat nog een groter risico op botsingen in de lucht oplevert. Welke garanties kunnen worden gegeven dat de veiligheid in de lucht rondom de luchthaven wordt gewaarborgd en dat er adequaat wordt opgetreden in geval van een calamiteit?	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

7.7	Bij het evenemententerrein van Van Eck is een overschrijding van de geluidsnorm toegestaan van 12 keer per jaar. Voor aanwezige dieren, met name vleermuizen, is dit zeer schadelijk. Bovendien is het niet passend voor een uniek natuurgebied tussen stedelijke kernen (Oldenzaal, Enschede, Hengelo) waar rust juist van bijzonder grote waarde is. Overschrijding van de geluidsnorm is ook in strijd met de duurzame ambities die ook in de Gebiedsvisie zijn omschreven. Verzoek is om de toegestane overschrijding van de geluidsnorm te schrappen.	Overschrijding van een wettelijke geluidsnorm is niet aan de orde, met de regeling wordt voorzien om maximaal twaalf keer per jaar af te wijken van de opgenomen geluidszone tot een maximum van 70 dB(A).	Nee
7.8	De MER heeft geen aandacht voor het gelijktijdig plaatsvinden van de vliegbewegingen en het genieten van het buitenleven in de weekenden en de zomermaanden. Verzoek is om dit in de besluitvorming mee te nemen. Daarnaast heeft de MER alleen aandacht voor de uitstoot van fijnstof op het luchthaventerrein zelf en niet in de omgeving, terwijl het tot serieuze gezondheidsklachten kan leiden. Hoe wordt dit meegenomen in de besluitvorming? Verzoek is om een gedegen monitoring van de luchtkwaliteit toe te passen als de plannen doorgaan.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
7.9	In het luchthavenbesluit, de Gebiedsvisie en bijbehorende MER is geen enkele aandacht besteed aan de (negatieve) effecten op het toerisme, terwijl dit wel een belangrijke economische pijler is in Twente. Hoewel recreativluchten enige toeristen trekken, leidt dit ook tot geluidshinder wat niet bijdraagt aan de rust en natuur waar Twente zo bekend om is. De negatieve effecten van intensief recreatief luchtverkeer op de werkgelegenheid in de toerisme-industrie is niet integraal meegewogen. Vraag is wat de netto-effecten van de luchthavenplannen op het toerisme in Twente zijn, zowel in directe werkgelegenheid als in economische bestedingen.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

7.10	Er zijn nog veel onduidelijkheden, veel aannames zijn slecht onderbouwd (bijvoorbeeld geluid en werkgelegenheid) en aspecten worden niet of in beperkte mate meegewogen (geluid, fijnstof, effecten op toerisme, gevolgen voor windenergie). Dit leidt tot een onvolledig en ondoorzichtig besluitvormingsproces dat niet aan de eisen van een goede democratie voldoet. Oproep is om absolute openheid van zaken te geven over de financiële gevolgen van de plannen.	In de verschillende plannen (luchthavenbesluit, provinciale gebiedsvisie, gemeentelijke structuurvisie, gemeentelijke bestemmingsplannen, wijziging van de welstandsnota) is aan de verschillende genoemde thema's uitvoerig aandacht besteed. Daarnaast worden de wettelijk vereiste procedures doorlopen en wordt er open gecommuniceerd over de inhoud en inspraakmogelijkheden. Daarmee wordt voorzien in de gevraagde openheid.	Nee
------	--	--	-----

NR. 8			
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
8.1	Het voormalige terrein van luchthaven Twenthe is een uniek natuurgebied dat als zodanig behouden moet blijven. Het vestigen van welk bedrijventerrein dan ook zorgt voor onomkeerbare schade aan unieke natuur en cultuurhistorie. Verzoek is om het Groene Hart te respecteren en te behouden, door af te zien van de bestemming tot Bedrijventerrein.	De gemeenteraad van Enschede en Provinciale Staten van Overijssel hebben de afgelopen jaren meerdere beleidskaders vastgesteld, waarin de afweging is gemaakt omtrent de ontwikkelrichting van het terrein. Gekozen is voor een ontwikkeling in lijn met het advies van de Commissie Wientjes: "Maak van de luchthaven Twente een iconische internationale ontwikkel-, demonstratie-, en productiezone voor 'Advanced Materials and Manufacturing'. In een fraai coulisselandschap rond het Twentse vliegveld worden groen en rust gecombineerd met de bruisende energie van duurzame hightech bedrijvigheid. Kortweg: Technology Base Twente. Het terrein is gelegen in het groen, te midden van stedelijke centra en onderdeel van het netwerk van topbedrijven en kennisinstellingen in Twente. Een unieke start- en landingsbaan met vliegfunctie maken het gebied tot een zeer onderscheidende 'asset' voor bedrijvigheid. De herontwikkeling is onderdeel van de totale transformatie van de voormalige militaire basis tot gebied met ruimte voor natuur, wonen, ontspannen en werken."	Nee

8.2	Vrees is dat er een bedrijventerrein wordt ontwikkeld dat evengoed op een andere locatie gevestigd kan worden. Een landingsbaan is voor een drone-testcentrum bijvoorbeeld helemaal niet noodzakelijk en gezien de huidige wetgeving zelfs ongewenst. Hoe wordt gegarandeerd dat er echt unieke bedrijvigheid wordt toegelaten? Daarnaast is in de 'Herijking Visie bedrijventerreinen Netwerkstad Twente' uit 2013 duidelijk aangegeven dat er voor de komende tientallen jaren een overschot is aan bedrijventerreinen in de regio Twente. Door het ontwikkelen van Technology Base wordt alleen maar meer bedrijventerrein aan de bestaande voorraad toegevoegd. Het feit dat Enschede Technology Base Twente moet compenseren door andere geplande bedrijventerreinen in te leveren, duidt er op dat op de luchthaven een regulier bedrijventerrein wordt ontwikkeld.	Het inzetten van de landingsbaan voor drones komt vanuit de vraag van dronepartijen en maakt juist deze lokatie zo uniek voor de dronese sector. Aan de benodigde wetgeving wordt gewerkt door het Ministerie. Technology Base heeft een eigen onderscheidend profiel dat is opgenomen in de Structuurvisie. Daarmee is het geen regulier bedrijventerrein. In de Structuurvisie is nu aangegeven dat het unieke profiel van dit terrein in het bestemmingsplan wordt aangescherpt en dat over deze profilering, het beoogde oppervlak en de eventuele noodzaak en wijze van compensatie van deze nieuwe uitgifte, bestuurlijke afspraken worden gemaakt tussen de gemeente, de provincie en de regio via het regionaal programmeren bedrijventerreinen voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Alle andere sectoren zijn locatiegebonden (luchthaven, Safety & Security) en hoeven niet worden gecompenseerd.	Nee
8.3	Hoe worden de verschillen tussen de gehanteerde kengetallen voor werkgelegenheid voor AXL en aantallen medewerkers van ervaren vliegtuigslapers elders verklaard? Vraag is of de gemeente bereid is om de kengetallen uit de werkgelegenheidsstudie nogmaals op realiteitsgehalte te beoordelen. Daarnaast is de verwachting dat Technology Base Twente vooral werkgelegenheid wordt gecreëerd op MBO+ en hoger opgeleid personeel, terwijl er in Twente juist behoefte is aan banen voor lager en middelbaar opgeleid personeel. Hoeveel van de circa 1.100 nieuwe banen zijn er voor deze groep?	De verschillen in de aangegeven werkgelegenheid bij AXL en de aantallen medewerkers bij een ander bedrijf in deze sector, komen voort uit een verschillen in werkprocessen en activiteiten. Het rekenen met kengetallen is gebruikelijk om een verwachting over werkgelegenheid te kunnen bepalen. De realiteit per bedrijf zal daar natuurlijk van af kunnen wijken, het blijft een kengetal en een gemiddelde voor de betreffende bedrijfstak. Op dit ogenblik zien wij geen reden om de kengetallen te herzien. In Enschede hebben we geen tekort aan banen voor laagopgeleiden, maar juist een tekort aan banen voor middelbaar en hoog opgeleiden. Er is wel sprake van een verdringingseffect omdat de middelbaar opgeleiden nu de banen voor laagopgeleiden 'bezetten' (Atlas van Gemeenten "participatiewijzer Enschede 2015"). Uit onderzoek blijkt overigens dat hoogopgeleiden werkgelegenheid creëren voor laagopgeleiden door onder andere bestedingseffecten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan banen in de dienstverlenende sector, zoals de horeca.	Nee

8.4	Kan inzichtelijk gemaakt worden wat de jaarlijkse kosten zijn van het exploiteren van de luchthaven en hoe deze kosten worden gedekt? Vermoeden is dat het overgrote deel van de luchthavenkosten wordt betaald door de belastingbetaler, terwijl er maar een zeer selecte groep mensen gebruik van maakt. Is er al een staatssteuntoets gedaan?	Voor de exploitatie van de luchthaven zijn berekeningen gemaakt waarin alle kosten en opbrengsten zijn meegenomen. Daaruit blijkt dat de luchthavenexploitatie sluitend is. Dat is bevestigd in een second opinion. Staatsteun is niet aan de orde.	Nee
8.5	De wijze waarop de 18.000 vliegbewegingen voor General Aviation is vastgesteld is onrealistisch. Uitgegaan is van het 'natuurlijke verzorgingsgebied', maar dat is natuurlijk veel te globaal. Luchthaven Twente biedt nu ook al mogelijkheden voor General Aviation, maar het aandeel is nu slechts 2.500 vliegbewegingen. Waarom is dat aandeel nu niet al veel groter? Er wordt geen rekening gehouden met de groei-ambities van vliegvelden Eelde en Teuge, die eerder in aanmerking komen om de eventuele verplaatsing vanuit Lelystad op te vangen. Ook het feit dat recreativluchten in Duitsland goedkoper zijn dan in Nederland is niet meegenomen. Vraag is om een nieuwe en beter onderbouwde berekening te maken van het aantal vliegbewegingen voor General Aviation en de geluidscontour daarop aan te passen.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
8.6	De manier waarop men zonder verkeerstoren de vliegtuigen uit elkaar wil houden stemt niet gerust. Daarbij komt dat men in Twente wil experimenteren met onbemande (vracht)vliegtuigen, dat nog een groter risico op botsingen in de lucht oplevert. Welke garanties kunnen worden gegeven dat de veiligheid in de lucht rondom de luchthaven wordt gewaarborgd en dat er adequaat wordt opgetreden in geval van een calamiteit?	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

8.7	Bij het evenemententerrein van Van Eck is een overschrijding van de geluidsnorm toegestaan van 12 keer per jaar. Voor aanwezige dieren, met name vleermuizen, is dit zeer schadelijk. Bovendien is het niet passend voor een uniek natuurgebied tussen stedelijke kernen (Oldenzaal, Enschede, Hengelo) waar rust juist van bijzonder grote waarde is. Overschrijding van de geluidsnorm is ook in strijd met de duurzame ambities die ook in de Gebiedsvisie zijn omschreven. Verzoek is om de toegestane overschrijding van de geluidsnorm te schrappen.	Overschrijding van een wettelijke geluidsnorm is niet aan de orde, met de regeling wordt voorzien om maximaal twaalf keer per jaar af te wijken van de opgenomen geluidszone tot een maximum van 70 dB(A).	Nee
8.8	De MER heeft geen aandacht voor het gelijktijdig plaatsvinden van de vliegbewegingen en het genieten van het buitenleven in de weekenden en de zomermaanden. Verzoek is om dit in de besluitvorming mee te nemen. Daarnaast heeft de MER alleen aandacht voor de uitstoot van fijnstof op het luchthaventerrein zelf en niet in de omgeving, terwijl het tot serieuze gezondheidsklachten kan leiden. Hoe wordt dit meegenomen in de besluitvorming? Verzoek is om een gedegen monitoring van de luchtkwaliteit toe te passen als de plannen doorgaan.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
8.9	In het luchthavenbesluit, de Gebiedsvisie en bijbehorende MER is geen enkele aandacht besteed aan de (negatieve) effecten op het toerisme, terwijl dit wel een belangrijke economische pijler is in Twente. Hoewel recreatievluchten enige toeristen trekken, leidt dit ook tot geluidshinder wat niet bijdraagt aan de rust en natuur waar Twente zo bekend om is. De negatieve effecten van intensief recreatief luchtverkeer op de werkgelegenheid in de toerisme-industrie is niet integraal meegewogen. Vraag is wat de netto-effecten van de luchthavenplannen op het toerisme in Twente zijn, zowel in directe werkgelegenheid als in economische bestedingen.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

8.10	Er zijn nog veel onduidelijkheden, veel aannames zijn slecht onderbouwd (bijvoorbeeld geluid en werkgelegenheid) en aspecten worden niet of in beperkte mate meegewogen (geluid, fijnstof, effecten op toerisme, gevolgen voor windenergie). Dit leidt tot een onvolledig en ondoorzichtig besluitvormingsproces dat niet aan de eisen van een goede democratie voldoet. Oproep is om absolute openheid van zaken te geven over de financiële gevolgen van de plannen.	In de verschillende plannen (luchthavenbesluit, provinciale gebiedsvisie, gemeentelijke structuurvisie, gemeentelijke bestemmingsplannen, wijziging van de welstandsnota) is aan de verschillende genoemde thema's uitvoerig aandacht besteed. Daarnaast worden de wettelijk vereiste procedures doorlopen en wordt er open gecommuniceerd over de inhoud en inspraakmogelijkheden. Daarmee wordt voorzien in de gevraagde openheid.	Nee
------	--	--	-----

NR. 9	Gemeente Hellendoorn		
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
9.1	Het ontwerpbestemmingsplan is veel te ruim in de omschrijving over welke bedrijven zich mogen vestigen op het terrein. De toegestane lijst van bedrijven onderscheidt zich onvoldoende van andere bedrijventerreinen in de regio en is daarmee concurrerend. Dit is in strijd met de eerder uitgesproken ambities en afspraken.	In het bestemmingsplan worden niet alle bedrijven op de VNG bedrijvenlijst toegestaan, deze lijst is toegevoegd om voor de toegelaten activiteiten een vergelijking te kunnen maken qua milieu-impact.	Nee
9.2	Door de veertien Twentse gemeenten wordt gezamenlijk gezocht naar een goed evenwicht in het regionale aanbod van bedrijventerreinen. In dit kader zijn in juni jl. bestuurlijke afspraken gemaakt om vooruitlopend op de uitkomsten van de discussie geen nieuw aanbod te creëren dat niet onderscheidend is en concurrerend is met al bestaande locaties.	In de structuurvisie maken wij een specifiek concept voor AMM beleidsmatig mogelijk, waarvan het uitgangspunt is dat het een positieve impuls geeft aan de hele regio. Eventuele compensatie en uit de markt nemen van overprogrammering wordt meegenomen in de discussie rondom de regionale programmering waar ook gezamenlijk wordt onderzocht hoe dit zowel financieel als juridisch kan worden opgelost.	Nee

NR. 10			
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
10.1		De zienswijze is doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het alleen over de provinciale plannen gaat.	Nee

NR. 11			
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
11.1	Het voormalige terrein van luchthaven Twenthe is een uniek natuurgebied dat als zodanig behouden moet blijven. Het vestigen van welk bedrijventerrein dan ook zorgt voor onomkeerbare schade aan unieke natuur en cultuurhistorie. Verzoek is om het Groene Hart te respecteren en te behouden, door af te zien van de bestemming tot Bedrijventerrein.	De gemeenteraad van Enschede en Provinciale Staten van Overijssel hebben de afgelopen jaren meerdere beleidskaders vastgesteld, waarin de afweging is gemaakt omtrent de ontwikkelrichting van het terrein. Gekozen is voor een ontwikkeling in lijn met het advies van de Commissie Wientjes: "Maak van de luchthaven Twente een iconische internationale ontwikkel-, demonstratie-, en productiezone voor 'Advanced Materials and Manufacturing'. In een fraai coulisselandschap rond het Twentse vliegveld worden groen en rust gecombineerd met de bruisende energie van duurzame hightech bedrijvigheid. Kortweg: Technology Base Twente. Het terrein is gelegen in het groen, te midden van stedelijke centra en onderdeel van het netwerk van topbedrijven en kennisinstellingen in Twente. Een unieke start- en landingsbaan met vliegfunctie maken het gebied tot een zeer onderscheidende 'asset' voor bedrijvigheid. De herontwikkeling is onderdeel van de totale transformatie van de voormalige militaire basis tot gebied met ruimte voor natuur, wonen, ontspannen en werken."	Nee

11.2	Vrees is dat er een bedrijventerrein wordt ontwikkeld dat evengoed op een andere locatie gevestigd kan worden. Een landingsbaan is voor een drone-testcentrum bijvoorbeeld helemaal niet noodzakelijk en gezien de huidige wetgeving zelfs ongewenst. Hoe wordt gegarandeerd dat er echt unieke bedrijvigheid wordt toegelaten? Daarnaast is in de 'Herijking Visie bedrijventerreinen Netwerkstad Twente' uit 2013 duidelijk aangegeven dat er voor de komende tientallen jaren een overschot is aan bedrijventerreinen in de regio Twente. Door het ontwikkelen van Technology Base wordt alleen maar meer bedrijventerrein aan de bestaande voorraad toegevoegd. Het feit dat Enschede Technology Base Twente moet compenseren door andere geplande bedrijventerreinen in te leveren, duidt er op dat op de luchthaven een regulier bedrijventerrein wordt ontwikkeld.	Het inzetten van de landingsbaan voor drones komt vanuit de vraag van dronespartijen en maakt juist deze lokatie zo uniek voor de dronessesector. Aan de benodigde wetgeving wordt gewerkt door het Ministerie. Technology Base heeft een eigen onderscheidend profiel dat is opgenomen in de Structuurvisie. Daarmee is het geen regulier bedrijventerrein. In de Structuurvisie is nu aangegeven dat het unieke profiel van dit terrein in het bestemmingsplan wordt aangescherpt en dat over deze profilering, het beoogde oppervlak en de eventuele noodzaak en wijze van compensatie van deze nieuwe uitgifte, bestuurlijke afspraken worden gemaakt tussen de gemeente, de provincie en de regio via het regionaal programmeren bedrijventerreinen voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Alle andere sectoren zijn locatiegebonden (luchthaven, Safety & Security) en hoeven niet worden gecompenseerd.	Nee
11.3	Hoe worden de verschillen tussen de gehanteerde kengetallen voor werkgelegenheid voor AXL en aantallen medewerkers van ervaren vliegtuigslapers elders verklaard? Vraag is of de gemeente bereid is om de kengetallen uit de werkgelegenheidsstudie nogmaals op realiteitsgehalte te beoordelen. Daarnaast is de verwachting dat Technology Base Twente vooral werkgelegenheid wordt gecreëerd op MBO+ en hoger opgeleid personeel, terwijl er in Twente juist behoefte is aan banen voor lager en middelbaar opgeleid personeel. Hoeveel van de circa 1.100 nieuwe banen zijn er voor deze groep?	De verschillen in de aangegeven werkgelegenheid bij AXL en de aantallen medewerkers bij een ander bedrijf in deze sector, komen voort uit een verschillen in werkprocessen en activiteiten. Het rekenen met kengetallen is gebruikelijk om een verwachting over werkgelegenheid te kunnen bepalen. De realiteit per bedrijf zal daar natuurlijk van af kunnen wijken, het blijft een kengetal en een gemiddelde voor de betreffende bedrijfstak. Op dit ogenblik zien wij geen reden om de kengetallen te herzien. In Enschede hebben we geen tekort aan banen voor laagopgeleiden, maar juist een tekort aan banen voor middelbaar en hoog opgeleiden. Er is wel sprake van een verdringingseffect omdat de middelbaar opgeleiden nu de banen voor laagopgeleiden 'bezetten' (Atlas van Gemeenten "participatiewijzer Enschede 2015"). Uit onderzoek blijkt overigens dat hoogopgeleiden werkgelegenheid creëren voor laagopgeleiden door onder andere bestedingseffecten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan banen in de dienstverlenende sector, zoals de horeca.	Nee

11.4	Kan inzichtelijk gemaakt worden wat de jaarlijkse kosten zijn van het exploiteren van de luchthaven en hoe deze kosten worden gedekt? Vermoeden is dat het overgrote deel van de luchthavenkosten wordt betaald door de belastingbetaler, terwijl er maar een zeer selecte groep mensen gebruik van maakt. Is er al een staatssteuntoets gedaan?	Voor de exploitatie van de luchthaven zijn berekeningen gemaakt waarin alle kosten en opbrengsten zijn meegenomen. Daaruit blijkt dat de luchthavenexploitatie sluitend is. Dat is bevestigd in een second opinion. Staatsteun is niet aan de orde.	Nee
11.5	De wijze waarop de 18.000 vliegbewegingen voor General Aviation is vastgesteld is onrealistisch. Uitgegaan is van het 'natuurlijke verzorgingsgebied', maar dat is natuurlijk veel te globaal. Luchthaven Twente biedt nu ook al mogelijkheden voor General Aviation, maar het aandeel is nu slechts 2.500 vliegbewegingen. Waarom is dat aandeel nu niet al veel groter? Er wordt geen rekening gehouden met de groei-ambities van vliegvelden Eelde en Teuge, die eerder in aanmerking komen om de eventuele verplaatsing vanuit Lelystad op te vangen. Ook het feit dat recreatievluchten in Duitsland goedkoper zijn dan in Nederland is niet meegenomen. Vraag is om een nieuwe en beter onderbouwde berekening te maken van het aantal vliegbewegingen voor General Aviation en de geluidscontour daarop aan te passen.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
11.6	De manier waarop men zonder verkeerstoren de vliegtuigen uit elkaar wil houden stemt niet gerust. Daarbij komt dat men in Twente wil experimenteren met onbemande (vracht)vliegtuigen, dat nog een groter risico op botsingen in de lucht oplevert. Welke garanties kunnen worden gegeven dat de veiligheid in de lucht rondom de luchthaven wordt gewaarborgd en dat er adequaat wordt opgetreden in geval van een calamiteit?	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

11.7	Bij het evenemententerrein van Van Eck is een overschrijding van de geluidsnorm toegestaan van 12 keer per jaar. Voor aanwezige dieren, met name vleermuizen, is dit zeer schadelijk. Bovendien is het niet passend voor een uniek natuurgebied tussen stedelijke kernen (Oldenzaal, Enschede, Hengelo) waar rust juist van bijzonder grote waarde is. Overschrijding van de geluidsnorm is ook in strijd met de duurzame ambities die ook in de Gebiedsvisie zijn omschreven. Verzoek is om de toegestane overschrijding van de geluidsnorm te schrappen.	Overschrijding van een wettelijke geluidsnorm is niet aan de orde, met de regeling wordt voorzien om maximaal twaalf keer per jaar af te wijken van de opgenomen geluidszone tot een maximum van 70 dB(A).	Nee
11.8	De MER heeft geen aandacht voor het gelijktijdig plaatsvinden van de vliegbewegingen en het genieten van het buitenleven in de weekenden en de zomermaanden. Verzoek is om dit in de besluitvorming mee te nemen. Daarnaast heeft de MER alleen aandacht voor de uitstoot van fijnstof op het luchthaventerrein zelf en niet in de omgeving, terwijl het tot serieuze gezondheidsklachten kan leiden. Hoe wordt dit meegenomen in de besluitvorming? Verzoek is om een gedegen monitoring van de luchtkwaliteit toe te passen als de plannen doorgaan.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
11.9	In het luchthavenbesluit, de Gebiedsvisie en bijbehorende MER is geen enkele aandacht besteed aan de (negatieve) effecten op het toerisme, terwijl dit wel een belangrijke economische pijler is in Twente. Hoewel recreatievluchten enige toeristen trekken, leidt dit ook tot geluidshinder wat niet bijdraagt aan de rust en natuur waar Twente zo bekend om is. De negatieve effecten van intensief recreatief luchtverkeer op de werkgelegenheid in de toerisme-industrie is niet integraal meegewogen. Vraag is wat de netto-effecten van de luchthavenplannen op het toerisme in Twente zijn, zowel in directe werkgelegenheid als in economische bestedingen.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

11.10	Er zijn nog veel onduidelijkheden, veel aannames zijn slecht onderbouwd (bijvoorbeeld geluid en werkgelegenheid) en aspecten worden niet of in beperkte mate meegewogen (geluid, fijnstof, effecten op toerisme, gevolgen voor windenergie). Dit leidt tot een onvolledig en ondoorzichtig besluitvormingsproces dat niet aan de eisen van een goede democratie voldoet. Oproep is om absolute openheid van zaken te geven over de financiële gevolgen van de plannen.	In de verschillende plannen (luchthavenbesluit, provinciale gebiedsvisie, gemeentelijke structuurvisie, gemeentelijke bestemmingsplannen, wijziging van de welstandsnota) is aan de verschillende genoemde thema's uitvoerig aandacht besteed. Daarnaast worden de wettelijk vereiste procedures doorlopen en wordt er open gecommuniceerd over de inhoud en inspraakmogelijkheden. Daarmee wordt voorzien in de gevraagde openheid.	Nee
-------	--	--	-----

NR. 12			
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
12.1	De beoogde organische stedelijke ontwikkelingen van de gebiedsontwikkeling (luchthaven, bedrijventerrein en Van Eck) botst met het rustige omliggende buitengebied. Mijn woning wordt daarbij, vanwege de nabije ligging, als één van de zwaarste benadeeld (zie het geluidsrapport van Adecs).	Bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling rondom bedrijvigheid vindt altijd een afweging plaats tussen de economische en milieutechnische doelstellingen. In de MER die bij alle plannen is gevoegd is een uitvoerig traject doorlopen om tot een voorkeursalternatief te komen. Hierbij is niet gekozen voor de economisch meest gunstige optie, maar een variant waarin ontwikkeling en omgeving in balans zijn. Aandachtspunt daarbij is dat er vergeleken is met de huidige feitelijke situatie, terwijl er juridisch nog steeds volop gevolgen kan worden door Defensie.	Nee
12.2	Het omliggende wegennetwerk is niet geschikt voor de toename van verkeer door met name de evenementen. Er wordt gesproken over een rotonde op de Oldenzaalsestraat, aanpassingen bij Frans op den Bult en een verbinding tussen de N737 en N733, maar de planning en voortgang hiervan is onbekend. Voor de Oude Deventerweg zouden de fietssuggestiestroken gekleurd worden maar dit is ook nog niet gebeurd waardoor de weg nog steeds optisch heel breed lijkt. De omliggende wegen worden nu al gebruikt als racecircuit, dit zal met het nieuwe bestemmingsplan alleen maar erger worden. Dit geldt ook voor de parkeerplaats ten noorden van Deventerpoort en de Grefteberghoekweg, die nu al wordt gebruikt om te racen en voor slippende auto's. Er is geen controle door de gemeente op de effecten. Niemand let op de voorrangswegen van rechts bij de Oude Deventerweg, ondanks enkele verkeersborden.	De fietssuggestiestroken zijn inmiddels aangebracht. In de MER is uitvoerig ingegaan op het omliggende wegennetwerk, waarbij onder de in het bestemmingsplan opgenomen voorwaarden, het netwerk berekend is op de nieuwe ontwikkeling. Indien zich gevaarlijke situaties voordoen heeft de gemeente de mogelijkheid om handhavend op te treden, maar tot op heden zijn daar geen aanleidingen voor geweest. De parkeerplaats boven Deventerpoort maakt onderdeel uit van het terrein van dhr. Van Eck. Op dit deel van het terrein zijn automotive-activiteiten toegestaan in een lage milieucategorie.	Nee

12.3	Het toestaan van 12 uitzonderingen per jaar voor geluid is te vaak en de toegestane maximale belasting van 70 dB(A) is te hoog. Het aantal moet op maximaal 0-1 begrensd worden. Op basis van eerdere evenementen waar maximaal 70 dB(A) werd toegestaan kan de conclusie worden getrokken dat dit ontoelaatbaar is. Er was overlast in de wijde omtrek, de dorpsraad Lonneker heeft hier al voor gewaarschuwd. Het geluid is over de top en moet zeker niet meer groeien voor zowel mens als dier, het is ongezond.	Het aantal van 12 is een gebruikelijk aantal dat in de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening wordt aangehaald. Het maximum van 70 dB(A) is voor deze incidentele dagen acceptabel en vloeit voort uit de Nota Limburg die momenteel bij veel ruimtelijke plannen i.r.t. evenementen wordt toegepast. De conclusie over de toelaatbaarheid wordt niet bevestigd door fauna-onderzoek en het relatief geringe aantal klachten bij eerdere evenementen.	Nee
12.4	De in het geluidsrapport genoemde cumulatieve waarden op de woningen rondom het terrein van dhr. Van Eck, de luchthaven en het bedrijventerrein zijn veel te hoog.	De berekende waarden zijn getoetst aan de kaders die hiervoor beschikbaar zijn. Conclusie hiervan is, en ook door de Mer-commissie onderschreven, dat het aspect geluid door de ontwikkeling een negatieve score krijgt maar niet ontoelaatbaar is.	Nee
12.5	De grenswaarden voor geluid door het proefdraaien van vliegtuigmotoren, het industriegebied met categorie 5.1 en het vliegen zijn onduidelijk. Wat zijn de werkelijke consequenties van de nieuwe geluidscontouren?	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
12.6	In de bijlagen van de geluidsrapporten lijkt de woning aan de Wiefkerweg 14 etc. ten onrechte niet meegenomen te zijn bij de beoordeling van de geluidseffecten.	In het rapport is in enkele bijlagen daar waar Wiefkerweg 14 had moeten staan ten onrechte de naam "Roolvinkweg 14" opgenomen. Dit wordt aangepast.	Ja
12.7	Het lawaai dat veroorzaakt gaat worden staat niet in verhouding tot de 250 beoogde nieuwe arbeidsplaatsen, gezien het aantal mensen dat hier last van krijgt (zie rapporten Adecs)	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
12.8	In het noordelijk deel van het terrein worden te hoge milieucategorieën toegestaan. Bedrijven met categorie 5.1 moeten op andere terreinen gevestigd worden (bijvoorbeeld in Oldenzaal of Hengelo). De maximale categorie 5.3 moet lager of ook verhuizen.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
12.9	In de onderzoeken is te weinig ingegaan op de verstoring door licht door de luchthaven voor dieren.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

12.10	Ik schrik van de reactie van dhr. Van Eck tijdens het vooroverleg. Er worden al teveel ontwikkelingen mogelijk gemaakt en dhr. Van Eck wil zelfs nog meer mogelijkheden.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
12.11	De zienswijze die is ingediend tegen de omgevingsvergunning voor De Strip wordt ook als zienswijze ingediend tegen deze besluiten, waarbij het verzoek is om de zienswijze uitgebreider samen te vatten en te beantwoorden.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
12.12	In de MER is geen aandacht besteed aan de gevolgen van de ontwikkelingen op huisdieren, vee en paarden. Naast particulieren met paarden zitten er in de directe omgeving meerdere maneges. Bij eerdere activiteiten reageerden sommige dieren hierop, vergelijkbaar met het geluid en het licht tijdens de jaarwisseling.	Er is rekening gehouden met geldende richtlijnen voor bedrijvigheid. De effecten van de ontwikkelingen doen niet expliciet uitspraken over de effecten op de weidende dieren. De wet kent hier ook geen toetsingskader voor. De onverwachte en hoge piekgeluiden die worden gevreesd, dienen te voldoen op de zone en aan de normen die voor piekgeluiden gelden. Hiermee wordt voldoende gewaarborgd dat deze geluiden tot acceptabele niveaus worden beperkt. In vergelijkbare situaties waarbij weides / maneges binnen zones van (spoor-)wegen en/of industrieterreinen liggen is niet vastgesteld dat dit significante effecten heeft.	Nee
12.13	Omwonenden vluchten vanwege de nieuwe ontwikkelingen weg uit de buurt. Tijdens evenementen gaan ze op vakantie of een weekend weg. Mensen met dieren zijn genoodzaakt thuis te blijven. Dieren kunnen niet in de wei en moeten binnen blijven.	Zie 12.12	Nee
12.14	Door de ontwikkelingen leiden wij onevenredige planschade en worden de woningen onverkoopbaar. Vervalt met het bestemmingsplan de mogelijkheid om planschade te vragen voor eerdere besluiten voor dhr. Van Eck?	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
12.15	Op De Strip moeten geen activiteiten met helikopters worden toegestaan, al helemaal geen vijf achter elkaar.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

12.16	Er zijn slechte ervaringen met geluid door het veiligheidsevenement. Hier is één klacht over ingediend bij dhr. Van Eck, deze is goed behandeld. Ik ben echter niet van plan om elke keer te bellen, het initiatief ligt bij dhr. Van Eck. Er wordt geen tot weinig rekening gehouden met direct omwonenden. De Noaberbrief van dhr. Van Eck is niet voldoende, noaberschap in Twente is echt anders bedoeld!	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
12.17	De natuur wordt aangetast door de ontwikkeling van de luchthaven, het terrein van dhr. Van Eck en het bedrijventerrein.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
12.18	In deze moderne tijd moet het met technische middelen mogelijk zijn om het geluidslawaai te verlagen.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

NR. 13			
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
13.1	Het voormalige terrein van luchthaven Twenthe is een uniek natuurgebied dat als zodanig behouden moet blijven. Het vestigen van welk bedrijventerrein dan ook zorgt voor onomkeerbare schade aan unieke natuur en cultuurhistorie. Verzoek is om het Groene Hart te respecteren en te behouden, door af te zien van de bestemming tot Bedrijventerrein. Dit geldt ook voor de verdere omgeving. De natuur op de stuwwal (en ook omringende gebieden) zal hierdoor onder druk komen te staan. De rust zal ernstig verstoord worden, het heeft ook consequenties voor de vogels. Maatregelen die op het vliegveld worden genomen om vogels te verjagen gaan veelal gepaard met lawaai via speakers of harde knallen. Dit soort maatregelen is niet bevorderlijk voor de aanwezige broedgebieden. In verband hiermee is de vraag hoe het zit met ontwikkeling van nieuwe natuurgebieden in de wijde omtrek, met name die met een moerassig karakter en nieuwe vogelgebieden. Wordt ontwikkeling van dit soort gebieden ingeperkt? Dat zou onaanvaardbaar zijn. En wat zijn de consequenties voor de bestaande natuurgebieden, met hier eveneens de nadruk op de vogels. Nut en noodzakelijkheid van de voorgestelde plannen worden niet ingezien, zeker niet in vergelijking tot een andere groene invulling.	De gemeenteraad van Enschede en Provinciale Staten van Overijssel hebben de afgelopen jaren meerdere beleidskaders vastgesteld, waarin de afweging is gemaakt omtrent de ontwikkelrichting van het terrein. Gekozen is voor een ontwikkeling in lijn met het advies van de Commissie Wientjes: "Maak van de luchthaven Twente een iconische internationale ontwikkel-, demonstratie-, en productiezone voor 'Advanced Materials and Manufacturing'. In een fraai coulisselandschap rond het Twentse vliegveld worden groen en rust gecombineerd met de bruisende energie van duurzame hightech bedrijvigheid. Kortweg: Technology Base Twente. Het terrein is gelegen in het groen, te midden van stedelijke centra en onderdeel van het netwerk van topbedrijven en kennisinstellingen in Twente. Een unieke start- en landingsbaan met vliegfunctie maken het gebied tot een zeer onderscheidende 'asset' voor bedrijvigheid. De herontwikkeling is onderdeel van de totale transformatie van de voormalige militaire basis tot gebied met ruimte voor natuur, wonen, ontspannen en werken." Ten aanzien van het punt over de consequenties van het vliegen op de natuurontwikkeling is de zienswijze doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

13.2	Vrees is dat er een bedrijventerrein wordt ontwikkeld dat evengoed op een andere locatie gevestigd kan worden. Een landingsbaan is voor een drone-testcentrum bijvoorbeeld helemaal niet noodzakelijk en gezien de huidige wetgeving zelfs ongewenst. Hoe wordt gegarandeerd dat er echt unieke bedrijvigheid wordt toegelaten? Daarnaast is in de 'Herijking Visie bedrijventerreinen Netwerkstad Twente' uit 2013 duidelijk aangegeven dat er voor de komende tientallen jaren een overschot is aan bedrijventerreinen in de regio Twente. Door het ontwikkelen van Technology Base wordt alleen maar meer bedrijventerrein aan de bestaande voorraad toegevoegd. Het feit dat Enschede Technology Base Twente moet compenseren door andere geplande bedrijventerreinen in te leveren, duidt er op dat op de luchthaven een regulier bedrijventerrein wordt ontwikkeld.	Het inzetten van de landingsbaan voor drones komt vanuit de vraag van dronespartijen en maakt juist deze lokatie zo uniek voor de dronessesector. Aan de benodigde wetgeving wordt gewerkt door het Ministerie. Technology Base heeft een eigen onderscheidend profiel dat is opgenomen in de Structuurvisie. Daarmee is het geen regulier bedrijventerrein. In de Structuurvisie is nu aangegeven dat het unieke profiel van dit terrein in het bestemmingsplan wordt aangescherpt en dat over deze profilering, het beoogde oppervlak en de eventuele noodzaak en wijze van compensatie van deze nieuwe uitgifte, bestuurlijke afspraken worden gemaakt tussen de gemeente, de provincie en de regio via het regionaal programmeren bedrijventerreinen voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Alle andere sectoren zijn locatiegebonden (luchthaven, Safety & Security) en hoeven niet worden gecompenseerd.	Nee
13.3	Hoe worden de verschillen tussen de gehanteerde kengetallen voor werkgelegenheid voor AXL en aantallen medewerkers van ervaren vliegtuigslopers elders verklaard? Vraag is of de gemeente bereid is om de kengetallen uit de werkgelegenheidsstudie nogmaals op realiteitsgehalte te beoordelen. Daarnaast is de verwachting dat Technology Base Twente vooral werkgelegenheid wordt gecreëerd op MBO+ en hoger opgeleid personeel, terwijl er in Twente juist behoefte is aan banen voor lager en middelbaar opgeleid personeel. Hoeveel van de circa 1.100 nieuwe banen zijn er voor deze groep?	De verschillen in de aangegeven werkgelegenheid bij AXL en de aantallen medewerkers bij een ander bedrijf in deze sector, komen voort uit een verschillen in werkprocessen en activiteiten. Het rekenen met kengetallen is gebruikelijk om een verwachting over werkgelegenheid te kunnen bepalen. De realiteit per bedrijf zal daar natuurlijk van af kunnen wijken, het blijft een kengetal en een gemiddelde voor de betreffende bedrijfstak. Op dit ogenblik zien wij geen reden om de kengetallen te herzien. In Enschede hebben we geen tekort aan banen voor laagopgeleiden, maar juist een tekort aan banen voor middelbaar en hoog opgeleiden. Er is wel sprake van een verdringingseffect omdat de middelbaar opgeleiden nu de banen voor laagopgeleiden 'bezetten' (Atlas van Gemeenten "participatiewijzer Enschede 2015"). Uit onderzoek blijkt overigens dat hoogopgeleiden werkgelegenheid creëren voor laagopgeleiden door onder andere bestedingseffecten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan banen in de dienstverlenende sector, zoals de horeca.	Nee

13.4	Kan inzichtelijk gemaakt worden wat de jaarlijkse kosten zijn van het exploiteren van de luchthaven en hoe deze kosten worden gedekt? Vermoeden is dat het overgrote deel van de luchthavenkosten wordt betaald door de belastingbetaler, terwijl er maar een zeer selecte groep mensen gebruik van maakt. Is er al een staatssteuntoets gedaan?	Voor de exploitatie van de luchthaven zijn berekeningen gemaakt waarin alle kosten en opbrengsten zijn meegenomen. Daaruit blijkt dat de luchthavenexploitatie sluitend is. Dat is bevestigd in een second opinion. Staatsteun is niet aan de orde.	Nee
13.5	De wijze waarop de 18.000 vliegbewegingen voor General Aviation is vastgesteld is onrealistisch. Uitgegaan is van het 'natuurlijke verzorgingsgebied', maar dat is natuurlijk veel te globaal. Luchthaven Twente biedt nu ook al mogelijkheden voor General Aviation, maar het aandeel is nu slechts 2.500 vliegbewegingen. Waarom is dat aandeel nu niet al veel groter? Er wordt geen rekening gehouden met de groei-ambities van vliegvelden Eelde en Teuge, die eerder in aanmerking komen om de eventuele verplaatsing vanuit Lelystad op te vangen. Ook het feit dat recreatievluchten in Duitsland goedkoper zijn dan in Nederland is niet meegenomen. Vraag is om een nieuwe en beter onderbouwde berekening te maken van het aantal vliegbewegingen voor General Aviation en de geluidscontour daarop aan te passen.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
13.6	De manier waarop men zonder verkeerstoren de vliegtuigen uit elkaar wil houden stemt niet gerust. Daarbij komt dat men in Twente wil experimenteren met onbemande (vracht)vliegtuigen, dat nog een groter risico op botsingen in de lucht oplevert. Welke garanties kunnen worden gegeven dat de veiligheid in de lucht rondom de luchthaven wordt gewaarborgd en dat er adequaat wordt opgetreden in geval van een calamiteit?	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

13.7	Bij het evenemententerrein van Van Eck is een overschrijding van de geluidsnorm toegestaan van 12 keer per jaar. Voor aanwezige dieren, met name vleermuizen, is dit zeer schadelijk. Bovendien is het niet passend voor een uniek natuurgebied tussen stedelijke kernen (Oldenzaal, Enschede, Hengelo) waar rust juist van bijzonder grote waarde is. Overschrijding van de geluidsnorm is ook in strijd met de duurzame ambities die ook in de Gebiedsvisie zijn omschreven. Verzoek is om de toegestane overschrijding van de geluidsnorm te schrappen.	Overschrijding van een wettelijke geluidsnorm is niet aan de orde, met de regeling wordt voorzien om maximaal twaalf keer per jaar af te wijken van de opgenomen geluidszone tot een maximum van 70 dB(A).	Nee
13.8	De MER heeft geen aandacht voor het gelijktijdig plaatsvinden van de vliegbewegingen en het genieten van het buitenleven in de weekenden en de zomermaanden. Verzoek is om dit in de besluitvorming mee te nemen. Daarnaast heeft de MER alleen aandacht voor de uitstoot van fijnstof op het luchthaventerrein zelf en niet in de omgeving, terwijl het tot serieuze gezondheidsklachten kan leiden. Hoe wordt dit meegenomen in de besluitvorming? Verzoek is om een gedegen monitoring van de luchtkwaliteit toe te passen als de plannen doorgaan.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
13.9	In het luchthavenbesluit, de Gebiedsvisie en bijbehorende MER is geen enkele aandacht besteed aan de (negatieve) effecten op het toerisme, terwijl dit wel een belangrijke economische pijler is in Twente. Hoewel recreatievluchten enige toeristen trekken, leidt dit ook tot geluidshinder wat niet bijdraagt aan de rust en natuur waar Twente zo bekend om is. De negatieve effecten van intensief recreatief luchtverkeer op de werkgelegenheid in de toerisme-industrie is niet integraal meegewogen. Vraag is wat de netto-effecten van de luchthavenplannen op het toerisme in Twente zijn, zowel in directe werkgelegenheid als in economische bestedingen.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

13.10	Er zijn nog veel onduidelijkheden, veel aannames zijn slecht onderbouwd (bijvoorbeeld geluid en werkgelegenheid) en aspecten worden niet of in beperkte mate meegewogen (geluid, fijnstof, effecten op toerisme, gevolgen voor windenergie). Dit leidt tot een onvolledig en ondoorzichtig besluitvormingsproces dat niet aan de eisen van een goede democratie voldoet. Oproep is om absolute openheid van zaken te geven over de financiële gevolgen van de plannen.	In de verschillende plannen (luchthavenbesluit, provinciale gebiedsvisie, gemeentelijke structuurvisie, gemeentelijke bestemmingsplannen, wijziging van de welstandsnota) is aan de verschillende genoemde thema's uitvoerig aandacht besteed. Daarnaast worden de wettelijk vereiste procedures doorlopen en wordt er open gecommuniceerd over de inhoud en inspraakmogelijkheden. Daarmee wordt voorzien in de gevraagde openheid.	Nee
-------	--	--	-----

NR. 14	Veiligheidsregio Twente		
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
14.1	De bestemmingsplanregeling verhindert niet dat overlastgevoelige en kwetsbare functies onvoldoende afstand tot op de activiteiten van TSC in acht nemen. Dat betreft met name horeca en publieksgerichte evenementen. De Veiligheidsregio Twente pleit ervoor om in dat kader voldoende waarborgen op te nemen in het bestemmingsplan, dan wel door andere publiekrechtelijke maatregelen in te zetten, zoals exploitatievergunningen, maatwerkvoorschriften en omgevingsvergunningen.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

14.2	In het bestemmingsplan zijn milieucategorieën opgenomen. Voor TSC betekent dit dat haar activiteiten worden gemaximeerd tot milieucategorie 3.1. Dit legt een zekere beperking op de toe te laten bedrijvigheid. Hierbij moet het gebruik in aard en invloed op de leefomgeving gelijk te stellen zijn met bedrijfsactiviteiten met een gelijke milieucategorie in de Staat van bedrijfsactiviteiten. Voor de huidige bedrijfsmatige activiteiten van TSC bestaat geen specifieke SBI-code. In het vigerende bestemmingsplan 'Luchthavengebied Noord' is echter vastgesteld dat het veiligheidscentrum naar aard en invloed op de omgeving min of meer vergelijkbaar is met een defensie-inrichting. Daarvoor geldt een richtafstand van 200m, respectievelijk milieucategorie 4.1. TSC hecht grote waarde aan behoud van deze ruimere milieucategorie. Het stelt haar in staat om de gebruiksmogelijkheden van haar gronden te optimaliseren. Er is in de visie van TSC geen beletsel om de milieucategorie te verhogen naar 4.1. De omgeving aan de noordoostelijke zijde van het plangebied is dunbevolkt terwijl de meest nabijgelegen woning op een afstand van 275 m ligt. Voor zover de weigering om dit verzoek te honoreren is te herleiden tot de uitgangspunten in de MER, is dit geen steekhoudend argument. De MER brengt slechts effecten in beeld, maar is op zichzelf geen toetsingskader voor het bepalen van in acht te nemen richtafstanden in het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
14.3	In het bestemmingsplan en het luchthavenbesluit zijn de termen Remotely Piloted Airsystems (RPAS), Drones en Unmanned Air Vehicles (UAV) gebruikt. Voorstel is dit verder te betitelen als "unmanned systems", waaronder wordt verstaan: "systeem waarbij de besturing op afstand plaatsvindt en/of waarbij de besturing van het systeem plaats kan vinden zonder menselijke interventie".	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

NR. 15	Dorpsraad Lonneker		
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
15.1	De zorgen over de ontwikkelingen m.b.t. de (veilige) bereikbaarheid van de voormalige vliegbasis Twenthe blijven. De onderbouwing m.b.t. een goede en veilige verkeersafwikkeling voor alle weggebruikers is onvoldoende. Er wordt onvoldoende rekening gehouden met de te verwachten verkeersstromen en de impact daarvan op het dorp Lonneker. De huidige plannen brengen een oplossing voor de te hoge verkeersintensiteit door de bebouwde kom van het dorp Lonneker zeker niet dichterbij. Zowel de extra verkeersdruk vanuit Enschede door Lonneker over de N733 als het te verwachten sluipverkeer over het dorpsplein via de Vliegveldweg richting voormalige vliegbasis en richting Enschede Noord en Centrum via Voortsweg en N733 baart grote zorgen. Een evaluatie van de verkeersintensiteiten op de N733 is voorzien in 2018, maar door de voorgenomen plannen zal het voor die tijd nog verder verslechteren.	Het betreft hier een mening over de kwaliteit van de onderbouwing die door ons niet wordt gedeeld. De impact van de plannen op het dorp Lonneker is blijkens de onderzoeken qua verkeerstoename gering. Deze plannen beogen geen oplossing te bieden voor de bestaande (in de ogen van de indiener te hoge) verkeersintensiteit door de bebouwde kom van Lonneker.	Nee
15.2	Er zijn geen maatregelen voorzien tegen het sluipverkeer op de Vliegveldweg, terwijl het aantal fietsers door het openen van de nieuwe natuur op het terrein fors is toegenomen. De smalle weg met aan weerszijden bomen i.c.m. het evenementenverkeer gaat gevaarlijke situaties opleveren.	Het betreft hier een mening die door ons niet wordt gedeeld. Van evenementenverkeer is zeker niet op elke werkdag sprake. Voor langzaam verkeer worden in de plannen voor Vaneke/Zuidkamp alternatieve routes uitgewerkt. Daarnaast moet er bij grote evenementen gewerkt worden met een verkeers- en vervoersplan waar ook rekening in gehouden moet worden met de fietsveiligheid.	Nee

15.3	In het bestemmingsplan zijn nauwelijks regels voor het organiseren van evenementen opgenomen, zodat de aannames t.a.v. verkeer niet geborgd worden. Daardoor zijn de inschattingen vrijblijvend en bieden ze geen enkele concrete houvast voor de te verwachten toekomstige verkeerssituatie. Door de verschillende bijlagen, aannames, uitgangspunten en referentiesituaties en onderlinge verwijzingen is het volstrekt ondoorzichtig wat nu verwacht wordt t.a.v. de verkeerssituatie maar ook de te verwachten bezoekersaantallen en arbeidsplaatsen.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
15.4	Of het in de regels genoemde verkeers- en vervoersplan bij een aantal bezoekers boven de 600 überhaupt haalbaar kan zijn kijkend naar de bestaande wegen wordt niet vermeld. Er is geen berekening van de maximale mogelijkheden bijgevoegd.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
15.5	Conclusie is dat de verkeersparagraaf niet voldoet aan de beginselen van behoorlijk bestuur omdat het zorgvuldigheidsbeginsel niet is nagekomen en er geen zorgvuldig onderzoek is geweest naar de feiten m.b.t. de verkeersintensiteit en verkeersveiligheid in relatie tot de belangen van de inwoners van het dorp Lonneker. Het motiveringsbeginsel is niet nagekomen omdat de motivering niet logisch en absoluut onbegrijpelijk is. Het rechtszekerheidsbeginsel is niet nagekomen omdat de plannen niet zodanig zijn geformuleerd dat de inwoners van Lonneker precies weten waar ze aan toe zijn. De Dorpsraad Lonneker kan daarom niet instemmen met de verkeersparagraaf.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

NR. 16	Vereniging Behoud Hoge Boekel & Omgeving		
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
16.1	Het houden van evenementen met een zo grote geluidsimpact moet eerst proefondervindelijk worden ervaren en gemeten, voordat een permanente vergunning mag worden verstrekt. Voor de geluidsbelasting en de zonering is noodgedwongen gebruik gemaakt van computermodellen. De werkelijkheid kan echter toch anders uitpakken, zelfs nog los van wind- en weersomstandigheden. Het is onbehoorlijk bestuur dat de tervisielegging afloopt twee dagen voordat het eerste bijzondere evenement plaats vindt. De toetsing van de mogelijke werkelijke overlast wordt op deze manier omzeild.	De onderhavige procedure is geen vergunningverleningsprocedure. Daarnaast is het juridisch niet mogelijk een "testvergunning" af te geven. Jurisprudentie geeft aan dat modellen als zeer betrouwbaar mogen worden beschouwd. Daarnaast kan er, net als bij reeds georganiseerde evenementen, gemonitord worden ter plaatse.	Nee
16.2	Er wordt vergunning gegeven voor het houden van maximaal twaalf 'bijzondere evenementen' per jaar, ongeacht de timing en spreiding daarvan. Er zou een limiet gesteld moeten worden aan het aantal van zulke evenementen per maand, omdat de frequentie een rol speelt bij het ervaren van overlast voor zowel bewoners als in de natuur.	In de planregels is een maximum aantal evenementdagen per maand in het broedseizoen opgenomen. Daarmee is de gewenste spreiding geborgd.	Nee

NR. 17			
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
17.1	Het houden van evenementen met een zo grote geluidsimpact moet eerst proefondervindelijk worden ervaren en gemeten, voordat een permanente vergunning mag worden verstrekt. Voor de geluidsbelasting en de zonering is noodgedwongen gebruik gemaakt van computermodellen. De werkelijkheid kan echter toch anders uitpakken, zelfs nog los van wind- en weersomstandigheden. Het is onbehoorlijk bestuur dat de tervisielegging afloopt twee dagen voordat het eerste bijzondere evenement plaats vindt. De toetsing van de mogelijke werkelijke overlast wordt op deze manier omzeild.	De onderhavige procedure is geen vergunningverleningsprocedure. Daarnaast is het juridisch niet mogelijk een "testvergunning" af te geven. Jurisprudentie geeft aan dat modellen als zeer betrouwbaar mogen worden beschouwd. Daarnaast kan er, net als bij reeds georganiseerde evenementen, gemonitord worden ter plaatse.	Nee
17.2	Er wordt vergunning gegeven voor het houden van maximaal twaalf 'bijzondere evenementen' per jaar, ongeacht de timing en spreiding daarvan. Er zou een limiet gesteld moeten worden aan het aantal van zulke evenementen per maand, omdat de frequentie een rol speelt bij het ervaren van overlast voor zowel bewoners als in de natuur.	In de planregels is een maximum aantal evenementdagen per maand in het broedseizoen opgenomen. Daarmee is de gewenste spreiding geborgd.	Nee

NR. 18			
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
18.1	Indiener maakt bezwaar tegen de opdeling van het terrein van 550 ha dat door de gemeente Enschede en de provincie Overijssel is aangekocht. De doelstelling bij die aankoop is duidelijk door beide colleges aangegeven indertijd, integrale ontwikkeling, en daarbij was het niet de bedoeling deelgebieden te verkopen, grond zou enkel in pacht worden uitgegeven. Deze verandering van inzet heeft een verrommeling van het gebied tot gevolg die een ernstige schade aan het Twentse landschap teweeg brengt.	De structuurvisie 2009 verdeelt het gebied in de deelgebieden, woon- en werkparken die geen onderlinge samenhang dan wel verbindingen krijgen. De deelgebieden worden wel goed ontsloten en verbonden met de omgeving. Het ontwerp motief hierachter zijn ruimtelijke enclaves in een robuuste landschappelijke hoofdstructuur (pagina 99). Deze doelstelling is nooit aangepast.	Nee
18.2	Er is nu geen inbreng of invloed meer in de duidelijke doelstelling dat "Leisure op Twentse schaal" zou plaats vinden. Het afzonderen van het gebied voor de ecologische hoofdstructuur is een kunstmatige ingreep, waarbij de landschappelijke waarde zowel in het gebied zelf, als ook door de Leisure activiteiten die toegestaan dreigen te worden, ernstige schade is toegebracht (o.a. kappen van bossen en het onder water zetten van twee dassenburchten, in gevaar brengen van de vleermuizen stand van o.a. 5 rodelijst soorten).	Voor de ontwikkeling is een MER opgesteld en zijn de effecten en compensatiemaatregelen goed afgewogen ten opzichte van elkaar. Conclusie is dat met de beoogde ontwikkeling van de rode en groene functies naast elkaar voldaan wordt aan een goede ruimtelijke ordening.	Nee
18.3	De fixatie op vliegen werkt ernstig verstorend op de ontwikkeling van een geïntegreerde gebiedsontwikkeling. Bovendien leidt dit telkens weer tot grote kosten zonder enig perspectief op opbrengsten die deze kosten dekken. Dat is een patroon dat bekend is van vrijwel alle pogingen in Europa om een regionale luchthaven te ontwikkelen en of in stand te houden.	Voor de exploitatie van de luchthaven zijn berekeningen gemaakt waarin alle kosten en opbrengsten zijn meegenomen. Daaruit blijkt dat de luchthavenexploitatie sluitend is. Dat is bevestigd in een second opinion. Staatsteun is niet aan de orde.	Nee

18.4	Bij het vliegveld Teuge is de aanwezigheid van en het gebruik van de baanverlichting als schadelijk voor de milieu en natuurwetgeving aangemerkt. Er is geen enkele reden om in het geval van dit project in Twente de verwachting te koesteren dat er hier geen sprake zou zijn van verstoring voor de omgeving door het gebruik van de aanwezige of op te richten baan verlichting, met een natuurgebied dat deze gehele baan omgeeft en een beschermde status heeft als ecologische hoofdstructuur.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
18.5	De geplande Drones voorziening zal nabij de Universiteit Twente worden gesitueerd. Ook enkele belangrijke bedrijven voor Advanced Materials and Manufacturing hebben de voorkeur gegeven aan een vestiging direct in de nabijheid van de Universiteit, voor hun ontwikkelingsprojecten. Er vallen daarmee twee poten weg die in de nabijheid een betere optie hebben om hun ontwikkelingen vorm te geven. Met deze keuzes verliest Enschede geen enkel bedrijf en mag het blij zijn met die positieve keuze. Alle buurgemeenten kunnen er ook goed mee overweg wanneer dit er aanleiding toe is om het gehele concept van vliegen, dat enkel verstoring geeft en verliesgevend is, uit het plan weg te nemen. Dat zou ook direct de bezwaren van de buurgemeenten tegen de aanvoerweg met nieuwe aansluiting op autobaan weg nemen, want die is overbodig. Er is namelijk al een overschot aan bedrijventerreinen dus dat hoeft ook niet hier gesitueerd te worden, om dan elders weer gecompenseerd te moeten worden.	De dronessector heeft gevraagd om de locatie bij de luchthaven omdat zij gebruik moeten maken van de start- en landingsbaan en de samenwerking zoeken met Twente Safety Campus. Net als bij de AMM-sector wil dit niet zeggen dat alle bedrijven uit deze sectoren naar deze locatie zullen verhuizen. Dit is ook niet de bedoeling. Op TechnologyBase kunnen delen van bedrijven door alle sectoren heen met elkaar samenwerken aan nieuwe producten en nieuwe materialen. Dat is het unieke van dit project. In dit bestemmingsplan is geen sprake van een nieuwe aansluiting op de A1. De gemeenten in Twente werken samen aan een programmering voor bedrijventerreinen om het overschot uit de markt te halen.	Nee
18.6	Er is bij de interpretatie van ADT over de inbreng van de "Commissie van Wijzen" telkens een afwijking van de werkelijke adviezen. In het advies van de Commissie van Wijzen is een vliegfunctie enkel geoorloofd wanneer die van toegevoegde waarde is voor het project Technology Base Twente.	Het advies van de Commissie Wientjes is nog steeds uitgangspunt bij de verschillende documenten. Daarbij wordt het vliegen niet als losse ontwikkeling mogelijk gemaakt, maar als integraal onderdeel van de gebiedsontwikkeling (AMM, Safety & Security etc).	Nee

18.7	ADT interpreteert dit telkens in de zin dat er moet worden gevlogen en daaromheen moeten we iets vinden dat het mogelijk maakt dit te blijven projecteren op het gehele concept. Het is een tunnelvisie die voor de bevolking van zowel de gemeente als voor de burgers van Overijssel erg hoge kosten met zich meebrengt en die gelden kunnen niet gebruikt worden voor projecten die voor diezelfde bevolking en de ontwikkeling van Twente van groot belang zijn.	Zie 18.6	Nee
18.8	Er zijn al hoge bedragen afgeschreven op leefgebied en de ontwikkelingen tot nu toe en ook de accountant stelt gerede vragen bij de risicoparagraaf voor de toekomstige ontwikkelingen die door de voorlopige exploitant als veel te positief zijn voorgesteld. Zie als voorbeeld de ontwikkelingen rondom AXL. Zonder dit experiment is het geheel duidelijk dat er geen enkele toekomstmogelijkheid is voor het vliegen met grotere vliegtuigen in Twente. Bovendien hebben onderzoeken door o.a. de gemeentelijke opdrachtgevers in Enschede in de vorige eeuw al duidelijk gemaakt dat vliegen economisch niet haalbaar is vanaf Twente. Dat was de reden dat een burgerluchthaven in het plan werd geprojecteerd die de levensvatbaarheid moest geven aan het plan. Dat bleek ook niet mogelijk zonder staatssteun. De Europese commissie zou dit ongetwijfeld hebben verworpen indien het plan niet teruggetrokken zou zijn.	De luchthavenexploitatie van de huidige plannen, waarin alle kosten en opbrengsten zijn opgenomen, is sluitend.	Nee
18.9	Ook om de Europese samenwerking te bevorderen en in het bijzonder de samenwerking binnen de Euregio, zou het verstandig zijn om onder sturing van de voorzitter van de Euregio te zoeken naar een samenwerking met de Duitse overheden. Wij maken bezwaar tegen voortgaande uitgaven ten bate van de vliegfunctie in dit project, die niet dienstbaar zijn aan de Twentse bevolking, die eindbetaler is in het geheel.	Met de huidige opzet van Technology Base Twente is gekozen voor een luchthaven ten behoeve van het bedrijfsleven en recreatie. Er is geen commercieel burgerluchtverkeer opgenomen. Samenwerking tussen beide luchthaven biedt vanuit de vliegfunctie geen meerwaarde. Verder heeft Twente Airport een sluitende exploitatie en vindt geen aanvulling vanuit de overheden plaats. Samenwerking in de Euregio kan worden gezocht op het bredere economische terrein.	Nee

18.10	Indien een clubje vliegende streekgenoten gebruik wil blijven maken van de baan zolang er geen gebiedsontwikkeling is die het baangebruik geheel uitsluit zijn wij van oordeel dat zij net als bijvoorbeeld leden van een golfbaan zelf geheel voor alle kosten van het baangebruik en de exploitatie verantwoordelijk worden gesteld. Dan zullen er dus opslag gelden, huren voor gebruik gebouwen en start en landingsgelden betaald dienen te worden die dekkend zijn voor de totale kosten De inschatting zal dan zijn dat de vaste kosten dermate hoog zijn dat leden elders in de zeer nabije omgeving als Sudderwick, of Nordhorn, of Teuge, hun onderdak zullen zoeken. Voor een hobby van enkelingen hoeft dat geen problemen op te leveren.	Momenteel is er belangstelling door meerdere partijen om van het vliegveld gebruik te maken, hiervoor zijn ontheffingen verleend. Vanaf het moment dat het luchthavenbesluit van kracht is zullen aanzienlijk meer partijen van het vliegveld gebruik maken. Daarbij zijn ook bedrijven die zich op Technology Base vestigen. Alle gebruikers betalen marktconforme tarieven. De luchthavenexploitatie, waarin alle kosten en opbrengsten zijn opgenomen, is sluitend.	Nee
18.11	Er is een afspraak dat niet wordt bijgedragen in de exploitatie van de luchthaven. Dat was een vaststaand gegeven Motie Welten Weijnen.	Zie 18.10	Nee
18.12	Nu gaat de combinatie van gemeente en provincie via hun samenwerkingsverband ADT zelf de exploitatie op zich nemen. Er lijkt hier een onmogelijkheid te zijn geschapen. Zonder exploitant is een openstelling niet mogelijk, maar in de markt bleek die al 14 jaar niet te vinden. De exploitatie is zonder meer verliesgevend, zeker de eerste jaren, maar uit ervaringen van alle andere regionale luchthavens in Europa ook op langere duur. Dus dragen de provincie en de gemeente bij in de exploitatie. Dat is tegen de afspraken van de aankoopvoorwaarden.	Zie 18.10	Nee

18.13	Zoals in de toelichting op het luchthavenbesluit staat is het naleven van de rekenvoorschriften uit de regeling burgerluchthavens een complete aangelegenheid die een deskundige begeleiding en ICT ondersteuning vereist. Als ADT als exploitant zal optreden is daarmee een veiligheidsrisico geïntroduceerd. ADT heeft hiervoor immers niet de ervaring noch de expertise. Op welke wijze gaat ADT voldoen aan die voorschriften van de Regeling burgerluchthavens, zoals bijvoorbeeld het in gebruik hebben en toepassen van een registratie- en berekeningsstelsel voor de correcte berekening van de feitelijke geluidsbelasting in de handhavingspunten?	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
18.14	De exploitant dient te zorgen voor certificering van de luchthaven. Gelet op het geheel ontbreken van kennis hieromtrent bij ADT is het onaannemelijk dat certificering op korte termijn zal plaatsvinden. Zonder certificering zal exploitatie en dus gebruik, niet mogelijk zijn ook al is er een Luchthavenbesluit van kracht. Op welke termijn denkt de provincie dat de luchthaven gecertificeerd zal zijn? En is er een voorziening getroffen voor de gebruikers die hierdoor worden geraakt (als het luchthavenbesluit van kracht is, is daarmee de militaire aanwijzing vervallen. Gebruikers kunnen dus niet meer op basis van een ontheffing gebruik maken van de luchthaven. Maar vliegen op basis van het luchthavenbesluit is onmogelijk bij ontstentenis van de certificering)?	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
18.15	De exploitant is verantwoordelijk (en dus aansprakelijk) voor de veiligheid op de luchthaven. Op welke wijze is een eventuele aansprakelijkheid van ADT in de hoedanigheid van exploitant gedekt?	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
18.16	Dat met een beperkt aantal personeelsleden meerdere functies worden ingevuld, baart zorgen, gelet op de onervarenheid van die personeelsleden, in combinatie met het feit dat zij meerdere functies tegelijkertijd vervullen. De veiligheid van alle betrokken partijen (omwonenden inclusief) loopt hiermee risico.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

18.17	Wat wordt bedoeld met de opmerking “er wordt met maatwerk voorzien in de Brandweervoorziening”? En welke kosten zijn hier voorzien? Wie draagt die kosten?	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
18.18	Zoals algemeen bekend is een vliegbeweging een start of een landing. Volgens de Gebiedsvisie van de Provincie, punt 7.4 mag per jaar maximaal 12 keer worden afgeweken (bedoeld is: overschrijding) van het vastgestelde aantal van 20.340 vliegbewegingen per jaar. Dit aantal wordt overigens ook genoemd in de toelichting op het Luchthavenbesluit, p. 14. In het Luchthavenbesluit, artikel 5.2.2.2.8. wordt echter in strijd met de Gebiedsvisie en de eigen toelichting bepaald dat er 24 keer per jaar mag worden: twee vliegbewegingen per dag op maximaal 12 dagen per jaar afgeweken.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
18.19	Er is geen luchtverkeersleiding aanwezig en ook geen reguliere brandweervoorziening, of andere hulpdiensten. Hoezo dan landen bij nood over dichtbevolkt gebied op 1700 meter voor de baandrempe! Op de kaarten 5 en 6 zijn deze woongebieden liggende in het beperkte veiligheid gebied. Voor de veiligheid en de gezondheidsschade blijft een nulmeting voor gezondheid noodzakelijk en de veiligheid dient opnieuw beoordeeld te worden op grond van het niet aanwezig zijn van hulpdiensten en luchtverkeersleiding en de hoogte verschillen in de bodemgesteldheid.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
18.20	In de toelichting, p. 15 leidt tabel 3 tot verwarring: waarom is een kolom (nacht) 23.00 – 7.00 uur opgenomen, als er (uitzonderingen daargelaten) niet gevlogen mag worden tussen 23:00 en 5:00 uur? De tabel laat nu de optie toe dat er tussen 23.00 en 7.00 uur 180 vliegbewegingen mogen plaatsvinden. De toevoeging onderaan de tabel maakt dat niet anders.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
18.21	Op grond van artikel 5.2.2.2.11 is het vreemd dat bij de verkoop aan de heer van Eck toegestaan is in tegenspraak met dit artikel, veel geluid te mogen produceren, daarbij de contouren van de decibellen overschrijdend.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

18.22	Artikel 5.2.2.2.12 verwijst naar de kaart in Bijlage V-5. De wijziging in het Besluit Burgerluchthavens lijkt bestaande bomen binnen het veiligheidsgebied te beschermen, maar enkel voor zover deze niet door de ILT als risicovol worden aangemerkt. Hoeveel objecten voldoen anno 2016 niet aan de hoogtebeperkingen en lopen daarmee het risico (te zijner tijd) als risicovol te worden aangemerkt en te worden gekapt? En hoeveel bomen binnen het veiligheidsgebied zullen de komende 5 jaren de "hoogtegrens" overschrijdend?	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
18.23	Bij het punt veiligheid is onvoldoende rekening gehouden met het gegeven dat de grond van het vliegveld in het oorspronkelijke natte diepste gedeelte van Twente ligt en dat de aanvliegeroute over Zuid Berghuizen op de Oldenzaalse heuvelrug is gesitueerd. Dat geeft dat er snel na de drempel in de baan aanmerkelijke hogere gronden zijn. De autobaan overgang is al ruim tien meter hoger in grondoppervlak en de wijk 20 tot 25 meter en het bos op de Boerskotten staat op grond die tot wel 45 meter hoger ligt. Wij willen beslist geen bomenkap in dit oerbos. Daarnaast is het in het verleden voorgekomen dat vliegtuigen met vracht de pannen van de daken trokken met de luchtweerstand die zij veroorzaakten en enkele schoorstenen ontzet hebben.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
18.24	Artikel 5.2.2.2.13 verwijst naar de kaart in Bijlage V-6. Er ontbreekt echter een concrete inventarisatie van het aantal bomen dat als gevolg van deze beperkingen risico loopt om gekapt dan wel getopt te moeten worden (anno 2016 en de komende 5 jaar) ingeval de ILT meent dat er sprake is van een onaanvaardbaar risico.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
18.25	I.v.m. artikelen 5.2.2.2.12 en 13 is onvoldoende rekening gehouden met de veiligheid van de bevolking van Zuid Berghuizen en de hoogte verschillen in de grond. De afwezigheid van luchtvaartverkeersleiding op zichtafstand en van technische ondersteuning die voldoende veiligheidswaarborgen biedt voor het gecombineerd dan wel specifiek laten vliegen van diverse vormen van luchtvaart is een aanmerkelijk probleem voor de veiligheid en	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

de beleving van veiligheid van de bevolking van de gebieden die direct onder of naast de aanvliegroutes wonen. Gecombineerde vormen van luchtvaart worden ook internationaal als complicerende factor voor de veiligheid gezien ook bij wel bewaakte luchthavens. Vaak is daardoor een verbodsbepaling aan de orde. Hier is getracht die combinatie toch mogelijk te maken zonder echte controle op de reële toestand. Niet meegenomen is dat het luchthavengebied zeker in de zomermaanden waarin ook GA regelmatigier vliegt, ook vele luchtballonnen van hetzelfde luchttruim gebruik maken. Daarnaast is in het gebied gelijk over de grens een bommenafwerp oefenplaats Nordhorn Range, met kruisende toestellen van de NATO. Daarnaast Drones en alle soorten van vliegtuigen en het hoogteverschil in het landschap en de dichte bevolking, maakt dat er aanmerkelijk belang van deze bevolking is om tegen deze ontwikkelingen te zijn. De ondersteuning van de luchthaven bevindt zich op Teuge 70 km weg, de luchthaven FMO is dichterbij. De overige ondersteuning dient ieder keer ingehuurd te worden en moet aanrijden, een economisch erg onrendabele onderneming. Worden al deze kosten per vlucht aan de gebruiker doorberekend? Wat betekent dit voor de landingsrechten per uit te voeren vlucht? De rentabiliteit van de kandidaat gebruiker dient in de businesscase van de kandidaat gebruiker en exploitant op deze aspecten uitsluitend te geven. Er zijn nu slechts opties van mogelijke kandidaat gebruikers. Er bestaan geen businesscases. Er is zelfs nauwelijks sprake van een serieus te nemen geïnteresseerd bedrijf, iedere concrete invulling ontbreekt. Is er overwogen om in het kader van de internationale en Euregionale samenwerking om kandidaat gebruikers, c.q. geïnteresseerden te verbinden aan FMO om zo de gehele regio te versterken en de exploitatie van één luchthaven mogelijk te maken? Verlies van FMO en het niet van de grond komen van luchtverkeer in Twente tegelijk, zou een handicap zijn voor de infrastructuur in de Euregio. De samenwerking daarvoor wordt van Duitse zijde al decennia aangeboden.		
---	--	--

18.26	Het specifieke van het bedrijventerrein van Technology Base Twente krijgt al vorm nabij de UT en in Hengelo Zuid. Bedrijven kiezen nu ook zelf voor die optie. Het toch voortvoeren van deze doelstelling zou kannibalisme op deze nabije bedrijventerreinen betekenen.	Bij de planvorming is veel afstemming geweest met Kennispark en HighTech Systems Park en de drie gebieden zullen samenwerken om de HTSM-sector en aanverwante bedrijven van een goed vestigingsklimaat te voorzien.	Nee
18.27	In de voorstellen wordt een 4 kilometer straal genoemd van 45 meter hoogte doorsnijdingspunt. Binnen deze straal is alleen al de grondhoogte dit verschil op diverse punten in de aanliegroute en daarenboven bevinden zich op die hogere gronden bomen van uitzonderlijke kwaliteit en bijzonderheid. Aan Duitse zijde in het vlak zijn windmolens toegestaan die 250 meter hoogte mogen hebben. Die zullen aanmerkelijk in de weg staan voor de veiligheidsverantwoording.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
18.28	Het is niet aangetoond dat deze luchthaven nuttig of noodzakelijk is. De luchthaven dient geen maatschappelijk belang dat opweegt tegen de negatieve gevolgen voor de natuur en de kwaliteit van leven van omwonenden. Voor zover er sprake is van een economisch belang is dit kunstmatig gecreëerd met de voorgenomen aanleg van twee bedrijventerreinen. En dat in een regio waarin een surplus is aan kwakkelende bedrijventerreinen.	Uit een aantal marktonderzoeken blijkt dat er vraag is voor het gebruik van het vliegveld, zowel voor vliegbewegingen als voor bedrijfsvestiging. In de MER worden de milieueffecten in beeld gebracht, op grond waarvan tot een verantwoorde inrichting van het gebied te komen. Deze uitgangspunten zijn overgenomen in de bestemmingsplannen.	Nee
18.29	Er is sprake van ongeoorloofde staatssteun, gelet op de gelden die tot nu toe zijn, maar ook in de toekomst moeten worden bijgedragen, door de provincie Overijssel en de gemeente Enschede om de luchthaven te exploiteren. De gemeentelijke regeling ADT was bedoeld voor het zoeken van een bestemming voor de voormalige militaire luchthaven, niet voor het commercieel exploiteren van een luchthaven.	Voor de exploitatie van de luchthaven zijn berekeningen gemaakt waarin alle kosten en opbrengsten zijn meegenomen. Daaruit blijkt dat de luchthavenexploitatie sluitend is. Dat is bevestigd in een second opinion. Staatsteun is niet aan de orde.	Nee

18.30	Er is al een luchthaven op plm. 60 km afstand (FMO). Europese regelgeving staat niet toe dat er dan nog een luchthaven wordt gevestigd.	De 60 kilometer (of 1 uur reistijd) komt uit de Mededeling van de Europese Commissie inzake staatssteun aan luchthavens ("Richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen, Publicatieblad EU 2014/C 99/03"). In een Mededeling van de Europese Commissie inzake staatssteun aan luchthavens is, kort gezegd (de formulering in het betreffende artikel is aanzienlijk genuanceerder), bepaald dat investeringssteun ten behoeve van de aanleg of uitbouw van een luchthaven die binnen een afstand van 100 kilometer of een reistijd van 60 minuten met de auto, bus, trein of hogesnelheidstrein van een bestaande luchthaven ligt, steeds afzonderlijk moet worden getoetst op staatssteun. Het is niet juist dat Europese regelgeving verbiedt om luchthavens in nabijheid van een andere luchthaven te realiseren. De richtsnoeren bepalen alleen t.a.v. dat een steunmaatregel in die situatie gemeld moet worden. Dit geldt alleen als er sprake is van staatssteun. Dat is hier niet het geval.	Nee
18.31	De MER is gebaseerd op verkeerde uitgangspunten (verouderde, onjuiste rapporten; onjuiste aannames m.b.t. vlieghoogte en geluid etc.)	Op basis van de diverse onderzoeken is geconcludeerd dat de ontwikkelingen passen binnen de kaders van een goede ruimtelijke ordening. Uit de zienswijze wordt op dit punt niet duidelijk waarom dat niet het geval zou zijn.	Nee
18.32	Is in de planning rekening gehouden met recente milieu afspraken en de waarschijnlijk noodzakelijke aanscherping daarvan? Daarin zal in volgende onderhandelingen ook de scheepvaart en de luchtvaart niet verschoond blijven willen we een temperatuurstijging binnen de perken houden of anders alle gevolgen van dien aanvaarden. Wanneer zo'n aanscherping van afspraken in laten we zeggen 2020 plaats vindt, wat is dan het effect op de exploitatie van deze luchthavens?	Er is rekening gehouden met de geldende regelgeving. Toekomstige aanscherping van milieuregelgeving en technische ontwikkelingen zullen mogelijk leiden tot minder uitstoot en geluid van vliegtuigen.	Nee

18.33	Bij aankoop van de gronden van de ex-militaire luchthaven, was een belangrijk argument dat daarmee de grond in banden bleef van de overheden. Er is de stelling ingenomen dat gronden ook niet verkocht zouden worden maar enkel in pacht uitgegeven zouden worden, om de invulling van de doelen van de bestemming in de band te kunnen houden.	In de loop van het project zijn de beleidsdoelstellingen veranderd, dit heeft ook tot wijziging van het standpunt ten aanzien van grondpositie geleid.	Nee
18.34	Nu fungeert ADT financieel gezien als een grondbedrijf, Het heeft in die functie een deelgebied onderhands verkocht en wel tegen uiterst gunstige voorwaarden, die deels geheim gehouden zijn, net als de verkoop zelf. De heer van Eck gaf in een gesprek aan gunstige voorwaarden te hebben en de afspraak te hebben dat hij geen last zou hebben van natuur of milieu beperkende maatregelen. Tegen die afspraken zouden de gronden zijn aangekocht. De financiële verantwoording van ADT is ook opgesteld als die van een grondbedrijf, met als doel de verkoop van alle gronden voor 2020. Hiermee wordt de doelstelling die uitgangspunt was van de aankoop van de gronden door de gemeente en de provincie geweld aangedaan. De motie Welten Weijnen wordt geweld aangedaan of totaal losgelaten. Zonder die voorwaarden waren de gronden nooit aangekocht indertijd, er zou in de staten niet mee ingestemd zijn. Daarmee was exploitatie van enige vorm van luchtverkeer ten enen male uitgesloten geweest. De naleving van deze voorwaarden waren en zijn nog steeds de basis van een nog klein beetje vertrouwen in overheden bij de bevolking woonachtig in de gebieden rond de luchthaven. Handhaving daarvan is nu noodzakelijk.	ADT is – in de vorm van een Gemeenschappelijke Regeling – een zelfstandig rechtspersoon en in die zin – als eigenaar van de gronden - bevoegd tot grondverkoop. Het vinden van nieuwe exploitanten van de gronden die invulling geven aan de vastgestelde visies behoort tot de opgave van ADT. Met de verkoop aan Van Eck is daaraan invulling gegeven. De grondverkoop aan van Eck is gedaan op marktconforme condities, en voor wat betreft de ontwikkeling in aansluiting op de kaders van het vastgestelde beleid.	Nee

18.35	ADT tracht belanghebbenden die in ernstige mate last ondervinden en organisaties die voor de schade aan mensen, milieu en omgeving opkomen monddood te maken met pogingen hen niet ontvankelijk te verklaren, naar strikte juridische regels die zij uitlegt in het juridische voordeel van de overheden, zonder rekening te houden met de reëel ervaren gevaren en werkelijke metingen en gegevens van gevaar voor bewoners. Dit geeft een negatieve indruk voor het functioneren van onze overheden.	ADT is geen overheid die vergunningen e.d. verleend met de daarbij behorende bezwaar- en beroepsmogelijkheden. Bij eventuele juridische procedures wordt door de rechtbank en de Raad van State altijd beoordeeld of een partij ontvankelijk en/of belanghebbende is op basis van de onderzochte effecten.	Nee
-------	--	--	-----

NR. 19			
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
19.1	Het voormalige terrein van luchthaven Twenthe is een uniek natuurgebied dat als zodanig behouden moet blijven. Het vestigen van welk bedrijventerrein dan ook zorgt voor onomkeerbare schade aan unieke natuur en cultuurhistorie. Verzoek is om het Groene Hart te respecteren en te behouden, door af te zien van de bestemming tot Bedrijventerrein.	De gemeenteraad van Enschede en Provinciale Staten van Overijssel hebben de afgelopen jaren meerdere beleidskaders vastgesteld, waarin de afweging is gemaakt omtrent de ontwikkelrichting van het terrein. Gekozen is voor een ontwikkeling in lijn met het advies van de Commissie Wientjes: "Maak van de luchthaven Twente een iconische internationale ontwikkel-, demonstratie-, en productiezone voor 'Advanced Materials and Manufacturing'. In een fraai coulisselandschap rond het Twentse vliegveld worden groen en rust gecombineerd met de bruisende energie van duurzame hightech bedrijvigheid. Kortweg: Technology Base Twente. Het terrein is gelegen in het groen, te midden van stedelijke centra en onderdeel van het netwerk van topbedrijven en kennisinstellingen in Twente. Een unieke start- en landingsbaan met vliegfunctie maken het gebied tot een zeer onderscheidende 'asset' voor bedrijvigheid. De herontwikkeling is onderdeel van de totale transformatie van de voormalige militaire basis tot gebied met ruimte voor natuur, wonen, ontspannen en werken."	Nee

19.2	Vrees is dat er een bedrijventerrein wordt ontwikkeld dat evengoed op een andere locatie gevestigd kan worden. Een landingsbaan is voor een drone-testcentrum bijvoorbeeld helemaal niet noodzakelijk en gezien de huidige wetgeving zelfs ongewenst. Hoe wordt gegarandeerd dat er echt unieke bedrijvigheid wordt toegelaten? Daarnaast is in de 'Herijking Visie bedrijventerreinen Netwerkstad Twente' uit 2013 duidelijk aangegeven dat er voor de komende tientallen jaren een overschot is aan bedrijventerreinen in de regio Twente. Door het ontwikkelen van Technology Base wordt alleen maar meer bedrijventerrein aan de bestaande voorraad toegevoegd. Het feit dat Enschede Technology Base Twente moet compenseren door andere geplande bedrijventerreinen in te leveren, duidt er op dat op de luchthaven een regulier bedrijventerrein wordt ontwikkeld.	Het inzetten van de landingsbaan voor drones komt vanuit de vraag van dronespartijen en maakt juist deze lokatie zo uniek voor de dronessesector. Aan de benodigde wetgeving wordt gewerkt door het Ministerie. Technology Base heeft een eigen onderscheidend profiel dat is opgenomen in de Structuurvisie. Daarmee is het geen regulier bedrijventerrein. In de Structuurvisie is nu aangegeven dat het unieke profiel van dit terrein in het bestemmingsplan wordt aangescherpt en dat over deze profilering, het beoogde oppervlak en de eventuele noodzaak en wijze van compensatie van deze nieuwe uitgifte, bestuurlijke afspraken worden gemaakt tussen de gemeente, de provincie en de regio via het regionaal programmeren bedrijventerreinen voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Alle andere sectoren zijn locatiegebonden (luchthaven, Safety & Security) en hoeven niet worden gecompenseerd.	Nee
19.3	Hoe worden de verschillen tussen de gehanteerde kengetallen voor werkgelegenheid voor AXL en aantallen medewerkers van ervaren vliegtuigslapers elders verklaard? Vraag is of de gemeente bereid is om de kengetallen uit de werkgelegenheidsstudie nogmaals op realiteitsgehalte te beoordelen. Daarnaast is de verwachting dat Technology Base Twente vooral werkgelegenheid wordt gecreëerd op MBO+ en hoger opgeleid personeel, terwijl er in Twente juist behoefte is aan banen voor lager en middelbaar opgeleid personeel. Hoeveel van de circa 1.100 nieuwe banen zijn er voor deze groep?	De verschillen in de aangegeven werkgelegenheid bij AXL en de aantallen medewerkers bij een ander bedrijf in deze sector, komen voort uit een verschillen in werkprocessen en activiteiten. Het rekenen met kengetallen is gebruikelijk om een verwachting over werkgelegenheid te kunnen bepalen. De realiteit per bedrijf zal daar natuurlijk van af kunnen wijken, het blijft een kengetal en een gemiddelde voor de betreffende bedrijfstak. Op dit ogenblik zien wij geen reden om de kengetallen te herzien. In Enschede hebben we geen tekort aan banen voor laagopgeleiden, maar juist een tekort aan banen voor middelbaar en hoog opgeleiden. Er is wel sprake van een verdringingseffect omdat de middelbaar opgeleiden nu de banen voor laagopgeleiden 'bezetten' (Atlas van Gemeenten "participatiewijzer Enschede 2015"). Uit onderzoek blijkt overigens dat hoogopgeleiden werkgelegenheid creëren voor laagopgeleiden door onder andere bestedingseffecten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan banen in de dienstverlenende sector, zoals de horeca.	Nee

19.4	Kan inzichtelijk gemaakt worden wat de jaarlijkse kosten zijn van het exploiteren van de luchthaven en hoe deze kosten worden gedekt? Vermoeden is dat het overgrote deel van de luchthavenkosten wordt betaald door de belastingbetaler, terwijl er maar een zeer selecte groep mensen gebruik van maakt. Is er al een staatssteuntoets gedaan?	Voor de exploitatie van de luchthaven zijn berekeningen gemaakt waarin alle kosten en opbrengsten zijn meegenomen. Daaruit blijkt dat de luchthavenexploitatie sluitend is. Dat is bevestigd in een second opinion. Staatsteun is niet aan de orde.	Nee
19.5	De wijze waarop de 18.000 vliegbewegingen voor General Aviation is vastgesteld is onrealistisch. Uitgegaan is van het 'natuurlijke verzorgingsgebied', maar dat is natuurlijk veel te globaal. Luchthaven Twente biedt nu ook al mogelijkheden voor General Aviation, maar het aandeel is nu slechts 2.500 vliegbewegingen. Waarom is dat aandeel nu niet al veel groter? Er wordt geen rekening gehouden met de groei-ambities van vliegvelden Eelde en Teuge, die eerder in aanmerking komen om de eventuele verplaatsing vanuit Lelystad op te vangen. Ook het feit dat recreatievluchten in Duitsland goedkoper zijn dan in Nederland is niet meegenomen. Vraag is om een nieuwe en beter onderbouwde berekening te maken van het aantal vliegbewegingen voor General Aviation en de geluidscontour daarop aan te passen.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
19.6	De manier waarop men zonder verkeerstoren de vliegtuigen uit elkaar wil houden stemt niet gerust. Daarbij komt dat men in Twente wil experimenteren met onbemande (vracht)vliegtuigen, dat nog een groter risico op botsingen in de lucht oplevert. Welke garanties kunnen worden gegeven dat de veiligheid in de lucht rondom de luchthaven wordt gewaarborgd en dat er adequaat wordt opgetreden in geval van een calamiteit?	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

19.7	Bij het evenemententerrein van Van Eck is een overschrijding van de geluidsnorm toegestaan van 12 keer per jaar. Voor aanwezige dieren, met name vleermuizen, is dit zeer schadelijk. Bovendien is het niet passend voor een uniek natuurgebied tussen stedelijke kernen (Oldenzaal, Enschede, Hengelo) waar rust juist van bijzonder grote waarde is. Overschrijding van de geluidsnorm is ook in strijd met de duurzame ambities die ook in de Gebiedsvisie zijn omschreven. Verzoek is om de toegestane overschrijding van de geluidsnorm te schrappen.	Overschrijding van een wettelijke geluidsnorm is niet aan de orde, met de regeling wordt voorzien om maximaal twaalf keer per jaar af te wijken van de opgenomen geluidszone tot een maximum van 70 dB(A).	Nee
19.8	De MER heeft geen aandacht voor het gelijktijdig plaatsvinden van de vliegbewegingen en het genieten van het buitenleven in de weekenden en de zomermaanden. Verzoek is om dit in de besluitvorming mee te nemen. Daarnaast heeft de MER alleen aandacht voor de uitstoot van fijnstof op het luchthaventerrein zelf en niet in de omgeving, terwijl het tot serieuze gezondheidsklachten kan leiden. Hoe wordt dit meegenomen in de besluitvorming? Verzoek is om een gedegen monitoring van de luchtkwaliteit toe te passen als de plannen doorgaan. De vliegroutes gaan als muzikant met een professionele geluidsstudio aan huis onacceptabele overlast en bedrijfsschade opleveren. In de bij het plan gevoegde stukken ontbreken echter kaartjes van de te gebruiken routes. Met een beroep op de Wet openbaarheid van bestuur graag inzicht in alle voorgenomen routes voor Luchthaven Twente.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

19.9	In het luchthavenbesluit, de Gebiedsvisie en bijbehorende MER is geen enkele aandacht besteed aan de (negatieve) effecten op het toerisme, terwijl dit wel een belangrijke economische pijler is in Twente. Hoewel recreatievluchten enige toeristen trekken, leidt dit ook tot geluidshinder wat niet bijdraagt aan de rust en natuur waar Twente zo bekend om is. De negatieve effecten van intensief recreatief luchtverkeer op de werkgelegenheid in de toerisme-industrie is niet integraal meegewogen. Vraag is wat de netto-effecten van de luchthavenplannen op het toerisme in Twente zijn, zowel in directe werkgelegenheid als in economische bestedingen.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
19.10	Er zijn nog veel onduidelijkheden, veel aannames zijn slecht onderbouwd (bijvoorbeeld geluid en werkgelegenheid) en aspecten worden niet of in beperkte mate meegewogen (geluid, fijnstof, effecten op toerisme, gevolgen voor windenergie). Dit leidt tot een onvolledig en ondoorzichtig besluitvormingsproces dat niet aan de eisen van een goede democratie voldoet. Oproep is om absolute openheid van zaken te geven over de financiële gevolgen van de plannen.	In de verschillende plannen (luchthavenbesluit, provinciale gebiedsvisie, gemeentelijke structuurvisie, gemeentelijke bestemmingsplannen, wijziging van de welstandsnota) is aan de verschillende genoemde thema's uitvoerig aandacht besteed. Daarnaast worden de wettelijk vereiste procedures doorlopen en wordt er open gecommuniceerd over de inhoud en inspraakmogelijkheden. Daarmee wordt voorzien in de gevraagde openheid.	Nee

19.20	De exploitant van de luchthaven kan de gemeente vragen handhavend op te treden inzake bomen die door de obstakelvrije vlakken steken, indien zij de vliegveiligheid of de exploitatie van de luchthaven hinderen. Eigenaren van bomen kunnen zo worden gedwongen om op hun eigen kosten hun dierbare groen te kappen. Ook initiatieven voor windmolens in de wijde omtrek van de luchthaven worden financieel buitensporig belast: windmolens zijn alleen toegestaan als aangetoond is dat zij het vliegverkeer niet hinderen. Wederom zijn hierbij de kosten niet voor de luchthaven, maar voor degenen met het groene initiatief. Voor activiteiten en bestemmingen met een vogelaantrekkende werking geldt ook dat effecten op vliegen moeten worden onderzocht. In een van de bijlagen van het luchthavenbesluit worden de kosten hierbij per project geraamd op oplopend tot 30.000 euro. Deze extra financiële belasting van groene initiatieven ten faveure van een luchthaven is een schande en strijdig met milieudoelen die zowel nationaal als internationaal gesteld zijn.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
-------	---	---	-----

NR. 20			
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
20.1	Het voormalige terrein van luchthaven Twenthe is een uniek natuurgebied dat als zodanig behouden moet blijven. Het vestigen van welk bedrijventerrein dan ook zorgt voor onomkeerbare schade aan unieke natuur en cultuurhistorie. Verzoek is om het Groene Hart te respecteren en te behouden, door af te zien van de bestemming tot Bedrijventerrein.	De gemeenteraad van Enschede en Provinciale Staten van Overijssel hebben de afgelopen jaren meerdere beleidskaders vastgesteld, waarin de afweging is gemaakt omtrent de ontwikkelrichting van het terrein. Gekozen is voor een ontwikkeling in lijn met het advies van de Commissie Wientjes: "Maak van de luchthaven Twente een iconische internationale ontwikkel-, demonstratie-, en productiezone voor 'Advanced Materials and Manufacturing'. In een fraai coulisselandschap rond het Twentse vliegveld worden groen en rust gecombineerd met de bruisende energie van duurzame hightech bedrijvigheid. Kortweg: Technology Base Twente. Het terrein is gelegen in het groen, te midden van stedelijke centra en onderdeel van het netwerk van topbedrijven en kennisinstellingen in Twente. Een unieke start- en landingsbaan met vliegfunctie maken het gebied tot een zeer onderscheidende 'asset' voor bedrijvigheid. De herontwikkeling is onderdeel van de totale transformatie van de voormalige militaire basis tot gebied met ruimte voor natuur, wonen, ontspannen en werken."	Nee

20.2	Vrees is dat er een bedrijventerrein wordt ontwikkeld dat evengoed op een andere locatie gevestigd kan worden. Een landingsbaan is voor een drone-testcentrum bijvoorbeeld helemaal niet noodzakelijk en gezien de huidige wetgeving zelfs ongewenst. Hoe wordt gegarandeerd dat er echt unieke bedrijvigheid wordt toegelaten? Daarnaast is in de 'Herijking Visie bedrijventerreinen Netwerkstad Twente' uit 2013 duidelijk aangegeven dat er voor de komende tientallen jaren een overschot is aan bedrijventerreinen in de regio Twente. Door het ontwikkelen van Technology Base wordt alleen maar meer bedrijventerrein aan de bestaande voorraad toegevoegd. Het feit dat Enschede Technology Base Twente moet compenseren door andere geplande bedrijventerreinen in te leveren, duidt er op dat op de luchthaven een regulier bedrijventerrein wordt ontwikkeld.	Het inzetten van de landingsbaan voor drones komt vanuit de vraag van dronespartijen en maakt juist deze lokatie zo uniek voor de dronessesector. Aan de benodigde wetgeving wordt gewerkt door het Ministerie. Technology Base heeft een eigen onderscheidend profiel dat is opgenomen in de Structuurvisie. Daarmee is het geen regulier bedrijventerrein. In de Structuurvisie is nu aangegeven dat het unieke profiel van dit terrein in het bestemmingsplan wordt aangescherpt en dat over deze profilering, het beoogde oppervlak en de eventuele noodzaak en wijze van compensatie van deze nieuwe uitgifte, bestuurlijke afspraken worden gemaakt tussen de gemeente, de provincie en de regio via het regionaal programmeren bedrijventerreinen voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Alle andere sectoren zijn locatiegebonden (luchthaven, Safety & Security) en hoeven niet worden gecompenseerd.	Nee
20.3	Hoe worden de verschillen tussen de gehanteerde kengetallen voor werkgelegenheid voor AXL en aantallen medewerkers van ervaren vliegtuigslapers elders verklaard? Vraag is of de gemeente bereid is om de kengetallen uit de werkgelegenheidsstudie nogmaals op realiteitsgehalte te beoordelen. Daarnaast is de verwachting dat Technology Base Twente vooral werkgelegenheid wordt gecreëerd op MBO+ en hoger opgeleid personeel, terwijl er in Twente juist behoefte is aan banen voor lager en middelbaar opgeleid personeel. Hoeveel van de circa 1.100 nieuwe banen zijn er voor deze groep?	De verschillen in de aangegeven werkgelegenheid bij AXL en de aantallen medewerkers bij een ander bedrijf in deze sector, komen voort uit een verschillen in werkprocessen en activiteiten. Het rekenen met kengetallen is gebruikelijk om een verwachting over werkgelegenheid te kunnen bepalen. De realiteit per bedrijf zal daar natuurlijk van af kunnen wijken, het blijft een kengetal en een gemiddelde voor de betreffende bedrijfstak. Op dit ogenblik zien wij geen reden om de kengetallen te herzien. In Enschede hebben we geen tekort aan banen voor laagopgeleiden, maar juist een tekort aan banen voor middelbaar en hoog opgeleiden. Er is wel sprake van een verdringingseffect omdat de middelbaar opgeleiden nu de banen voor laagopgeleiden 'bezetten' (Atlas van Gemeenten "participatiewijzer Enschede 2015"). Uit onderzoek blijkt overigens dat hoogopgeleiden werkgelegenheid creëren voor laagopgeleiden door onder andere bestedingseffecten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan banen in de dienstverlenende sector, zoals de horeca.	Nee

20.4	Kan inzichtelijk gemaakt worden wat de jaarlijkse kosten zijn van het exploiteren van de luchthaven en hoe deze kosten worden gedekt? Vermoeden is dat het overgrote deel van de luchthavenkosten wordt betaald door de belastingbetaler, terwijl er maar een zeer selecte groep mensen gebruik van maakt. Is er al een staatssteuntoets gedaan?	Voor de exploitatie van de luchthaven zijn berekeningen gemaakt waarin alle kosten en opbrengsten zijn meegenomen. Daaruit blijkt dat de luchthavenexploitatie sluitend is. Dat is bevestigd in een second opinion. Staatsteun is niet aan de orde.	Nee
20.5	De wijze waarop de 18.000 vliegbewegingen voor General Aviation is vastgesteld is onrealistisch. Uitgegaan is van het 'natuurlijke verzorgingsgebied', maar dat is natuurlijk veel te globaal. Luchthaven Twente biedt nu ook al mogelijkheden voor General Aviation, maar het aandeel is nu slechts 2.500 vliegbewegingen. Waarom is dat aandeel nu niet al veel groter? Er wordt geen rekening gehouden met de groei-ambities van vliegvelden Eelde en Teuge, die eerder in aanmerking komen om de eventuele verplaatsing vanuit Lelystad op te vangen. Ook het feit dat recreatievluchten in Duitsland goedkoper zijn dan in Nederland is niet meegenomen. Vraag is om een nieuwe en beter onderbouwde berekening te maken van het aantal vliegbewegingen voor General Aviation en de geluidscontour daarop aan te passen.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
20.6	De manier waarop men zonder verkeerstoren de vliegtuigen uit elkaar wil houden stemt niet gerust. Daarbij komt dat men in Twente wil experimenteren met onbemande (vracht)vliegtuigen, dat nog een groter risico op botsingen in de lucht oplevert. Welke garanties kunnen worden gegeven dat de veiligheid in de lucht rondom de luchthaven wordt gewaarborgd en dat er adequaat wordt opgetreden in geval van een calamiteit?	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

20.7	Bij het evenemententerrein van Van Eck is een overschrijding van de geluidsnorm toegestaan van 12 keer per jaar. Voor aanwezige dieren, met name vleermuizen, is dit zeer schadelijk. Bovendien is het niet passend voor een uniek natuurgebied tussen stedelijke kernen (Oldenzaal, Enschede, Hengelo) waar rust juist van bijzonder grote waarde is. Overschrijding van de geluidsnorm is ook in strijd met de duurzame ambities die ook in de Gebiedsvisie zijn omschreven. Verzoek is om de toegestane overschrijding van de geluidsnorm te schrappen.	Overschrijding van een wettelijke geluidsnorm is niet aan de orde, met de regeling wordt voorzien om maximaal twaalf keer per jaar af te wijken van de opgenomen geluidszone tot een maximum van 70 dB(A).	Nee
20.8	De MER heeft geen aandacht voor het gelijktijdig plaatsvinden van de vliegbewegingen en het genieten van het buitenleven in de weekenden en de zomermaanden. Verzoek is om dit in de besluitvorming mee te nemen. Daarnaast heeft de MER alleen aandacht voor de uitstoot van fijnstof op het luchthaventerrein zelf en niet in de omgeving, terwijl het tot serieuze gezondheidsklachten kan leiden. Hoe wordt dit meegenomen in de besluitvorming? Verzoek is om een gedegen monitoring van de luchtkwaliteit toe te passen als de plannen doorgaan.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
20.9	In het luchthavenbesluit, de Gebiedsvisie en bijbehorende MER is geen enkele aandacht besteed aan de (negatieve) effecten op het toerisme, terwijl dit wel een belangrijke economische pijler is in Twente. Hoewel recreatievluchten enige toeristen trekken, leidt dit ook tot geluidshinder wat niet bijdraagt aan de rust en natuur waar Twente zo bekend om is. De negatieve effecten van intensief recreatief luchtverkeer op de werkgelegenheid in de toerisme-industrie is niet integraal meegewogen. Vraag is wat de netto-effecten van de luchthavenplannen op het toerisme in Twente zijn, zowel in directe werkgelegenheid als in economische bestedingen.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

20.10	Er zijn nog veel onduidelijkheden, veel aannames zijn slecht onderbouwd (bijvoorbeeld geluid en werkgelegenheid) en aspecten worden niet of in beperkte mate meegewogen (geluid, fijnstof, effecten op toerisme, gevolgen voor windenergie). Dit leidt tot een onvolledig en ondoorzichtig besluitvormingsproces dat niet aan de eisen van een goede democratie voldoet. Oproep is om absolute openheid van zaken te geven over de financiële gevolgen van de plannen.	In de verschillende plannen (luchthavenbesluit, provinciale gebiedsvisie, gemeentelijke structuurvisie, gemeentelijke bestemmingsplannen, wijziging van de welstandsnota) is aan de verschillende genoemde thema's uitvoerig aandacht besteed. Daarnaast worden de wettelijk vereiste procedures doorlopen en wordt er open gecommuniceerd over de inhoud en inspraakmogelijkheden. Daarmee wordt voorzien in de gevraagde openheid.	Nee
-------	--	--	-----

NR. 21			
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
21.1	Het voormalige terrein van luchthaven Twenthe is een uniek natuurgebied dat als zodanig behouden moet blijven. Het vestigen van welk bedrijventerrein dan ook zorgt voor onomkeerbare schade aan unieke natuur en cultuurhistorie. Verzoek is om het Groene Hart te respecteren en te behouden, door af te zien van de bestemming tot Bedrijventerrein.	De gemeenteraad van Enschede en Provinciale Staten van Overijssel hebben de afgelopen jaren meerdere beleidskaders vastgesteld, waarin de afweging is gemaakt omtrent de ontwikkelrichting van het terrein. Gekozen is voor een ontwikkeling in lijn met het advies van de Commissie Wientjes: "Maak van de luchthaven Twente een iconische internationale ontwikkel-, demonstratie-, en productiezone voor 'Advanced Materials and Manufacturing'. In een fraai coulisselandschap rond het Twentse vliegveld worden groen en rust gecombineerd met de bruisende energie van duurzame hightech bedrijvigheid. Kortweg: Technology Base Twente. Het terrein is gelegen in het groen, te midden van stedelijke centra en onderdeel van het netwerk van topbedrijven en kennisinstellingen in Twente. Een unieke start- en landingsbaan met vliegfunctie maken het gebied tot een zeer onderscheidende 'asset' voor bedrijvigheid. De herontwikkeling is onderdeel van de totale transformatie van de voormalige militaire basis tot gebied met ruimte voor natuur, wonen, ontspannen en werken."	Nee

21.2	Vrees is dat er een bedrijventerrein wordt ontwikkeld dat evengoed op een andere locatie gevestigd kan worden. Een landingsbaan is voor een drone-testcentrum bijvoorbeeld helemaal niet noodzakelijk en gezien de huidige wetgeving zelfs ongewenst. Hoe wordt gegarandeerd dat er echt unieke bedrijvigheid wordt toegelaten? Daarnaast is in de 'Herijking Visie bedrijventerreinen Netwerkstad Twente' uit 2013 duidelijk aangegeven dat er voor de komende tientallen jaren een overschot is aan bedrijventerreinen in de regio Twente. Door het ontwikkelen van Technology Base wordt alleen maar meer bedrijventerrein aan de bestaande voorraad toegevoegd. Het feit dat Enschede Technology Base Twente moet compenseren door andere geplande bedrijventerreinen in te leveren, duidt er op dat op de luchthaven een regulier bedrijventerrein wordt ontwikkeld.	Het inzetten van de landingsbaan voor drones komt vanuit de vraag van dronespartijen en maakt juist deze lokatie zo uniek voor de dronessesector. Aan de benodigde wetgeving wordt gewerkt door het Ministerie. Technology Base heeft een eigen onderscheidend profiel dat is opgenomen in de Structuurvisie. Daarmee is het geen regulier bedrijventerrein. In de Structuurvisie is nu aangegeven dat het unieke profiel van dit terrein in het bestemmingsplan wordt aangescherpt en dat over deze profilering, het beoogde oppervlak en de eventuele noodzaak en wijze van compensatie van deze nieuwe uitgifte, bestuurlijke afspraken worden gemaakt tussen de gemeente, de provincie en de regio via het regionaal programmeren bedrijventerreinen voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Alle andere sectoren zijn locatiegebonden (luchthaven, Safety & Security) en hoeven niet worden gecompenseerd.	Nee
21.3	Hoe worden de verschillen tussen de gehanteerde kengetallen voor werkgelegenheid voor AXL en aantallen medewerkers van ervaren vliegtuigslapers elders verklaard? Vraag is of de gemeente bereid is om de kengetallen uit de werkgelegenheidsstudie nogmaals op realiteitsgehalte te beoordelen. Daarnaast is de verwachting dat Technology Base Twente vooral werkgelegenheid wordt gecreëerd op MBO+ en hoger opgeleid personeel, terwijl er in Twente juist behoefte is aan banen voor lager en middelbaar opgeleid personeel. Hoeveel van de circa 1.100 nieuwe banen zijn er voor deze groep?	De verschillen in de aangegeven werkgelegenheid bij AXL en de aantallen medewerkers bij een ander bedrijf in deze sector, komen voort uit een verschillen in werkprocessen en activiteiten. Het rekenen met kengetallen is gebruikelijk om een verwachting over werkgelegenheid te kunnen bepalen. De realiteit per bedrijf zal daar natuurlijk van af kunnen wijken, het blijft een kengetal en een gemiddelde voor de betreffende bedrijfstak. Op dit ogenblik zien wij geen reden om de kengetallen te herzien. In Enschede hebben we geen tekort aan banen voor laagopgeleiden, maar juist een tekort aan banen voor middelbaar en hoog opgeleiden. Er is wel sprake van een verdringingseffect omdat de middelbaar opgeleiden nu de banen voor laagopgeleiden 'bezetten' (Atlas van Gemeenten "participatiewijzer Enschede 2015"). Uit onderzoek blijkt overigens dat hoogopgeleiden werkgelegenheid creëren voor laagopgeleiden door onder andere bestedingseffecten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan banen in de dienstverlenende sector, zoals de horeca.	Nee

21.4	Kan inzichtelijk gemaakt worden wat de jaarlijkse kosten zijn van het exploiteren van de luchthaven en hoe deze kosten worden gedekt? Vermoeden is dat het overgrote deel van de luchthavenkosten wordt betaald door de belastingbetaler, terwijl er maar een zeer selecte groep mensen gebruik van maakt. Is er al een staatssteuntoets gedaan?	Voor de exploitatie van de luchthaven zijn berekeningen gemaakt waarin alle kosten en opbrengsten zijn meegenomen. Daaruit blijkt dat de luchthavenexploitatie sluitend is. Dat is bevestigd in een second opinion. Staatsteun is niet aan de orde.	Nee
21.5	De wijze waarop de 18.000 vliegbewegingen voor General Aviation is vastgesteld is onrealistisch. Uitgegaan is van het 'natuurlijke verzorgingsgebied', maar dat is natuurlijk veel te globaal. Luchthaven Twente biedt nu ook al mogelijkheden voor General Aviation, maar het aandeel is nu slechts 2.500 vliegbewegingen. Waarom is dat aandeel nu niet al veel groter? Er wordt geen rekening gehouden met de groei-ambities van vliegvelden Eelde en Teuge, die eerder in aanmerking komen om de eventuele verplaatsing vanuit Lelystad op te vangen. Ook het feit dat recreativluchten in Duitsland goedkoper zijn dan in Nederland is niet meegenomen. Vraag is om een nieuwe en beter onderbouwde berekening te maken van het aantal vliegbewegingen voor General Aviation en de geluidscontour daarop aan te passen.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
21.6	De manier waarop men zonder verkeerstoren de vliegtuigen uit elkaar wil houden stemt niet gerust. Daarbij komt dat men in Twente wil experimenteren met onbemande (vracht)vliegtuigen, dat nog een groter risico op botsingen in de lucht oplevert. Welke garanties kunnen worden gegeven dat de veiligheid in de lucht rondom de luchthaven wordt gewaarborgd en dat er adequaat wordt opgetreden in geval van een calamiteit?	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

21.7	Bij het evenemententerrein van Van Eck is een overschrijding van de geluidsnorm toegestaan van 12 keer per jaar. Voor aanwezige dieren, met name vleermuizen, is dit zeer schadelijk. Bovendien is het niet passend voor een uniek natuurgebied tussen stedelijke kernen (Oldenzaal, Enschede, Hengelo) waar rust juist van bijzonder grote waarde is. Overschrijding van de geluidsnorm is ook in strijd met de duurzame ambities die ook in de Gebiedsvisie zijn omschreven. Verzoek is om de toegestane overschrijding van de geluidsnorm te schrappen.	Overschrijding van een wettelijke geluidsnorm is niet aan de orde, met de regeling wordt voorzien om maximaal twaalf keer per jaar af te wijken van de opgenomen geluidszone tot een maximum van 70 dB(A).	Nee
21.8	De MER heeft geen aandacht voor het gelijktijdig plaatsvinden van de vliegbewegingen en het genieten van het buitenleven in de weekenden en de zomermaanden. Verzoek is om dit in de besluitvorming mee te nemen. Daarnaast heeft de MER alleen aandacht voor de uitstoot van fijnstof op het luchthaventerrein zelf en niet in de omgeving, terwijl het tot serieuze gezondheidsklachten kan leiden. Hoe wordt dit meegenomen in de besluitvorming? Verzoek is om een gedegen monitoring van de luchtkwaliteit toe te passen als de plannen doorgaan.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
21.9	In het luchthavenbesluit, de Gebiedsvisie en bijbehorende MER is geen enkele aandacht besteed aan de (negatieve) effecten op het toerisme, terwijl dit wel een belangrijke economische pijler is in Twente. Hoewel recreatievluchten enige toeristen trekken, leidt dit ook tot geluidshinder wat niet bijdraagt aan de rust en natuur waar Twente zo bekend om is. De negatieve effecten van intensief recreatief luchtverkeer op de werkgelegenheid in de toerisme-industrie is niet integraal meegewogen. Vraag is wat de netto-effecten van de luchthavenplannen op het toerisme in Twente zijn, zowel in directe werkgelegenheid als in economische bestedingen.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

21.10	Er zijn nog veel onduidelijkheden, veel aannames zijn slecht onderbouwd (bijvoorbeeld geluid en werkgelegenheid) en aspecten worden niet of in beperkte mate meegewogen (geluid, fijnstof, effecten op toerisme, gevolgen voor windenergie). Dit leidt tot een onvolledig en ondoorzichtig besluitvormingsproces dat niet aan de eisen van een goede democratie voldoet. Oproep is om absolute openheid van zaken te geven over de financiële gevolgen van de plannen.	In de verschillende plannen (luchthavenbesluit, provinciale gebiedsvisie, gemeentelijke structuurvisie, gemeentelijke bestemmingsplannen, wijziging van de welstandsnota) is aan de verschillende genoemde thema's uitvoerig aandacht besteed. Daarnaast worden de wettelijk vereiste procedures doorlopen en wordt er open gecommuniceerd over de inhoud en inspraakmogelijkheden. Daarmee wordt voorzien in de gevraagde openheid.	Nee
21.11	De nachtrustperiode is korter dan passend bij een gezond slaappatroon. Het is onbegrijpelijk dat de bevolking van Twente wordt blootgesteld aan geluidsoverlast die het slapen in ernstige mate kan belemmeren. De gehanteerde normen over acceptabele geluidsbelasting op de gevel leveren in het stille buitengebied een veel grotere mate van overlast op, omdat vlieggeluid niet wegvalt tegen achtergrondgeluid. Elk landend en vertrekkend vliegtuig werkt als verstoring voor de nachtrust.	In het Mer is getoetst of er sprake is van (ernstige) verstoring door vlieggeluid. De reguliere openingstijd van de luchthaven tussen 06.00 en 23.00 leidt niet tot een onacceptabele situatie voor de nachtrust.	Nee

21.12	De exploitant van de luchthaven kan de gemeente vragen handhavend op te treden inzake bomen die door de obstakelvrije vlakken steken, indien zij de vliegveiligheid of de exploitatie van de luchthaven hinderen. Eigenaren van bomen kunnen zo worden gedwongen om op hun eigen kosten hun dierbare groen te kappen. Ook initiatieven voor windmolens in de wijde omtrek van de luchthaven worden financieel buitensporig belast: windmolens zijn alleen toegestaan als aangetoond is dat zij het vliegverkeer niet hinderen. Wederom zijn hierbij de kosten niet voor de luchthaven, maar voor degenen met het groene initiatief. Voor activiteiten en bestemmingen met een vogelaantrekkende werking geldt ook dat effecten op vliegen moeten worden onderzocht. In een van de bijlagen van het luchthavenbesluit worden de kosten hierbij per project geraamd op oplopend tot 30.000 euro. Deze extra financiële belasting van groene initiatieven ten faveure van een luchthaven is een schande en strijdig met milieudoelen die zowel nationaal als internationaal gesteld zijn.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
21.13	De gemiddelde belanghebbende is onvoldoende ingelicht over de gevolgen van het Luchthavenbesluit (de informatie zit zeer diep verstopt in de stukken). Verzoek is om het besluit op te schorten totdat bewoners actief zijn voorgelicht over de risico's op bomenkap.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
21.14	De plannen voorzien in enorme aantallen bezoekers aan het terrein. Deze zullen voor een belangrijk deel per auto komen. Het wegennet in de buurt is daar niet op berekend. Er zal daardoor veelal sprake zijn van filevorming op zowel grote als kleinere wegen. Met name op de Oude Deventerweg wordt de fietsveiligheid ernstig bedreigd. Daarnaast wordt sluipverkeer gevreesd over kleinere wegen zoals de Bergweg.	Uw mening dat het wegennet niet berekend is op de verkeershoeveelheden wordt door ons niet gedeeld en komt ook niet overeen met uitgevoerde berekeningen en gemaakte inschattingen.	Nee

21.15	Sinds dhr. Van Eck begonnen is met activiteiten op de Strip en Oostkamp wordt regelmatig geluidsoverlast en hinder ervaren. Dit varieert van muziekoverlast die het overdag buiten recreëren onaangenaam maakt en 's nachts de slaap verstoord, tot helikoptervluchten waarvan het kleinvee in paniek raakte. Hierover is meermalen contact gezocht met de exploitant die - los van dat de telefoon met enige regelmaat niet wordt opgenomen - telkens zegt dat dit de eerste en enige klacht is. Met betrekking tot de voorgenomen activiteiten (die bij de huidige ruimte tot overlast produceren een schepje op doen) wordt het hart vastgehouden. De geluidscontour die wordt voorgestaan is enorm groot qua oppervlakte en levert aan de randen nog steeds een geluidsbelasting op die over het etmaal gemeten 15 dB(A) hoger is dan wat nu in het gebied is vastgesteld. Oftewel: deze plannen hebben een enorme invloed op het leefklimaat in de omgeving.	Bij klachten kunt u terecht bij de afdeling handhaving van de gemeente Enschede. Zij toetsen of er een noodzaak is om handhavend op te treden of zij verwijzen u door indien zij geen bevoegd gezag is (zoals de ontheffing voor het vliegen) naar de betreffende instantie. Voor het bepalen van de zone is gebruik gemaakt van de gebruikelijke systematiek van dB(A)/m2. Hiermee wordt ook voldaan aan de door de raad vastgestelde Nota van uitgangspunten. Omdat het terrein organisch wordt ontwikkeld is nu nog niet te bepalen waar precies welke activiteiten plaats gaan vinden. In feite verschilt dit niet met de huidige bestemming, militair terrein.	Nee
21.16	Ondanks herhaalde toezeggingen dat het zo'n vaart niet zou lopen geeft het bestemmingsplan toch ruimte voor het crossen met motoren en auto's, zolang dat een trainings- of recreatief aspect heeft. Met andere woorden: er mag zometeen gewoon gecrost worden, zolang het maar geen officiële wedstrijd is. Dit soort activiteiten passen echt niet in een kwetsbaar gebied (pal tussen bestaande en nieuwe EHS in). Verzoek is dan ook om het crossen met motoren en auto's niet toe te laten in dit gebied.	Bestuurlijk uitgangspunt is altijd geweest om de milieu-impact te beperken tot categorie 4.2. Hiermee wordt o.a. voorkomen dat regulier crossen en karten met hogere milieueffecten mogelijk wordt. Het is nooit de intentie geweest om crossen en karten in algemene zin niet toe te staan, waardoor bijvoorbeeld karten met elektrische motoren wel mogelijk is.	Nee
21.17	In de regio Twente en Enschede zijn er tal van locaties beschikbaar voor bedrijven en voor evenementen. Nieuwe terreinen - zeker pal naast EHS-gebieden - zijn dus geen aanwinst, maar een extra belasting voor milieu en uiteindelijk de portemonnee van de burger. Vraag is dan ook om het gebied volledig tot natuurerrein te bestemmen.	De keuze om tot de huidige invulling te komen en niet te kiezen voor volledige natuurontwikkeling is door de gemeenteraad in verschillende beleidsdocumenten vastgesteld sinds 2009. De aanvulling op de structuurvisie is slechts een aanscherping van eerdere keuzes en de bestemmingsplannen vertalen vervolgens deze keuzes naar bouw- en gebruiksmogelijkheden.	Nee

NR. 22			
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
22.1	De uitvoering van de ter visie gelegde besluiten en plannen zullen tot gevolg hebben dat de verkeersoverlast in de noordelijke wijken van Enschede versterkt wordt. Hierdoor verslechterd de leefbaarheid, neemt de verkeersveiligheid af, de luchtkwaliteit zal teruglopen en het woningbestand zal in waarde dalen. De bewoners van de noordelijke wijken worden weer in de steek gelaten door de overheid. In de bestaande verkeerstructuur in Enschede Noord zijn de invalswegen al niet toereikend om de huidige verkeersintensiteit op te vangen, elke toevoeging daarvan zal de overlast vergroten. Het verbreden en daarmee de capaciteit vergroten is niet mogelijk. Een oplossing kan slechts door alsnog een nieuwe invalsweg aan te leggen, zoals ook al in verschillende beleidsstukken en coalitieakkoorden ter sprake is gekomen.	De bestaande verkeersoverlast in de noordelijke wijken zal nauwelijks versterkt worden; er is volgens de verkeersmodelberekeningen slechts een gering effect waarneembaar. De grotere effecten worden verwacht op het wegennetwerk ten noordwesten van het plangebied, zoals de A1, N342 Oldenzaalsestraat (Hengelo-Frans op den Bult) en Vliegveldstraat enerzijds en in minder mate via de N733 Oldenzaalsestraat (Oldenzaal-Lonneker) anderzijds. Daar zijn in het kader van deze planvorming dan ook infrastructurele aanpassingen voorzien.	Nee
22.2	De bij het 'Koersdocument VCP 2011 - 2016' gebruikte (of gelijkwaardig) verkeersmodel moet ook gebruikt worden om de effecten in te schatten die veroorzaakt kunnen worden door de voorgenomen besluiten en plannen. Hierbij moet niet alleen in de directe omgeving van het plangebied onderzoek gedaan worden, maar in een groter gebied gezien de uitstraling van de effecten. Pas dan wordt een eerlijk beeld aan de burger gegeven.	Dat is ook gebeurd; er is (zoals weergegeven in bijlage 7 van MER - Uitgangspunten Verkeer) gebruik gemaakt van hetzelfde Regionale Verkeersmodel Twente 2010, waarmee de effecten op regionaal niveau op de juiste wijze inzichtelijk worden gemaakt.	Nee

22.3	Met plannen waarin niet gelijktijdig maatregelen worden getroffen om sluipverkeer en de overlast daarvan te voorkomen, wordt niet akkoord gegaan. Het gaat daarbij niet alleen om de Roessinghsbleekweg, ook de andere verbindingswegen tussen Deurningerstraat en de route Mozartlaan-Roessinghsbleekweg hebben overlast van het sluipverkeer. De overlast, de geluidshinder en de luchtverontreiniging die hierdoor ontstaat is ontoelaatbaar en daar moet een einde aan komen.	Het bestaande wijkvreemde verkeer op genoemde wegen is bekend en heeft geen aanwijsbare relatie met het plangebied. De plannen voor TechBT betekenen volgens het verkeersmodel slechts een geringe toename (2% toename) op de route Roessinghsbleekweg-Lyceumlaan. Het is helaas niet zo dat alle bestaande mobiliteitsvraagstukken of -problemen in één nieuw project oplosbaar zijn.	Nee
------	---	---	-----

NR. 23	Stichting Menno van Coehoorn		
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
23.1	Het grote aantal documenten en bijlagen maakt het niet eenvoudig om een beeld te vormen van de plannen. Het valt daarbij ook op dat deze plannen in de vakantieperiode ter inzage zijn gelegd. Dit bespaart weliswaar tijd in de planning, maar beperkt ook effectief de tijd om tot een gedegen reactie te komen.	Vanwege de omvang van het terrein en het aantal benodigde besluiten op verschillende overheidslagen is het helaas niet te voorkomen dat (om aan alle wettelijke vereisten te kunnen voldoen) het aantal documenten groot is. De bestuurlijke wens is altijd geweest om alle plannen gelijktijdig ter inzage te leggen om versnippering in procedures te beperken. Vanwege de planning van het provinciale luchthavenbesluit was het helaas niet mogelijk om de inzagetermijn volledig over de zomer heen te tillen.	Nee
23.2	Bij de inrichting van het zuidelijke deel van het rolveld is helaas geconstateerd dat weinig rekening is gehouden met cultuurhistorie. In de stukken worden nog onjuiste begrippen gebruikt. In de ter inzage gelegde plannen wordt de periode van de Koude Oorlog als niet relevante geschiedenislaag genoemd en daarmee evenmin de in die periode gebouwde bovengrondse en ondergrondse werken met cultuurhistorische waarde op het voormalige vliegveldterrein. De ondergrondse overblijfselen uit de Koude Oorlog zijn en worden ook onderdeel van het archeologische bodemarchief.	Bij de inrichting van de EHS / NNN is een afweging gemaakt tussen cultuurhistorische / landschappelijke waarden en ecologische waarden. Het resultaat is een licht negatief effect op de historische structuren. Op die manier is het ook opgenomen in de MER. In de totale afweging wegen echter de positieve effecten zwaarder en constateert de MER commissie dat cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit in het algemeen goed geborgd wordt in de ruimtelijke plannen voor de voormalige luchtmachtbasis. De Koude Oorlog is als waardevolle tijdlaag gewaardeerd. Camouflage en de shelters uit deze tijd zijn onderdeel van het cultuurhistorisch attentiegebied en de daarbij behorende regels.	Nee
23.3	Voor het bestemmingsplan voor het middengebied wordt geattendeerd op het belang dat de infrastructuur binnen de Strip en Oostkamp waardevol zijn, inclusief de <i>flightline</i> met <i>blastdeflectors</i> . De bouwmogelijkheid bij de Deventerpoort, op het luchthavenplatform, is om die reden af te wijzen.	In de waardenstelling van Het Oversticht komen de termen <i>flightline</i> en <i>blastdeflectors</i> niet voor. Deventerpoort en de terminal zijn niet als waardevol opgenomen in de waardenstelling en in het bestemmingsplan is voor het luchthavenplatform boven de Deventerpoort niet voorzien in bouwmogelijkheden.	Nee

23.4	In de verschillende conceptbesluiten voor het noordelijk deel is sprake van een startvariant waarbij van de bestaande bebouwing en infrastructuur uitgegaan wordt. Bij die variant ontstaat er geen schade aan de cultuurhistorische waarden. Wanneer van een middenvariant of de maximale variant uitgegaan wordt, stijgt de schade aan de cultuurhistorische waarden evenredig. Bestemmingsplantechnisch wordt van beeldbepalende gebouwen uitgegaan. Daaronder vallen alle shelters - wat wordt onderstreept - maar de Engelse oorlogshangars 7 en 8 ontbreken, evenals de twee motorproefstanden uit 1972 in de buurt van hangar 8 en alle bouwsels uit WOII ten noorden van de Druiventros. In een aanpalend terrein hebben de enig overgebleven Duitse hangar uit WOII (hangar 2, zij het zwaar verbouwd) en de Engelse hangar 10 (uit dezelfde periode waarvan de gevels vervangen zijn) nog steeds een beeldbepalend karakter en zijn van monumentale waarde.	De genoemde hangars zijn beoordeeld door het Oversticht. Door de vele aanpassingen zijn zij niet hoog gewaardeerd en om die reden ook niet als beeldbepalend gebouw meegenomen. We zien geen aanleiding om deze waardering te heroverwegen.	Nee
23.5	Ook de infrastructuur is van cultuurhistorische waarde: de startbanen, de ringrolbaan met zijn uitloper (de Druiventros) en het nog originele stuk klinkerrolbaan bij de voormalige hangar 6 inclusief porseleinen klinkerstreep.	Al deze lijnen zijn onderdeel van het cultuurhistorisch attentiegebied, waarmee het koesteren van deze lijnen gekoppeld is aan een integrale afweging op stedenbouwkundige niveau. Vanuit de dereguleringsstaak wordt er in de gemeente Enschede niet meer gewerkt met een stelsel met aanlegvergunningen.	Nee
23.6	De veldverdedigingswerken worden helaas foutief met 'personal shelter' aangeduid als daterend uit WOII. In werkelijkheid dateren deze werken uit de jaren '90 en kennen ze een licht cultuurhistorische waarde als laat beeld van vliegveldverdediging op plaatsen waar vroegere vormen van vliegveldverdediging uit de Koude Oorlog zich bevond.	Deze foutieve verwijzing wordt aangepast in de teksten. Deze shelters worden als identiteitskenmerk van de voormalige militaire functie gebruikt om het verhaal van het gebied langs de Fliegerhorstroute te verbeelden. Hiervoor zijn al enkele shelters verplaatst.	Ja

23.7	In het MER wordt het reeds uitgevoerde herstel van de beken in het zuidelijk deel van het rolveld als positief vermeld. Met het graven van deze beken is het rolveld, de egale obstakelvrije grasmat waarop vliegtuigen voor, in en na de oorlog konden starten en landen tenietgedaan: een aantasting van de cultuurhistorische waarde van de belangrijkste structuur in alle vliegveldgeschiedenislagen. Het is dus van belang deze waarden op andere wijze te borgen.	In de MER wordt het effect op de structuren beoordeeld onder het punt "historische (steden)bouw". Het totale effect wordt voor de EHS op licht negatief gesteld omdat de negatieve effecten ten aanzien van historische (steden)bouw - zoals door u eveneens aangegeven - zwaarder wegen dan de positieve effecten die plaatsvinden (herstel beken en aanleg nieuwe bos). Dit is echter slechts 1 criteria in de totaalafweging waarin natuurbelangen een grotere hebben gespeeld dan cultuurhistorie. Voor nader informatie verwijzen wij naar de MER - deel A.	Nee
23.8	Het tracé van de Weerseloseweg wordt in de MER als waardevol genoemd. Dat wordt onderschreven, maar tegelijkertijd wordt het tracé van de feitelijk nog aanwezige Oude Deventerweg/Veldscholteweg gemist. Dit geldt ook voor de door de Luftwaffe gecreëerde obstakelvrije zones voor alle baankoppen van de drie startbanen als waardevolle cultuurhistorische elementen. Bij geen enkel vliegveld in Nederland heeft de Luftwaffe zoveel aandacht aan deze zones besteed.	Het oude tracé van de Oude Deventerweg wordt nog steeds gebruikt als ontsluitingsweg. De houtwal langs deze ontsluiting nadrukt nog eens deze lijn. Het tracé is opgenomen als attentiegebied. De waardestelling van Het Oversticht geeft voor de oude startbanen het volgende beeld: De oude startbaan 2 is de huidige hoofdlandingsbaan en obstakelvrij. De startbaan 1 grenst aan de weilanden aan de Oude Deventerweg. Deze zone is nog steeds obstakelvrij en in agrarisch gebruik. De kop van de derde startbaan is door de aanleg van de Druiventros en het camouflagebos al sinds de Koude Oorlog niet meer obstakelvrij. Wij zien geen aanleiding het cultuurhistorisch attentiegebied hierop aan te passen.	Nee
23.9	Toegejuicht wordt dat er archeologisch onderzoek naar de restanten van de 'Kompassjustierscheibe' heeft plaatsgevonden. De aanbevelingen van het rapport worden onderschreven (in situ behoud), maar er wordt ook gepleit dat de context van de schijf hierbij in aanmerking genomen wordt: een open verbinding met het rolveld en de ligging tegen de enig overgebleven vooroorlogse houtwal binnen het rolveldgebied.	Ook voor de 'Kompassjustierscheibe' geldt: behoud door ontwikkeling. In overleg met de verantwoordelijke cultuurhistorisch deskundige is geregeld dat de 'Kompassjustierscheibe' als object blijft bewaard maar eventueel op een andere plek terecht komt waar het verhaal afhankelijk van de verdere invulling van het terrein beter tot zijn recht kan komen. Dat geldt vooral als het terrein van de 'Kompassjustierscheibe' in de toekomst niet publiek toegankelijk is.	Nee

23.10	Gepleit wordt voor het overnemen van de aanbevelingen van het Kwaliteitsteam op het gebied van cultuurhistorie. Het team geeft terecht aan dat de uniforme uitstraling een belangrijke waarde van de bebouwing en infrastructuur van het vliegveld is. Door het reeds genomen besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan en de welstandsregels van het Zuidkamp en Prins Bernhardpark gaat de uniforme uitstraling daar nu steeds meer verloren.	De regels en de gemeentelijke inzet ten aanzien van behoud door ontwikkeling is voor alle deelgebieden van het voormalige vliegveld gelijk. Ook in de woonparken worden belangrijke landschapsstructuren en alle waardenvolle gebouwen behouden waardoor de historische lagen blijven bestaan naast de nieuwe woonlaag.	Nee
-------	--	---	-----

NR. 24			
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
24.1	Allereerst dient alhier te worden vermeld dat wij van mening zijn dat nut en noodzaak om een nieuw industrieterrein te ontwikkelen onvoldoende zijn aangetoond. Niet is gebleken dat er sprake is van een actuele regionale behoefte aangaande de nieuwe stedelijke ontwikkeling om een nieuw industriegebied op te richten waarin nieuwbouw is gepland. Blijkens de Leegstandsmonitor Overijssel van de Provincie Overijssel is de Gemeente Enschede koploper op het gebied van leegstand op het gebied van industrie. Van alle vastgoed met bestemming industrie is 21% onbenut. Voor wat betreft de leegstand van kantoren bedraagt dit percentage 23%. Ook de regio Enschede kent een groot overschot aan onbenut vastgoed op het gebied industrie en kantoren.	Het uitgangspunt voor de ontwikkeling van Technology Base is een organische ontwikkeling van het gebied en het concept. Via de Structuurvisie maken wij een specifieke locatie/concept voor AMM beleidsmatig mogelijk. Daarnaast wordt binnen de regio Twente nu een visie bedrijventerreinen opgesteld waarin wordt gestreefd naar een nieuwe balans in vraag en aanbod van bedrijventerreinen. In de toelichting is uitgebreid ingegaan op de economische onderbouwing. De luchthaven en de Twente Safety Campus zijn nu al aanwezig op het terrein. Voor de luchthavengebonden bedrijvigheid zijn verschillende onderzoeken toegevoegd. Van zelfstandige kantoren zoals wordt genoemd in de zienswijze is geen sprake.	Nee
24.2	Nu in de toelichting van het bestemmingsplan niet alleen sprake is van herstructurering van bestaande maar ook van het oprichten van nieuwe gebouwen en weliswaar gesteld doch niet is aangetoond dat beoogde bedrijven zich elders in de regio dan wel binnen de gemeente Enschede zich kunnen vestigen dient te worden geconcludeerd dat dit in strijd is met de Ladder voor duurzame verstedelijking. Voorts kan worden geconcludeerd dat er in de omgeving meer dan voldoende voorraad bedrijventerrein aanwezig is, dat de noodzaak niet is gemotiveerd en dat daarmee de ontwikkeling van het bedrijventerrein in dit plangebied niet nodig is.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

24.3	Wij zien de noodzaak om de gronden vallend binnen plangebied Noord die in Dinkelland liggen in de toekomst te ontwikkelen, gelet op de omvang van het terrein, niet in. Wellicht ten overvloede is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis en Herstelwet niet van toepassing voor zover het de gronden betreft welke zijn gelegen binnen de gemeente Dinkelland. Deze landbouwgrond ligt immers buiten de voormalige militaire luchtmachtbasis.	Ontwikkeling van de gronden voor zover in Dinkelland gelegen zijn niet aan de orde in de huidige bestemmingsplannen. Afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis en Herstelwet is van toepassing voor de totale gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente, zie bijlage II van de betreffende wet.	Nee
24.4	Opgemerkt dient te worden dat voor het plangebied binnen de gemeente Dinkelland momenteel het volgende ruimtelijk regime van toepassing is, te weten: Buitengebied. Blijkens de toelichting op het bestemmingsplan dient deze te worden gewijzigd in geluidszone industrie. Hiertoe dient het bestemmingsplan te worden aangepast. Wij maken ons grote zorgen aangaande deze wijziging. Immers de toch al hoge geluidsbelasting door het spoor, de snelweg A1 en het vliegveld zal hierdoor fors kunnen toenemen.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
24.5	Blijkens de toelichting voormalige vliegbasis Twenthe (noordzijde) blijkt dat naast de geplande luchthaven, industrie is gepland tot milieucategorie 5.3 (zie hiervoor figuur 20, VKA luchthaven) De luchthaven zelf valt onder de milieucategorie 6 van de lijst bedrijfstypen V.N.G. De richtafstand tot het omgevingstype rustige woonwijk is respectievelijk 1000 meter voor milieucategorie 5.3 en 1 500 meter voor milieucategorie 6. Het wekt bevreemding op pagina 25 van de toelichting het volgende te lezen m.b.t. het middengebied: "Om tegemoet te komen aan de bezwaren vanuit de omgeving is voorgesteld een maximum van milieucategorie 5.3 te verlaten en in de werkparken, afhankelijk van de afstand tot de woningen, tot en met milieucategorie 4. 2 of daarmee vergelijkbaar toe te staan'. Kennelijk mogen de inwoners van Dinkelland woonachtig aan de Noordzijde van de luchthaven het gelach betalen en mogen zij wel worden blootgesteld aan een forse toename van geluidhinder.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

24.6	De geplande ontwikkelingen aan de noordzijde van de luchthaven zullen onze leefomgeving negatief beïnvloeden. Uit de MER blijkt dat zeer negatieve effecten zijn te verwachten op de milieuaspecten; geluid en verstoring door licht. De beoordelingsschaal voor geluid is beschreven als zeer negatief t.o.v. de referentiesituatie (huidige situatie) terwijl de beoordelingsschaal aangaande verstoring door licht is beschreven als negatief t.o.v. de referentiesituatie. Met betrekking tot het aspect geluid willen wij u erop wijzen dat voortdurende blootstelling aan omgevingsgeluid geluidsschade, hinderbeleving en slaapverstoring oplevert. Dit kan van allerlei bronnen komen zoals industrie, vlieg-, weg- en railverkeer. Er is een aantoonbaar verband met een verminderde gezondheidstoestand en de hieruit voortvloeiende lichamelijke en psychische gezondheidsklachten bij mensen welke woonachtig zijn in de nabijheid van een luchthaven. In dit verband verwijs ik u naar het bijgevoegde rapport van de Gezondheidsraad Committee on the Health impact of Large Airports, Den Haag: Gezondheidsraad 1999/14 en naar de publicatie uit het blad Epidemiology.	Het aspect geluid is meegenomen in de beoordeling van het MER. De wettelijke normen hiervoor worden niet overschreden. De landelijke GGD-gezondheidsmonitor wordt benut om eventuele gezondheidseffecten in beeld te brengen.	Nee
------	--	--	-----

24.7	Binnen het plangebied zou ruimte zijn voor het proefdraaien van vliegtuigmotoren. Uit het deelonderzoek geluid van de MER blijkt dat dit proefdraaien een zeer hoge geluidsbelasting met zich mee brengt. Hoewel de geluidsbelasting voor de omgeving middels geluidswerende maatregelen kan worden gereduceerd is tot op heden niet gebleken dat de gemeente Enschede voornemens is adequate maatregelen te nemen t.a.v. het reduceren van de geluidsbelasting.	De gemeente Enschede gaat zelf geen maatregelen nemen ten aanzien van het reduceren van de geluidsbelasting, dit is aan de exploitant van de luchthaven. Onderhavige plannen scheppen het ruimtelijke kader. Uit het geluidsonderzoek van de Mer blijkt dat, om te passen binnen de zone, er alleen kan worden proefgedraaid indien er een scherm aanwezig is. Middels deze geluidafschermende voorziening wordt op de omliggende geluidgevoelige objecten voldaan aan de voorkeursgrenswaarde, 50 dB(A) op de zone, van de Wet Geluidhinder. Aanvullende geluid reducerende maatregelen zijn derhalve niet noodzakelijk en kunnen een goede bedrijfsvoering belemmeren. Het toestaan van proefdraaien kan derhalve slechts plaatsvinden indien er door de exploitant een adequate maatregel is getroffen.	Nee
24.8	Er is slechts sprake van twee meetpunten die overschrijding van het geluid kunnen signaleren. Beide meetpunten liggen binnen het gebied van de luchthaven en in de gemeente Enschede. Zoals u weet heeft voormelde gemeente grote belangen bij de ontwikkeling van het luchthavengebied evenals de Provincie Overijssel. Beide partijen spelen tevens een rol in de milieuhandhaving. Gelet het voormelde kunnen twijfels ontstaan m.b.t. een onafhankelijke milieuhandhaving. Tevens merken wij op dat het oprichten van één of meerdere meetpunten gelet op het bestemmingsplan buiten de luchthaven wenselijk zou zijn.	De twee meetpunten zijn punten die wettelijk bepaald zijn. Het zijn geen punten waar geluid wordt gemeten, maar virtuele punten waarvan moet worden opgegeven welke vliegtuigen (type, gewichtsklasse, enzovoorts) daar hebben gevlogen. In periodieke rapportages wordt daarover bericht aan het bevoegd gezag, de provincie Overijssel. Met een landelijk vastgesteld model wordt vervolgens de geluidsbelasting berekend en wordt gemonitord of en wanneer het toegestane plafond wordt benadert. Dat plafond mag niet worden overschreden. De provincie Overijssel is wettelijk aangewezen als het bevoegde gezag voor de luchthaven.	Nee

24.9	Door de komst van de luchthaven maar ook door de komst van (luchthaven gerelateerde) industrie en de toenemende verkeersdruk zal er een toename plaatsvinden van verlichting hetgeen leidt tot verstoring. De enkele stelling in de MER dat bewust met verlichting wordt omgegaan, is inhoudelijk niet nader uitgewerkt en moet derhalve gezien worden als een "dode letter". De toename van lichtbronnen moet echter gezien worden als lichtvervuiling en levert lichthinder op voor mens en natuur. Uit onderzoek blijkt dat verlichting negatieve effecten op dieren heeft. Omdat meer dan 50% van de dieren 's nachts actief is, heeft licht een grote impact. Veel dieren worden aangetrokken of juist afgestoten door licht. Dit zorgt voor versnippering van leefgebieden, maar ook voor desoriëntatie en een grotere kans om ten prooi te vallen aan andere dieren. Desoriëntatie kan leiden tot uitputting. Een ander belangrijk effect is het ontregelen van de biologische klok. Dit dagelijkse ritme wordt gestuurd door licht en donker. Onnatuurlijke verlichting kan de biologische klok verstoren. Vogels gaan bijvoorbeeld eerder zingen, eerder of later paren, nesten bouwen of trekken. Dit beïnvloedt de overlevingskansen van de soort. Over de effecten van lichtbelasting verwijs ik u naar het Alterra rapport nr. 778 . Ofschoon over de gevolgen van nachtelijk kunstlicht voor de mens relatief weinig bekend is concludeerde de gezondheidsraad in het jaar 2000 in haar rapport dat niet valt uit te sluiten dat buitenverlichting, door verkorting van de avond en de nacht, via stress en in combinatie met andere stressfactoren in de leefomgeving, op den duur leidt tot aantasting van de gezondheid. Voorts dient niet onvermeld dat er sprake zal zijn van horizonvervuiling. Door de lichtintensivering zal er zogenaamde gloed ontstaan die in de wijde omgeving van de luchthaven waarneembaar zal zijn hetgeen leidt tot een verstoring van het nachtelijk landschap.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
------	--	--	--

NR. 25	Bureau Takkenkamp b.v.		
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
25.1	Met de belangen van de indiener van de zienswijze is geen, althans te weinig, rekening gehouden bij de voorbereiding van het bestemmingsplan. Over het belang van opdrachtgever bij handhaving van de bestaande toestand is noch in het bestemmingsplan noch in de MER iets terug te vinden. De voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan is daarmee onzorgvuldig.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
25.2	Door de voorgenomen bestemming tot gezoneerd bedrijventerrein met de bijbehorende milieucategorie (4.1), waaronder het in de open lucht proefdraaien van motoren, ontstaat een geluidszone van grote omvang. Een belangrijk deel van het landgoed komt binnen de geluidszone te vallen. Op grond van de geluidszone zal het niet meer mogelijk zijn om een of meer woningen te bouwen binnen het gebied dat als zodanig is bestemd. Dit beperkt de mogelijkheden zeer, de belangen worden hiermee onevenredig geschaad. Vraag is de bedrijvenbestemming zodanig aan te passen dat de bijbehorende geluidszone niet verder rijkt dan de begrenzing van het bedrijventerrein.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

25.3	Met de gemeente Enschede zijn bij de verkoop aan ADT/de gemeente Enschede van het perceel 'gemeente Weerselo M-2903' afspraken gemaakt omtrent een inspanningsverplichting in het kader van het Rood-voor-rood project. In de leveringsakte is opgenomen dat ADT zich zal inspannen om medewerking te verlenen aan het rood-voor-rood project waarbij het uiteindelijke doel is het realiseren van een compensatiewoning op het landgoed Het Oosterveld. Met de gemeente Dinkelland is een overeenkomst gesloten voor de uitvoering van een zogenaamd 'Rood-voor-rood project'. Deze overeenkomst voorziet in de realisering van een woning binnen het nu als 'geluidszone-industrie' te bestemmen gebied, waardoor realisatie niet mogelijk blijkt. Met de voorgenomen plannen wordt de gesloten overeenkomst zoals opgenomen in de genoemde leveringsakte geschonden en wordt uitvoering van de overeenkomst met de gemeente Dinkelland onmogelijk gemaakt.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
25.4	Door de realisering van het bedrijventerrein en daarmee het toestaan van een hogere (zeer hoge!) geluidsbelasting op het landgoed Oosterveld wordt het woon- en leefklimaat geschaad. De rustige omgeving zal veranderen in een lawaaïge, wat er voor zorgt dat de aanwezige woningen minder goed verhuurbaar blijken te zijn. Het verhuren van de woningen is een belangrijke economische drager van het landgoed. Een andere economische drager is de inkomsten uit verhuur van de jacht. Door afname van de fauna als gevolg van toenemende geluidsbelasting zullen de jachtmogelijkheden verminderen, wat schade berokkend aan de economische levensvatbaarheid van de landgoedexploitatie.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

NR. 26	Landschap Overijssel		
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
26.1	In de MER zijn de milieueffecten van de twee bestemmingsplannen beoordeeld. Voor deelgebied Noord zijn twee scenario's verkend om uiteindelijk tot een voorkeursalternatief (VKA) te komen. Het valt ons op dat er voor deelgebied Midden geen scenario's zijn onderzocht maar direct het VKA is beoordeeld.	De Commissie m.e.r. heeft in haar op 6 september 2016 uitgebrachte advies aangegeven dat het MER een goed beeld geeft van de totale effecten van de gebiedsontwikkeling op leefomgeving, landschap, cultuurhistorie, verkeer en natuur. Hierbij is geen voorbehoud gemaakt t.a.v. de alternatieven voor het middengebied. Een nadere onderbouwing zal worden gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
26.2	Wij zijn blij met de keuze voor de campusvariant boven het 'hoogwaardig verdichte' scenario. Toch herkennen wij de ambitie tot het creëren van balans helaas niet in de effectbeoordeling van het VKA. In de beoordeling is sprake van een zeer negatieve beoordeling op verstoring van de natuur door licht en geluid en negatief op landschapsbeleving. Ons advies is om het VKA dusdanig bij te stellen dat voldaan wordt aan het vertrekpunt van de Commissie Wientjes: "de landschappelijke kwaliteit van het gebied dient zoveel mogelijk gewaarborgd te worden. Dit impliceert dat in het gebied slechts activiteiten plaats kunnen vinden die de kwaliteit van het gebied in stand houden".	Het kwaliteitsteam heeft de vraag gekregen welk laadvermogen het bestaande landschap heeft. Hun beeldkwaliteitplan gaat uit van behoud en transformatie van de cultuurhistorische dragers en het toevoegen van een nieuwe campus-achtige tijdslaag. In een nader advies hebben zij aangegeven dat met een maximale bebouwingspercentage van 13% in relatie met een groen-blauwe casco van ruim 60% de bestaande waarden ook met een nieuwe tijdslaag kunnen worden behouden. Deze kaders zijn opgenomen in de structuurvisie, met het gebiedsprofiel van het kwaliteitsteam. Om blauwdruk denken te voorkomen heeft het kwaliteitsteam verder geadviseerd deze kaders niet als strikte bestemmingsplanregels vast te leggen maar te sturen op het proces. Dat is de intentie van de beleidsregel.	Nee

26.3	Op pagina 97 van de MER komt verstoring van geluid op vleermuizen aan de orde. Het aspect verstoring door geluid op vleermuizen wordt in onze beleving onterecht als negatief beoordeeld. Er zal eerder sprake zijn van een sterk negatief effect. Op dit punt bevat de MER onvoldoende informatie om de milieugevolgen volwaardig mee te kunnen nemen bij de besluitvorming.	Bij het opstellen van het MER zijn de geschikte en beschikbare onderzoeken naar vleermuizen gebruikt. De Commissie MER heeft in haar advies op dit punt geen voorbehoud gemaakt. Uit de resultaten van het lopende actualiserend onderzoek en de op basis daarvan uit te voeren effectenbeoordeling en toetsing aan de Flora- en faunawet zal blijken of er aanvullende maatregelen nodig zijn. Een nadere onderbouwing zal worden gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
26.4	In onze zienswijze op de NRD hebben wij u reeds geattendeerd op het voorkomen van een aantal strikt beschermde diersoorten op en rond de IJsselkerberg welke uniek zijn voor Nederland. Het gaat hierbij onder andere om de boomkruis en diverse vleermuizen zoals de Vale, Brandts en de Bechsteins vleermuis. Deze soorten zijn niet opgenomen in het soortenmanagementplan en voor deze soorten is dan ook geen generieke ontheffing verleend. Er zal dan ook zeer zorgvuldig gehandeld moeten worden om de duurzame instandhouding van deze soorten te garanderen.	Uit de resultaten van het lopende actualiserend onderzoek en de op basis daarvan uit te voeren effectenbeoordeling en toetsing aan de Flora- en faunawet zal blijken of er aanvullende maatregelen nodig zijn. Een nadere onderbouwing zal worden gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017). Hierbij worden de specifieke aandachtspunten uit de zienswijze t.a.v. vleermuizen betrokken.	
26.5	In paragraaf 7.5 van het MER staan compenserende en mitigerende maatregelen genoemd. Op pagina 169 wordt bij voorbaat gesteld dat voor plangebied Midden voor het aspect geluid geen mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn. Dit is niet correct. Wij willen benadrukken dat deze conclusie nog niet getrokken kan worden over milieueffecten op vleermuizen.	Bij het opstellen van het MER zijn de geschikte en beschikbare onderzoeken naar vleermuizen gebruikt. De Commissie MER heeft in haar advies op dit punt geen voorbehoud gemaakt. Wel heeft de Commissie MER de gemeente geadviseerd om de mogelijkheden voor het toepassen van geluidsreducerende maatregelen te bevorderen. Uit de resultaten van het lopende actualiserend onderzoek en de op basis daarvan uit te voeren effectenbeoordeling en toetsing aan de Flora- en faunawet zal blijken of er aanvullende maatregelen nodig zijn. Een nadere onderbouwing zal worden gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

26.6	Wij begrijpen dat het de bedoeling is de activiteiten van TSC te verplaatsen en verder te ontwikkelen op de locatie aan de oostkant van deelgebied Noord. Het veiligheidscentrum grenst aan onze natuurterreinen, waaronder 't Holthuis. Wij begrijpen dat er vergunningen zijn afgegeven maar we vinden het opmerkelijk dat de TSC en Aeronextlife (AXL) en de ontwikkeling hiervan tot 2026 worden gezien als huidige situatie en autonome ontwikkeling. In de MER hoort de integrale gebiedsontwikkeling immers behandeld te worden. Wij vragen u dit aan te passen in de MER.	De genoemde ontwikkelingen zijn op de juiste wijze meegenomen in de integrale beoordeling van de totale gebiedsontwikkeling. In een MER worden de effecten van de alternatieven altijd vergeleken met de referentiesituatie. Dat is de situatie die in de toekomst zal ontstaan als het project niet wordt gerealiseerd, maar andere vastgestelde plannen en projecten wel doorgang vinden. In het MER zijn AXL, TSC en Hangar 11 (als onderdeel van Werkparken Van Eck) als autonome situatie beschreven, omdat voor betreffende bedrijven/onderdelen vastgestelde besluiten (een vigerende omgevingsvergunning / projectafwijakingsbesluit) van kracht zijn. De activiteiten van zowel van TSC, AXL en Hangar 11 komen echter ook voor in de voorgenomen ontwikkeling. Om dubbeltelling/overschatting te voorkomen zijn TSC en Hangar 11 juist niet bij de autonome situatie, maar alleen als voorgenomen ontwikkeling bij de milieueffectstudies doorgerekend en integraal beoordeeld.	Nee
26.7	In principe hebben wij geen bezwaar tegen de vestiging van de TSC op de Technology Base. Wij vragen echter wel meer aandacht te besteden aan de landschappelijke inpassing. Bij de onlangs gepleegde nieuwbouw is er bijvoorbeeld veel bos gekapt en staat het gebouw pontificaal in het zicht. Ook voor de TSC geldt dat behoud van de omgevingskwaliteit het uitgangspunt moet zijn.	Door de beleidsregel wordt een combinatie van de nieuwe plannen met de gevraagde landschappelijke inpassing / behoud van landschap geborgd. Deze regels waren nog niet van kracht op het moment van aanvraag van het betreffende gebouw, waardoor er nog niet aan getoetst kon worden.	Nee

26.8	In onze zienswijze op de NRD hebben wij gevraagd om eventuele ruimtelijke consequenties van het luchthavenbesluit op de omgeving mee te nemen in de MER. Dit naar aanleiding van de in 2013 ontstane maatschappelijke onrust over de benodigde bomenkap. Bij het lezen van de voorliggende MER hebben wij dit niet kunnen terugvinden. Vanuit ambtelijk contact heeft ADT duidelijk in beeld gebracht waar bij aanvang van het luchthavenbesluit bomenkap aan de orde is in de lengterichting van de start-landingsbaan. Dit betreft echter een momentopname. Wat onduidelijk blijft, is wat de potentiële impact van het luchthavenbesluit in de toekomst kan zijn.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
26.9	Ten aanzien van de ruimtelijke gevolgen van de zijwaartse Funnel hebben wij uit ambtelijk contact begrepen dat er mogelijk te hoge bomen binnen de funnel staan maar dat deze bomen kunnen blijven staan omdat ze ten noorden van de "drempelmarkering" (zebrapad) op de start-landingsbaan liggen. Wij hebben een GIS analyse gemaakt en daaruit blijkt inderdaad dat er ter hoogte van ons natuurterrein 't Holthuis een aantal bomen te hoog zijn. Voor Landschap Overijssel is het belangrijk dat er in het bestemmingsplan wordt geborgd dat de omgeving van 't Holthuis geen gevaar loopt op bomenkap. De gemeente geeft aan dat het bevoegd gezag voor het luchthavenbesluit hiertoe aanleiding moet geven. Daarom hebben wij de provincie gevraagd dit aan te passen in het luchthavenbesluit. Zodat de gemeente dit kan borgen in het bestemmingsplan.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

26.10	In het advies van de Commissie wordt een integraal ontwikkelperspectief voorgesteld waarbij wordt benadrukt: "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". De commissie geeft hiermee aan dat het aantrekkelijke groene landschap feitelijk het uitgangspunt vormt voor toekomstige ontwikkeling. 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. Het advies van de Commissie Wientjes had een breed maatschappelijk draagvlak. Dat draagvlak wordt nu uitgehold doordat er enkelvoudig gestuurd lijkt te worden op economie, behoud en ontwikkeling van de omgevingskwaliteit lijkt in de gebiedsvisie ondergeschikt te worden gesteld op de ontwikkeling van bedrijvigheid. Dit vinden wij niet correct. Zoals ook de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur in juli 2016 concludeert zijn zachte omgevingsfactoren net zo, en wellicht belangrijker dan harde omgevingsfactoren. Wij verzoeken u om in uw gebiedsvisie consequent de koppeling met de landschappelijke kwaliteit als uitgangspunt en randvoorwaarde voor de Technology Base te benoemen bij de voorgestelde economische ontwikkelingsrichting uit het advies van de Commissie Wientjes. Hierbij is de omgevingskwaliteit het vertrekpunt, die moet op orde zijn en blijven. Binnen de context van die omgevingskwaliteit kan passende economische ontwikkeling worden ingebed.	Dat is de intentie van de gemeentelijke beleidsregel die stuurt op ruimtelijke kwaliteit. Er is geen uitgewerkt detailplan omdat de invulling nog afhankelijk is van de daadwerkelijke ontwikkeling. Bij de luchthaven wordt ook niet meer gestuurd op realisatie van programma binnen een plan maar op kwaliteit.	Nee
-------	---	---	-----

26.11	Wij vinden het jammer dat het Kwaliteitsteam vroegtijdig is gestopt met haar opdracht. In haar inspraakreactie bij het voorontwerp betreurt het Kwaliteitsteam dat het gebiedsprofiel en ruimtelijke spelregels nooit als richtinggevend kader zijn vastgesteld in de gemeenteraad en Provinciale Staten. "Het is nu gebruikt als inspiratiebron en valt in stukken uiteen, waardoor de samenhang enigszins verloren gaat", aldus het Kwaliteitsteam. Wij delen de zorgen van het kwaliteitsteam. Wij adviseren u in de gebiedsvisie aan te geven dat het door het Kwaliteitsteam opgestelde Gebiedsprofiel met spelregels en beeldkwaliteitsboek leidend moet zijn bij de verder planologische en technische invulling van het gebied. De gemeente Enschede heeft het gebiedsprofiel met ruimtelijke spelregels vertaald in de beleidsregel "ruimtelijke kwaliteit voormalige vliegbasis Twenthe". Om enerzijds de gewenste economische ontwikkeling maximaal te faciliteren en anderzijds de hoge natuur-, landschaps-, en cultuurhistorische waarden te borgen. Wij vinden dit te vrijblijvend. Bijvoorbeeld omdat de beleidsregel (door volgende colleges) kan worden aangepast zonder mogelijkheid van bezwaar en beroep. Wij adviseren u de landschappelijke kwaliteit als randvoorwaarde stevige juridisch te borgen in het bestemmingsplan. Bijvoorbeeld door het vaststellen van een ruimtelijk casco.	Het beeldkwaliteitplan van het Kwaliteitsteam is als kaderstellend in de "gebiedsgerichte uitwerking van de structuurvisie luchthaven 2009" opgenomen. Dit gebeurde in overleg met het kwaliteitsteam. De uitwerking van de structuurvisie vond tijdens het vooroverleg plaats zodat de reactie van het Kwaliteitsteam en de inhoudelijke afstemming parallel gebeurden. De beleidsregel voor de ruimtelijke kwaliteit is de vertaling van de toetsbare criteria uit de stukken van het Kwaliteitsteam. Aanpassingen door het college dienen gebaseerd te zijn op de kaders van de structuurvisie. Het vaststellen van een ruimtelijk casco is een te grote beperking voor de organische ontwikkeling. In feite is door het attentiegebied cultuurhistorie wel een ruimtelijk casco vastgelegd. De integratie in de omgeving is zeker onderdeel van de gebiedsontwikkeling.	Nee
-------	--	--	-----

26.12	Wij kunnen ons voorstellen dat het ter behoud van het unieke karakter van het gebied van belang kan zijn om de omgevingskwaliteit duurzaam te monitoren. Bijvoorbeeld door middel van een "dashboard ruimtelijke kwaliteit". Deze taak had goed bij het kwaliteitsteam kunnen liggen. Nu het kwaliteitsteam niet meer actief is kunt u deze taak opdragen aan een lokale omgevingscommissie die het college gevraagd of ongevraagd kan adviseren. Gezien onze verantwoordelijkheden in het gebied rond de vliegbasis zouden wij over de instelling hiervan graag met u in overleg treden.	Op dit moment is het instellen van een dergelijke omgevingscommissie niet aan de orde, omdat er via andere wettelijke instrumenten gestuurd gaat worden op de ruimtelijke kwaliteit.	Nee
26.13	Wij verzoeken u daarom in uw structuurvisie aandacht te besteden aan de recreatieve ontsluiting van het gebied. Belangrijke opgave hierbij is het faciliteren van mogelijkheid en ten behoeve van het wisselen van snelheid. Tevens ligt er een opgave om de toeristische informatievoorziening van dit gebied integraal te verbeteren. Aangezien Landschap Overijssel vee landgoederen en natuurterreinen bezit rond de vliegbasis spelen wij hier graag een rol in.	Er zijn op de provinciale wegen brede bermten tussen rijbaan en fietspad aanwezig met verharde aansluitingen tussen rijbaan en fietspad, voordat de onverharde wegen bereikt worden. De zijweg Weerseloseweg bij restaurant Kleinsman, waar het EHS-gebied per fiets kan worden bereikt, is wel verhard. Maar ook daar zal afslaand verkeer tijdig richting moeten aangeven om het achteropkomende verkeer te waarschuwen. En bij het oprijden zal de naderingssnelheid van het verkeer op de hoofdrijbaan goed ingeschat moeten worden. Deze kleinere ondergeschikte zijwegen sluiten altijd 'koud' op de hoofdweg aan omdat de hoeveelheid afslaand en oprijdend verkeer gering is. Op kruispunten en aansluitingen waar de hoeveelheid afslaand verkeer substantieel is of wordt, zijn adequate voorzieningen voorzien/gepland (bijv. rotondes, voorsorteervakken). Landschap Overijssel wordt zoals in de zienswijze staat al betrokken en voor de toekomst zijn er zeker mogelijkheden tot verdere samenwerking.	Nee

26.14	De geluidscontour voor het Middengebied is berekend op basis van een worstcase scenario door er bij de geluidsberekeningen vanuit te gaan dat de bedrijvigheid vooral langs de randen van de beoogde bedrijventerreinen wordt ontwikkeld. Door op deze wijze de geluidszone van het industrieterrein te berekenen wordt voor het Middengebied een onevenredig grote geluidscontour verkregen.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
26.15	Het bedrijventerrein wordt omringd door bestaande natuurgebieden behorend tot het Nationaal NatuurNetwerk (NNN}. De industriezone ligt voor het overgrote deel over zeer waardevolle natuurgebieden heen (Lonnekerberg en het nieuwe Natuurgebied) welke bekend staan om de grote biodiversiteit en de aanwezigheid van zeldzame en strikt beschermde soorten.	De geluidseffecten op de omgeving zijn meegenomen in de MER en hierbij zijn ook de effecten op de natuur beoordeeld.	Nee
26.16	Het nut en noodzaak van de grote geluidscontour is onvoldoende onderbouwd. Bovendien wordt er op deze wijze geen rekening gehouden met de kwetsbare omgeving. Het verschil tussen de huidige situatie en de voorgenomen situatie is groot te noemen. Hierdoor is er geen sprake van een goede ruimtelijke ordening. Wij verzoeken u de geluidscontour te verkleinen en in de bestemmingsplanregels rekening te houden met de kwetsbare omgeving.	In de MER is uitgelegd welke uitgangspunten gehanteerd zijn voor de totstandkoming van de zone. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt niet alleen naar de feitelijke situatie gekeken, maar is de bestaande juridische situatie leidend. In het geldende bestemmingsplan is het nog steeds een militair terrein / luchthaven, met bijbehorende geluidseffecten. Het verschil tussen huidig en nieuw is dus niet groot zoals in de zienswijze gezegd wordt.	Nee
26.17	Bovenop de geluidscontour voor het Middengebied wordt ook nog een 12 dagen-regeling opgenomen. Hierbij kunnen er 12 evenementen van de "buitencategorie" worden gehouden, óók in het broedseizoen van vogels. Wij vinden dit niet passend in deze kwetsbare omgeving. Hierbij komt ook dat bij de bepaling van deze 12 dagen geen rekening is gehouden met de kwetsbare vleermuispopulatie. Er zal uitgebreid veldonderzoek moeten plaatsvinden voordat er uitsluitend gegeven kan worden ten aanzien van het mogelijk maken van incidentele evenementen.	Voor alle activiteiten geldt dat aan de wetgeving op het gebied van natuur voldaan moet worden, ook voor de 12 uitzonderingen. Uit de resultaten van het lopende actualiserend onderzoek en de op basis daarvan uit te voeren effectenbeoordeling en toetsing aan de Flora- en faunawet zal blijken of er aanvullende maatregelen nodig zijn. Een nadere onderbouwing zal worden gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

26.18	In aanvulling op de memo van Alcedo merken wij op dat de Commissie MER heeft aanbevolen om naast het criterium 'ernstig gehinderden' ook de categorie 'gehinderden' als toetsingscriterium in het MER op te nemen. Wij zien dit echter niet terug in de MER.	De informatie over de categorie 'gehinderden' is aanvullend op de MER voorgelegd aan de Commissie. De Commissie is positief over de aanvulling en adviseert de aanvullende informatie openbaar te maken, voorzover dit nog niet is gedaan, en te betrekken bij de besluitvorming over de verschillende plannen en besluiten. De betreffende informatie is geplaatst op de gemeentelijke projectwebsite en wordt bij de besluitvorming rondom de bestemmingsplannen betrokken.	Nee
26.19	Daarnaast hebben wij in onze reactie op het voorontwerp u gevraagd om ook de 45 en 40 dB(A) zones op de geluidskaarten aan te geven. Hiermee wordt het huidige geluidsbeleid van de gemeente Enschede en de daarin opgenomen richt waarden duidelijk afgezet tegen de voorgenomen ontwikkeling. In uw reactie geeft u aan dat dit niet mogelijk is. Daarom vragen wij u op een andere wijze duidelijk kenbaar te maken wat de referentiesituatie is, en wat de toekomstige situatie zal zijn.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
26.20	In bijlage "beoordeling geluidseffecten alternatieve inrichting van Vliegveld Twente op broedvogels en vleermuizen" geeft SOVON aan dat toenemende of veranderende verlichting kan doorwerken op de kwaliteit van het jachthabitat, op kwaliteit van vliegroutes en op de kwaliteit van verblijfplaatsen van vleermuizen. Daarom zou nieuwe verlichting bovendien vleermuisvriendelijk moeten worden uitgevoerd. Wij vragen u dit vast te leggen in de bestemmingsplanregels.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
26.21	Het speerpunt "Biodiversiteit" wordt in het actieplan uitgelegd als behoud en versterken van de verscheidenheid aan dier- en plantsoorten in de leefomgeving. Dit speerpunt sluit uitstekend aan op onze ambitie om de natuurrijkdom van de Lonnekerberg en omgeving te behouden en te ontwikkelen. Wij vragen u dan ook dit speerpunt in praktijk te brengen bij de gebiedsontwikkeling van vliegbasis Twente.	In paragraaf 4.3.8 Actieplan duurzaamheid van de plantoelichting van de bestemmingsplannen is ingegaan hoe dit punt bij de ontwikkeling is betrokken.	Nee

26.22	Wij willen u erop wijzen dat de generieke ontheffing flora en faunawet ontheffing niet van toepassing is op de Lonnekerberg, een waardevol natuurgebied dat straks binnen de geluidszonering komt te liggen. Ook is de generieke ontheffing niet van toepassing op evenementen. Er zal dan ook zeer zorgvuldig gehandeld moeten worden om de duurzame instandhouding van deze soorten te garanderen.	Uit de resultaten van het lopende actualiserend onderzoek en de op basis daarvan uit te voeren effectenbeoordeling en toetsing aan de Flora- en faunawet zal blijken of er aanvullende maatregelen nodig zijn. Een nadere onderbouwing zal worden gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017). Hierbij worden de specifieke aandachtspunten uit de zienswijze t.a.v. deze lopende natuuronderzoeken betrokken.	
-------	--	---	--

NR. 27			
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
27.1	Indiener heeft ernstige bezwaren tegen de voorgestelde geluidscontour van 50 dB(A) rondom Oostkamp en dan met name het deel waar de voormalige munitiebunkers staan. Voor dit deel zou een andere norm moeten gelden dan het deel waar o.a. Hangar 11 staat, gezien de ligging in dit deel van de Lonnekerberg.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
27.2	Er is onvoldoende rekening gehouden met de bedrijfsvoering van melkveehouderijen, die hun dieren laten beweiden op percelen grenzend aan Oostkamp. Er zijn ernstige zorgen over onverwachte en hoge geluidspieken, voor het eigen melkveebedrijf is dat niet acceptabel.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
27.3	In het bestemmingsplan zijn geen beperkingen opgenomen voor wat betreft activiteiten die er plaats hebben en die ruk of geur verspreiden in de naaste omgeving. Op 2 juni jl. tijdens het evenement Expo RIC (rondom Hangar 11) werd rondom de boerderij een sterke reuk en geur waargenomen, afkomstig van het evenement. Het melkvee raakte dusdanig van streek dat ze in paniek door het weiland draafden. De verdere middag hebben ze ongekend angstig op een kluitje in een hoek van het weiland gestaan en 's avonds was het resultaat hiervan terug te vinden in een verminderde melkgift. Geëist wordt dat herhaling niet meer voorkomt en aan activiteiten die dit kunnen veroorzaken, beperkingen worden opgelegd dan wel worden verboden. Op de betreffende dag was de afstand tussen Hangar 11 en het betreffende perceel ongeveer 600 meter.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

NR. 28	Stichting Lonnekerberg		
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
28.1	Aan de rand van de Lonnekerberg vindt veel ontwikkeling plaats. Dit is heel goed mogelijk met ontwikkelingen waarbij economie en ecologie met elkaar in balans zijn. Dat vraagt om een duurzame en innovatieve exploitatie van het gebied. In de plannen van de Gemeente Enschede en de Provincie Overijssel ligt hier ook de nadruk op, maar in de uitwerking blijft er niets van over. Ook al is er veel geld en energie gestopt in het ontwikkelen van nieuwe natuur. Deze wordt meteen uitgeleverd aan een evenemententerrein met ruimte voor grote lawaaimakers. Urenlang lawaai - ook als nachtdieren actief zijn - verstoort de natuur. De nieuwe eigenaar van het aan de Lonnekerberg grenzende evenemententerrein krijgt onverklaarbaar de vrije hand. In Nederland kent dit zijn weerga niet. De Gemeente stelt aan de ondernemer geen kaders. Er is geen oog voor het gevoelige ecosysteem en de kwetsbare natuur. De afweging tussen ecologie en economie is ver uit balans. Gefundeerde meningen en adviezen van deskundige mensen worden genegeerd. De overheid lijkt geen belang te hebben bij inbreng van haar burgers. De overheid beschermt de natuur niet.	In de bestemmingsregel voor het terrein van dhr. Van Eck zijn verschillende grenzen opgenomen. Deze zijn mede gebaseerd op de MER, waarin een afweging van de verschillende aspecten heeft plaats gevonden. Voor de overige onderdelen in dit punt van de zienswijze zie de antwoorden bij de specifieke onderdelen verderop in de zienswijze.	Nee
28.2	Wij constateren een groot aantal verschillen met het voorontwerp bestemmingsplan en de onderliggende documenten. Er blijken veel wijzigingen te zijn doorgevoerd die niet staan vermeld in de nota van aanpassingen. Ook constateren wij dat de door ons opgestelde en ingediende documenten bij onze inspraakreactie op het voorontwerpplan niet staan vermeld.	Niet alle wijzigingen zijn tot in detail opgenomen in het betreffende overzicht, soms is er benoemd dat er binnen een bepaald onderwerp gerelateerde aanpassingen zijn gedaan. Op het voorblad van de reactienota staat "Nota samenvatting en beantwoording reacties vooroverleg". De reacties zijn samengevat op basis van de inhoud, niet alle bijlagen zijn letterlijk overgenomen maar wel toegepast bij het beantwoorden van de reacties.	Nee

28.3	In het voorliggende bestemmingsplan zijn de regels veranderd ten opzichte van het voorontwerp. Waar er in het voorontwerp in art. 5.4 b.2. stond dat er tussen 1 maart en 1 augustus sprake is van het broedseizoen, wordt nu zonder definitie of toelichting gesproken over 'broedseizoen'. Deze wijziging staat overigens nergens vermeld. Wie gaat nu vaststellen dat er gebroed wordt? Een ADT-deskundige, via de Dassenburchtmethodiek? Of worden legsels per ongeluk verstoord om een evenement toch mogelijk te maken? Of trekt straks iedereen massaal het veld in en van de paden af om broedende vogels te vinden een dag voordat er een evenement is? Het broedseizoen zal duidelijk moeten worden aangegeven in de regels van het plan. De Flora en Faunawet beschrijft dat het verstoren van nesten en broedende vogels (voor zover ze onder de reikwijdte van deze wet vallen) verboden is. Uit onderzoek blijkt dat de veldleeuwerik tot half augustus broedt. Ook andere vogels op de rode lijst in het middengebied tot in augustus. Andere soorten, zoals de bosuil, beginnen al in februari. Het gebied dient ter behoud en ontwikkeling van de biodiversiteit daarom moet er niet gezocht worden naar mogelijkheden om het broedseizoen verder te verkleinen ten opzichte van hetgeen stond in het voorontwerp, want dat zorgt voor achteruitgang van de natuur in plaats van verbetering. Stichting Lonnekerberg (Stil) verzoekt om een in het bestemmingsplan vastgelegde bescherming van broedende vogels door het broedseizoen te definiëren als tenminste de periode 1 maart tot en met 15 augustus.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
------	---	--	--

28.4	Geluidsbeperkingen worden door de gemeente alleen gegeven voor mega-evenementen met een etmaal(?) Leq (?)geluidsbelasting van max 70 dB(A) gemeten op de dichtstbij gelegen woning. Omdat het evenemententerrein omgeven is door natuurgebieden en woningen ver weg liggen, biedt deze norm voor het gebied de Strip een praktisch onbeperkt bronvermogen. De geluidsbeperking die de gemeente stelt leidt niet tot een beperking, maar biedt de mogelijkheden van 'hier kan en mag alles'. Gelet op de ligging van het totale evenemententerrein in een natuurlijke omgeving is er echter bij reguliere evenementen al sprake van (broed)verstoringe bronbelasting als gevolg van de geluidszone die kan worden gebruikt (zone met etmaalwaarde van 99-50 dB(A) ligt buiten het evenemententerrein). Een veldleeuwerikjong die een hele dag of een aantal uren op een dag niet gehoord kan worden door zijn ouders en dus niet wordt gevoed, zal het niet overleven. Het is dan ook onbegrijpelijk waarom in het broedseizoen geen beperkingen worden opgelegd t.a.v. het brongeluid.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
------	---	--	--

28.5	Ook van belang is dat het merendeel van het verstoorde gebied ligt in bosgebieden. Het Sovon heeft in haar rapporten zich beperkt tot de aandachtsoorten in het nieuwe natuurgebied. Een groot deel van de geluidsbelasting van evenementen komt over de Lonnekerberg en over andere natuurgebieden te liggen. Van bosvogels is bekend dat deze verstoringgevoeliger zijn voor geluid dan soorten van het open veld. Ook aan de kraam-/zoog- en baltsperiode van vleermuizen moet worden gedacht. In de directe omgeving van het evenemententerrein zijn 12 soorten strikt beschermde vleermuizen aanwezig en een veelheid aan verblijfplaatsen. Een broedperiode voor vogels biedt de vleermuizen geen bescherming in de voor hen kwetsbare periode. De gevolgen van het extreme geluid op vleermuizen, boommarter, das, vlinders, levendbarende hagedis, en vele andere soorten is onvoldoende in beeld gebracht. De soorten worden onvoldoende beschermd. De gemeente Enschede mag niet haar ogen sluit voor de kwetsbare natuurwaarden en de biodiversiteit op de Lonnekerberg om vervolgens voornamelijk aandacht te besteden aan de aandachtsoorten die het Sovon heeft benoemd in de vier rapporten die zij in opdracht van ADT heeft geschreven, waarbij de Veldleeuwerik, Graspieper, Kneu, Geelgors en Braamsluiper als belangrijke soorten naar voren zijn geschoven. De aandacht van ADT en de gemeente Enschede krijgt op deze wijze een eenzijdige focus.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
------	--	--	--

28.6	Het niet aan banden leggen is strijdig met het volgende in de toelichting gestelde: "In het middengebied ligt de nadruk op het behouden en ontwikkelen van nieuwe natuur: in dit gebied wordt de biodiversiteit die (ten gevolge van ontwikkelingen) in andere deelgebieden verloren gaat, gecompenseerd. Het bestemmingsplan maakt de natuurontwikkeling in het middengebied mogelijk en borgt daarmee de biodiversiteit in het hele gebied." De bestemmingsplanregel dat (ook) boven het nieuwe natuurterrein (onbeperkt!) met drones en modelvliegtuigen mag worden gevlogen spant de kroon: dat is in flagrante strijd met elk beginsel van natuurbescherming. Door het bestemmen van het terrein "De Strip en Oostkamp" tot een gezoneerd bedrijventerrein voor grote lawaaimakers, waarbij daarenboven nog 12 evenementen van de "buitencategorie" kunnen worden gehouden, óók in het broedseizoen, wordt natuurontwikkeling juist onmogelijk gemaakt. Het toestaan van grote geluidsuitstoot zal juist zorgen voor vermindering van de biodiversiteit. De geluidsbelasting in het plangebied zou kunnen leiden tot een bovenmatige proliferatie van de Coturnix Coturnix Surda en Lamium species.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
------	--	--	--

28.7	In bijlage 23 MER stelt SOVON vast dat de intensiteit van onderzoek in het plangebied te beperkt is geweest, en dat er gebrek aan specifieke deskundigheid bij onderzoekers was, waardoor het aannemelijk is dat soorten als de vale vleermuis bij het onderzoek gemist zijn. Dit is een ernstige omissie. Terecht stelt SOVON dan ook dat er geen specifieke uitspraken gedaan kunnen worden over de relatie tussen beoogde ontwikkelingen en de duurzame instandhouding van de soorten. Stil heeft ook ondervonden dat het veldonderzoek in het plangebied voor de generieke ontheffing erg eenzijdig en beperkt is geweest. In januari 2015 heeft Stil een dassenburcht op de voormalige vliegbasis moeten melden aan RVO, ondanks vele sporen van de dassenpopulatie op de voormalige vliegbasis waren de dassen (die er al jaren bleken te zitten) en de dassenburcht niet opgemerkt tijdens de veldinventarisaties. De uitleg dat dassen niet onder de hekken door zouden kunnen was gezien het grote aantal wissels ongeloofwaardig. Er is onvoldoende voldaan aan de onderzoeksplicht naar- en beschermingsplicht van kwetsbare soorten. Alvorens tot vaststelling van het bestemmingsplan kan worden overgegaan is hernieuwd onderzoek nodig.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
------	---	--	--

28.8	In paragraaf 2.1 van de toelichting wordt gesteld dat het plangebied is ontwikkeld "op de tot 1940 nog steeds onontgonnen heide". Dat is niet juist, met name bosgebieden direct ten westen van de Greffenberghoekweg en in het munitiecomplex op Oostkamp zijn in 1916 al op de topografische kaart aangegeven en dus met zekerheid ouder dan 100 jaar. Op de in paragraaf 2.1 van de toelichting opgenomen landschapstypenkaart zijn zij aangeduid als "Boslandschap". Ook in de "Waardestelling Oversticht" zijn de oude nog aanwezige structuren en landschapselementen als (landschappelijk) waardevol aangemerkt. De bossen, natuurterreinen en houtwallen in de "werkparken" van het Middengebied hebben geen adequate bestemming, sterker nog: in de plannen van de gemeente Enschede worden zij in het geheel niet bestemd of beschermd en worden daarmee vogelvrij. Met name de aanwezige bosstructuren op De Strip en Oostkamp zijn van belang vanwege de aanwezige natuurwaarden en vanwege de verbinding die zij vormen tussen de Lonnekerberg, de Nieuwe Natuur op het vliegveld en via de NNN met de overige bos- en natuurterreinen in de omgeving. De betreffende bos- en natuurgebieden zijn meer dan 100 jaar oud en maakten in ieder geval in 1916 al deel uit van de in het gebied aanwezige bosstructuren. Op de als bijlage 2.2.1 bijgevoegde topografische kaart uit 1916 is dat te zien. Uit de eveneens bijgevoegde topografische kaarten uit 1935 (4 jaar na aanleg van het eerste vliegveld) en die uit 1954 is te zien dat de betreffende bossen de diverse uitbreidingen van de luchthaven en de Duitse bezetting hebben doorstaan. Het gaat hier dus om oude bossen op ongestoorde bosbodems. Deze oude bossen en bosbodems dienen adequate bescherming en overeenkomstig de bestemming 'bos' te krijgen en niet te worden bestemd met een bouwblok voor bedrijventerrein-leisure.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
------	--	--	--

28.9	Uit onderzoek is gebleken dat in de betreffende bosgebieden onder andere de das en de boomarter voorkomen. Het bos behoort tot het jacht- en leefgebied van de boomarter en van de das. Onderzoek door Landschap Overijssel (2015, bijgevoegd als bijlage 2.2.2) naar Vleermuizen op de Lonnekerberg heeft aangetoond dat het gebied rijk is aan deels zeer zeldzame en strikt beschermde vleermuissoorten, w.o. de zeldzame vale vleermuis, Bechstein- en Brandtsvleermuis. Recent is ook de Kleine Dwergvleermuis waargenomen (2016). Er komen in het gebied 12 verschillende vleermuissoorten voor. Omdat deze soorten voorkomen op de Lonnekerberg is het zeer waarschijnlijk dat zij ook op De Strip en Oostkamp voorkomen, daar het landschappelijk gezien één geheel vormt. Goede bescherming van deze gebieden is noodzakelijk. Ook in de MER wordt aangegeven dat het zo goed mogelijk behouden van de huidige leefgebieden in plaats van aantasting en compensatie elders noodzakelijk is om de negatieve effecten op vleermuizen en vogelsoorten te verminderen. Wij zien die bescherming niet terug in de regels van het bestemmingsplan. Het gebied de Strip staat bekend om zijn grote populatie vlinders (ca. 30 verschillende soorten). De vlinderstichting heeft daar in de jaren 90 onderzoek naar gedaan en kwam tot de conclusie dat de hoge vlinderstand een duidelijke correlatie en samenhang vertoonde met de aanwezige bosranden. Om de biodiversiteit in het gebied te behouden is het van belang het bos en de bosranden in het gebied te beschermen voor verder bos- en bomen kap. Naast het bos dienen de houtwallen en bossingels in het bestemmingsplan te worden beschermd. Er dient in het gebied rekening te worden gehouden met de hoge natuurwaarden. Daarbij gaat het niet om ecologisch wegschrijven en wegstreken en vervolgens wegdrukken, maar om beschermen en een balans vinden tussen ecologie en economie.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
------	--	--	--

28.10	Ook in deelgebied Noord, met name in het gedeelte dat wordt aangeduid als "de druiventros" is veel oud en waardevol bos aanwezig. Ook hier is geen adequate bescherming geregeld. Dat klemt hier des te meer vanwege de aanwezigheid van een dassenburcht en dassenpopulatie ter plaatse.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	---	---	--

28.11	De Programmatistische Aanpak Stikstof (verder: PAS) is alleen toepasbaar voor projecten, niet voor plannen (bijlage 2.3.1: tactsheet 'stikstof in milieueffectrapportage'). Dit is bewust gedaan, om te voorkomen dat een bestemmingsplan, met zijn tijdhorizon van 10 jaar en zijn wijzigingsbevoegdheden die beide de maximale stikstofdepositie erg 'rekbaar' maken, in één klap een grote hoeveelheid stikstofontwikkelruimte uit de PAS opgebruikt. Toch heeft het ministerie van EZ een document opgesteld (bijlage 2.3.2: 'handreiking passende beoordeling stikstofaspecten bestemmingsplannen') in welke gevallen de PAS en een 'plan' wél een gelukkige combinatie is. Deze handreiking vermeldt dat de PAS wél te gebruiken is bij een bestemmingsplan van een 'ontwikkelingsgebied' in de context van de Crisis- en Herstelwet (ex art 2.2 eerste lid Crisis en Herstelwet samen met AMvB Crisis-en Herstelwet artikel 2). Het plangebied 'voormalige vliegbasis Twenthe Midden' of gebiedsaanduidingen van gelijke strekking, staan echter niet op deze lijst van 'ontwikkelingsgebieden' (bijlage 2.3.3: AmvB Crisis en Herstelwet, geldend van 15 juli 2016- heden). Aldus valt niet te begrijpen waarom men voor de stikstofdepositiegevolgen van dit ontwerp-bestemmingsplan toch uitgebreid verwijst naar de verschillende segmenten van de ontwikkelruimte van de PAS. Het ontwerpbestemmingsplan valt voorts, nu het plangebied geen ontwikkelingsgebied in de context van de Crisis- en herstelwet betreft, in de categorie dat het niet méér stikstofdepositie op mag leveren dan 0,05 mol per hectare per jaar, zijnde de hoeveelheid depositie waarmee aangenomen wordt dat deze geen schade toebrengt aan de soorten en habitats waarvoor de betreffende Natura 2000 gebieden zijn aangewezen (Bijlage 2.3.6 Strcrnt 16320 2015, zie pag 30). Het bestemmingsplan is hiermee in strijd met een goede ruimtelijke ordening.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	---	--	--

28.12	Voor zover de PAS wél gebruikt mag worden, dus om de stikstofeffecten van projecten te salderen, reserveert de PAS in segment 1 stikstofontwikkelingsruimte voor 'prioritaire projecten'. De voor prioritair project Luchthaven Twente meest recent vastgestelde stikstofemissie is 96,84 ton NOx per jaar en nihil ton NH3 per jaar. Niet duidelijk is van wélke activiteiten vallende onder prioritair project Twente nu precies de stikstofemissie is meegenomen. Uit de stukken valt af te leiden dat het prioritaire project Luchthaven Twente qua stikstofemissie de activiteiten vliegverkeer op 265 en op 5 meter (maaiveld?) afdekt. Depositie in mol stikstof per hectare per jaar als gevolg van deze emissie op Natura 2000 gebieden vermeldt bijlage 2.3.5 niet. De conclusie van de Passende Beoordeling voor het VKA op pagina 22 vermeldt dat de provincie Overijssel voor het prioritaire project Luchthaven Twente een emissie heeft gereserveerd van 97,47 ton N per jaar. Dit zou een stikstofdepositie van 3,29 mol per ha per jaar op het Lonnekermeer opleveren (die hiermee nu wel of niet vergunningplichtig is?) en bij de andere Natura 2000 gebieden onder de 1 mol per ha per jaar uitkomen (en dus slechts meldingsplichtig zijn). De reservering zou betrekking hebben op de luchtvaartemissie op maaiveldhoogte (5 meter?), op 265 meter hoogte en het verkeer op de Vliegveldstraat. Nu bijlage 22 (bij ontw.bestemmingsplan), de passende beoordeling gebiedsontwikkeling luchthaven Twente, deze door de provincie gereserveerde emissieruimte in segment 1 niet verder als bijlage heeft toegevoegd, moet worden teruggevallen op bijlage 2.3.5. Hier is sprake van een nagenoeg gelijke emissieruimte {96,84 ton emissie NOx per jaar t.o.v. 97,47 ton N/jaar) maar het betreft alleen het vliegverkeer op maaiveldhoogte en op 265 meter hoogte. Emissie van het verkeer op de Vliegveldstraat, laat staan van verkeer dat via andere routes komt, is niet vervat in de vooraf ingecalculeerde emissieruimte van segment 1. Hoeveel depositie dit oplevert is onduidelijk.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	---	--	--

28.13	Bijlage 22 (bij ontw.bestemmingsplan), de passende beoordeling bevat, vier Aeriussuitdraaien. Binnen de Aeriussystematiek kan de referentiesituatie, situatie 1, vergeleken worden met de te ontwikkelen situatie, situatie 2. Het verschil moet dan worden vergund (boven de 1 mol N per ha per jaar), is meldingsplichtig (onder de grenswaarde van 1 mol N per ha per jaar) of in het geheel niet meldingsplichtig (onder de drempelwaarde van 0,05 mol N per ha per jaar). De referentiesituatie, situatie 1, dient altijd de op dit moment onherroepelijk vergunde situatie te zijn. Als de op dit moment vergunde situatie zou men het gebruik dat op grond van de status prioritair project binnen segment 1 is gereserveerd kunnen beschouwen, dat is dus alleen het vliegverkeer op maaiveldhoogte en op 265 meter hoogte. Bij alle vier de Aeriusberekeningen is als referentiesituatie AO bedrijvigheid en wegverkeer genomen, dat zijn activiteiten die op dit moment niet vergund zijn, laat staan onherroepelijk vergund zijn. Dus de referentiesituatie bij alle vier de berekeningen, de inleidende Aeriusberekeningen 2, 3 en 4 en de uiteindelijke Aeriusberekening nummer 1, is niet correct, waardoor de te vergunnen depositie waarschijnlijk te laag uitkomt. Nu het ontwerp-bestemmingsplan waarschijnlijk meer stikstofdepositie oplevert dan nu in de passende beoordeling zit vervat, staat niet met zekerheid vast dat dit geen schadelijke gevolgen op het natura 2000 gebied oplevert en is inwerkingtreding in strijd met een goede ruimtelijke ordening.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	--	--	--

28.14	Aeriusuitdraai nummer 1 is de uiteindelijke berekening voor de vergunningaanvraag die een stikstofdepositie oplevert van 12,39 mol N per hectare per jaar, dus vergunningplichtig is. In de conclusie op pagina 22 van bijlage 22, de passende beoordeling wordt niet meer op deze 12,39 mol N per ha per jaar teruggekomen. Geconstateerd wordt dat een Natuurbeschermingswetvergunning of een verklaring van geen bedenkingen van het bevoegd gezag provincie Overijssel om deze 12,39 mol N per ha per jaar te vergunnen, ontbreekt. Het ontbreken hiervan is in strijd met het uitgangspunt van een goede ruimtelijke ordening.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	--	--	--

28.15	De passende beoordeling gebiedsontwikkeling luchthaven Twente, vermeldt op pagina 22 bij de conclusies dat de PAS voorziet in de mogelijkheid om de lijst van prioritaire projecten jaarlijks aan te passen. Tot op heden zijn de luchthavenontwikkelingen die buiten de NSL-definitie van prioritair project luchthaven Twente vallen (dus alles behalve het vliegverkeer op maaiveld en 265 meter hoogte) nog niet als prioritair project gedefinieerd, waardoor men ruimte uit segment 1 hiervoor kan claimen. Twijfelachtig is ook of dit wordt toegestaan, gezien het feit dat eerder betoogd is dat de PAS, en ook segment 1 van de PAS, niet bedoeld is om onderdak te bieden aan 'plannen', dus ontwikkelingen die een zodanig ruime omschrijving en tijdhorizon hebben dat ze een enorme stikstofruimte opeisen. Pagina 22 vermeldt dat GS op 29 maart heeft besloten om het tekort aan ontwikkelruimte voor de gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente- dit is dus een ruimer activiteitenpalet dan het prioritaire project 'Luchthaven Twente' - in de eerstvolgende versie van Aeries aan te vullen. Goede bestuurspraktijk houdt in dat deze aanvulling dan ook eerst zijn beslag moet krijgen voordat deze ruimte dan weer geclaimd kan worden door het onderhavige ontwerpbestemmingsplan. Dan wordt ook duidelijk of deze ontwikkelruimte überhaupt voorhanden is. Het vooruitlopen op het verleend krijgen van stikstofontwikkelruimte is een werkwijze die niet strookt met het vrijwaren van Natura 2000 gebieden van schadelijke gevolgen voor de instandhouding van de soorten waarvoor die natura 2000 gebieden zijn aangewezen en hiermee in strijd met een goede ruimtelijke ordening.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	---	--	--

28.16	De effecten van de luchthavenontwikkeling op individuele dieren en plantensoorten alsook op populatieniveau worden beschreven en beoordeeld aan de hand van de bijlagen 33 (de generieke ontheffing Ffwet van november 2014), bijlage 32 {het bijbehorende soortenmanagementplan uit 2013) en de bijbehorende bijlage 31 {het ecologisch onderzoek uit 2011). Deze set bijlagen is op een aantal punten onzorgvuldig. De ontheffing Ffwet met kenmerk FF/75C/2013/0343 is specifiek afgegeven voor activiteiten die onder vier scenario's kunnen worden geschaard. De activiteiten die nu in het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan worden beschreven verschillen van deze vier eerder beschreven scenario's. Het is zeer wel denkbaar dat grootschalige evenementen onder de in de toelichting paragraaf 1.1 genoemde omschrijving passen, waardoor de specifieke zinsnede uit pagina 4 van de ontheffing {bijlage 33) zeer relevant wordt "De deelgebieden 'Oostkamp' en 'De Strip' worden mogelijk gebruikt voor evenementen. Deze ontheffing beperkt zich echter enkel tot de werkzaamheden die voor het aanleggen en ontwikkelen van het project gepland zijn". Hiermee moeten de activiteiten die in het voorkeursalternatief worden vergund opnieuw worden bekeken op hun effecten op flora en fauna. Een nieuwe ontheffing is noodzakelijk, omdat er aantoonbaar Bijlage IV habitatrichtlijnsoorten bij betrokken zijn. Bovendien zijn de onderliggende rapporten, onder andere het soortenmanagementplan van 2011, te oud. Het is volstrekt onzeker of voor de activiteiten die door het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt een Ff-wetontheffing kan worden verkregen. Het is daarmee ook volstrekt onzeker of het bestemmingsplan uitvoerbaar zal zijn.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	--	--	--

28.17	Voorts is het systeem van de Ffwetonthefing gebaseerd op de gunstige staat van instandhouding en een soortenmanagementplan een experimentele werkwijze die nog niet in een wet vervat is. De Wet Natuurbescherming is nog niet van kracht. Omdat het een experiment betreft, is de Ffwetonthefing zeer uitgebreid in haar voorschriften en vooral in haar monitoringsvoorschriften (zie bijvoorbeeld bullet 35). Het zou getuigen van een zorgvuldige werkwijze wanneer de monitoringsrapporten die bij RVO de afgelopen jaren zijn ingediend, bij de bijlagen voor het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan hadden gezeten. Nu dit niet zo is, getuigt het niet van een zorgvuldige omgang met de natuuraspecten en dus niet van een goede ruimtelijke ordening.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	---	--	--

28.18	In zeer veel van de bij het bestemmingsplan behorende documenten wordt het onderwerp verkeer besproken. De desbetreffende documenten hebben ook bijlagen met bijlagen en daarin wordt verwezen naar eerder door de gemeente vastgesteld beleid, om daar uitgangspunten op te baseren. In de bij de regels toelichtende notitie (p.43) wordt vervolgens gezegd dat dat (evenementen)beleid (waar in de onderbouwing naar verwezen wordt) zal moeten worden gewijzigd. Bovendien verwijzen de stukken voor de onderbouwing van hun berekeningen naar bv. het PAB. In het bestemmingsplan zijn nauwelijks regels voor het organiseren van evenementen opgenomen, dit in tegenstelling tot de voorwaarden in het PAB. De aannames c.q. voorwaarden in het PAB worden niet overgenomen en geborgd in het bestemmingsplan. Het PAB vervalt zodra het bestemmingsplan van kracht is. De aannames c.q. voorwaarden in het PAB kunnen dus niet dienen als grond om de berekeningen t.b.v. de haalbaarheid op te baseren. In de bijlagen worden verschillende, aannames uitgangspunten en referentiesituaties gehanteerd. Vervolgens verwijzen alle stukken weer naar elkaar, waardoor het een volstrekt ondoorzichtige brij van aannames wordt. In de toelichting bij het plan wordt niet toegelicht welke aannames gelden of waarom bepaalde keuzes gemaakt zijn. De cumulatie van series van doorverwijzingen; cirkelverwijzingen; gebruik van aannames als feiten; zorgen voor een volstrekt ontoegankelijke en ernstig gebrekkig onderbouwde verkeersparagraaf.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	---	--	--

28.19	In de regels (voormalige vliegbasis Twenthe- Midden) behorende bij het bestemmingplan wordt het begrip 'bezoeker' niet gedefinieerd. Wij gaan er van uit dat hierbij niet bedoeld wordt op 'unieke bezoekers', maar dat individuen die vaker in het gebied komen telkens opnieuw als 'bezoeker' geteld worden. Op pagina 12 (paragraaf 5.4, punt d) wordt een maximum van 500.000 bezoekers per kalenderjaar aangegeven voor alle onder 5.1 genoemde activiteiten. De activiteiten uit 5.1. omvatten onder meer leisure, horeca, bedrijvigheid en behoud en bescherming van de ruimtelijke kwaliteit. In Bijlage 7 bijlagenboek, Uitgangspunten verkeer, (waar in MER deel A en MER deel B naar verwezen wordt voor de onderbouwing) staat het volgende: De werkparken zouden 692 arbeidsplaatsen genereren, die geven een MVT van 2076 per werketmaal. Dit leidt -uitgaande van 260 werkdagen in een jaar- tot bijna 180.000 bezoeken aan het gebied, op basis van de arbeidsplaatsen in het gebied alleen. De ruimte voor 'overige' bezoekers in het gebied is dus maximaal 320.000 bezoekers per kalenderjaar voor gasten en toeleveranciers voor het gebied, en daarbovenop de bezoekers van activiteiten en evenementen. Het is echter volstrekt onduidelijk hoeveel bezoekers deze verschillende activiteiten gaan opleveren, hoe het maximale aantal bezoekers gemonitord en gehandhaafd wordt.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	---	--	--

28.20	Bij artikel '5.4. Specifieke gebruiksregels' is niet duidelijk is hoe dat wordt ingeschat en wie dat gaat controleren. Welke uitgangspunten gelden voor de bezetting per auto en ow/fiets? Waarschijnlijk wordt gerefereerd aan een 'advies' te vinden in Bijlage 11 bijlagenboek bij de MER, notitie indirecte hinder. 600MVT/uur zou een maat zijn voor erftoegangswegen. In die notitie wordt geen relatie gelegd met deel B van de MER, waarin (andere) referentiescenario's zijn opgenomen m.b.t. toekomstige ontwikkelingen verkeer. Het is dus een aanname zonder rekening te houden met de werkelijke situatie. Dit blijkt al bij het eerste grote te organiseren evenement (Airforcefestival op 6 augustus 2016). Hiertoe is bij de vergunningaanvraag een verkeersplan gevoegd. In dit plan wordt- overigens zonder onderbouwing- gesteld dat er sprake is van een gemiddelde autobezetting van 2,8 personen en een modal-split waarbij 30% met openbaar vervoer/de fiets komt. Het verkeers- en vervoersplan gaat vervolgens niet in op de vraag hoe bij het vertrek om 00.00 uur 's nachts 1680 auto's binnen een uur over de Oude Deventerweg richting Oldenzaalsestraat kunnen rijden. Dit wegvak kan slechts 600 auto's per uur verwerken.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	--	--	--

28.21	Met het hierboven geschetste scenario is in de berekening van de geluidsbelasting op de woningen aan bijvoorbeeld de Oude Deventerweg geen rekening gehouden, zoals uit het navolgende blijkt. In het deelonderzoek Geluid wordt gewerkt met een aanname van ADT dat er bij reguliere evenementen sprake is van 4000 MVT (dus 2000 auto's die heen en terug gaan) en dat er bij de incidentele (dus de 12 mega) evenementen rekening gehouden moet worden met een max van 8300 bezoekers i.v.m. de wegcapaciteit. Dat laatste (de relatie met de wegcapaciteit) is althans af te lezen uit de toelichting die de gemeente geeft onder 12.10 in haar nota van antwoord. Nergens wordt dit bezoekersmaximum voor bijzondere evenementen overgenomen. In het plan staat alleen een maximum aantal van 500.000 bezoekers per jaar voor alle activiteiten, inclusief die op de werkparken. Nota Bene: 500.000 bezoekers zijn 166.000 auto's per jaar extra bij 83% met de auto en een bezetting van 2,5. Als dit-zo kan blijken uit de regels- ook voor bezoekers aan andere bedrijven op de werkparken geldt, (inclusief werknemers?) vraagt dit om weer een geheel andere berekening. In de vergunningaanvraag voor het Airforcefestival wordt geraamd dat er 10.000 bezoekers komen. Hieruit blijkt wel hoe ontoereikend dit bestemmingsplan en de onderbouwing zijn als het alleen al gaat om verkeer, geluid en milieubelasting.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	--	--	--

28.22	In de stukken worden verschillende uitgangspunten gehanteerd als het gaat om bezoekersaantallen naar vervoersbewegingen te converteren. Bezettingsgraad auto: NI. 2 personen per auto in geluidsrapport bijlage E invoergegevens wegverkeer; 2,3 personen per auto in het voorliggende bestemmingsplan. 1,7 ook in het bestemmingsplan; In Bijlage 7 bijlagenboek MER: 2,5 pp per auto; In bijlage 11, bijlagenboek MER (minimaal) 2 pp per auto. Verkeersplan Airforcefestival: 2,8 pp per auto. Auto versus Openbaar vervoer/fiets: Bijlage 11 in bijlagenboek MER: 5% Bijlage 7 in bijlagenboek MER 17% Verkeersplan Airforcefestival: 30-50%. Stichting Lonnekerberg stelt dat gezien de beperkingen in capaciteiten van toeleidende wegen, het maximum aantal bezoekers per evenement gesteld moet worden op 8300.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.23	Wij maken bezwaar dat, terwijl wel wordt gerekend met 17% fietsers voor de toename van het evenementenverkeer, er niet wordt gekeken naar een inschatting van de kans op ongevallen door de slechte fietstoegankelijkheid van het evenemententerrein. Met name op het slechtst voorziene wegdeel, komend vanuit Enschede zijn nergens fietsvoorzieningen. Bovendien wordt in de berekeningen ook geen rekening gehouden met de toename van fietsers met de realisatie van de nieuwe natuur. De fietsveiligheid van omwonenden en recreanten komt in gevaar.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

28.24	Uit de MER deel Bis het volgende af te leiden: De toegangswegen hebben tijdens de spits hun maximale capaciteit bereikt; de toegangswegen in het Middengebied zijn niet geschikt als wegen voor doorgaand verkeer of om calamiteiten op de N737 op te vangen (Weerseloseweg/Deurningerstraat). Onduidelijk is hoe de toestroom bij evenementen in de cijfers is verwerkt. Het lijkt er op dat uitsluitend een prognose van de algemene verkeersontwikkeling wordt gegeven. Het Middengebied heeft 2 toegangswegen, nl. de Oude Deventerweg en de Vliegveldweg. Er wordt een verdeling aangehouden van 45% via de Oude Deventerweg en 55% via de Vliegveldweg. In de schema's tabel 60 t/m 62 van het geluidsrapport van Adecs, bijlage L, blijkt echter bij bijzondere evenementen een omgekeerde verdeling gehanteerd te worden. Uit het eerder genoemde verkeersplan Airforcefestival blijkt dat de Vliegveldweg uitsluitend voor bussen gebruikt wordt. Voor evenementen zou e.e.a. dan zijn uitgewerkt in Bijlage 7, Bijlagenboek MER, Uitgangspunten verkeer. Gelet op de hoge i/c belasting van de kwetsbare kruispunten verzet Stil zich tegen de aanname van 600. Die 600 MVT/uur betreffen nl de te verwachte EXTRA toestroom bij evenementen, zonder rekening te houden met de verkeersbelasting t.b.v. de nieuwe werkparken en regulier verkeer dat van deze wegen gebruik maakt. Bovendien is het uitsluitend als voorwaarde verbinden dat dan een verkeersplan moet worden opgesteld onvoldoende inzicht gevend in de haalbaarheid van het voorliggende plan. Dit geeft geen handvatten t.a.v. spijstijden of te verwachten aanlooptijden bij evenementen met een vaste begin- en eindtijd al dan niet buiten de spits of in de nachtelijke uren. Het eerste verkeersplan (Airforcefestival) laat al zien hoe weinig hier op geanticipeerd wordt en hoe volstrekt onrealistisch het is om grote groepen mensen op een deugdelijke wijze te laten vertrekken. Het bestemmingsplan voldoet in dit opzicht volstrekt niet aan de eisen van de haalbaarheid.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	--	--	--

28.25	Er zou sprake zijn van 2500 parkeerplaatsen, dus ruimte voor 2500 auto's. Bij een MVT van 600 kost dat al alleen voor de evenementenbezoekers meer dan 4 uur aanrijdtijd en vervolgens een even lange afrijdtijd. Bovendien: 2500 parkeerplaatsen: 2500 auto's met een bezetting van 2,5 (->6250) en 83% is capaciteit voor maximaal 7530 bezoekers). Dit betekent een ernstige verkeersbelasting voor de omgeving. De bereikbaarheid ten behoeve van het recreatieve gebruik van de Lonnekerberg is hiermee ernstig in het geding. Zeker nu te verwachten is dat deze evenementen zullen plaatsvinden op vrije dagen, waarop ook het bezoek aan de Lonnekerberg groot is. Daarenboven is in de berekening van de geluidscumulatie bij grote evenementen geen rekening met de geluidsbelasting op de gevels gehouden van grotere aantallen dan 8300 bezoekers. Zo ook niet met de uitstootbelasting op de omgeving.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	---	--	--

28.26	Los van de evenementen dragen de nieuwe werkparken bij aan een toename van het verkeer. In Bijlage 7 bijlagenboek, Uitgangspunten verkeer, staat het volgende: <i>De werkparken zouden 692 arbeidsplaatsen genereren, die geven een MVT van 2076 per werketmaal</i> Voor het gemiddelde MVT voor leisure bezoekers per werketmaal wordt een onbegrijpelijke berekening gehanteerd. Men komt dan op bij een maximum van 500.000 bezoekers per jaar op 1124 leisure bezoekers per werkdagetmaal. Deze berekening wordt nergens toegelicht. Via de modal split komt het dan neer op 746 MVT. Opgeteld bij 2076 is er dan een MVT per werketmaal van 2822 aan totale verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkelingen in Midden. Opgemerkt wordt bovendien dat in artikel 5.4 te lezen valt dat het aantal bezoekers aan alle activiteiten inclusief die aan de werkparken niet meer dan 500.000 mogen bedragen. In de MER deel A p.121 staat dat de Werkparken een bijdrage van 51,8% (2.822 verkeersbewegingen per dag) leveren aan de totale verkeersgeneratie in de minimale invulling. In de maximale invulling dragen de Werkparken voor 31,9% {2.822 verkeersbewegingen per dag) bij aan de totale verkeersgeneratie. Een nadere berekening is te vinden in deel B van het MER, de totale onderbouwing van de verkeerscijfers is opgenomen in Bijlage 7. In MER deel B zou het dan allemaal worden uitgelegd ...[verwijzing naar citaat deel B] Verder wordt en in MER deel B op pag 26 gesproken over referentsituaties van b.v. 2000MVT (per etmaal) op het stuk de OudeDeventerweg- Bergweg De stukken staan bol van rotonde-redeneringen zonder afslagen.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	--	--	--

28.27	Adecs maakt in zijn rapport om de geluidsbelasting (en waarschijnlijk ook de uitstoot) te berekenen gebruik van niet vastgestelde aannames, die strijdig zijn met aannames elders in de stukken. Daarmee is ook de onderbouwing van de berekening van de geluidsbelasting t.g.v. verkeer ondeugdelijk. Het is dus de vraag of het plan wel binnen de norm blijft als er sprake zou zijn geweest van een eenduidige en realistische berekening. In de bij het geluidsrapport bijgevoegde kaartjes is niet af te leiden welk kaartje nu inzicht geeft in de cumulatie van zowel het evenementen als het verkeersgeluid samen met het geluid uit plangebied Noord.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.28	Aangegeven is dat het terrein "organisch" zal worden ontwikkeld en dat de bepalingen in het bestemmingsplan flexibel moeten zijn. Dat heeft er toe geleid dat in het bestemmingsplan niet is te achterhalen welk type bedrijven en activiteiten wel en welke niet zijn toegestaan. Op grond van de definitie "automotive" is vrijwel alles toegestaan. Van "innovatieve technologieën" (wat wordt daaronder verstaan?) tot rijvaardigheidstrainingen (slipschool??). De definities zijn zodanig vaag dat alle activiteiten die passen binnen een categorie 4.2 zijn toegestaan. Dit maakt dat omwonenden, gebruikers en de zachte belangen (natuur, landschap en ecologie) geen rechtszekerheid kunnen ontleen aan dit bestemmingsplan.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

28.29	In tegenstelling tot de bestuurlijk gedane toezeggingen (door wethouder Van Agteren tijdens de gemeenteraadsvergadering waarin werd behandeld de verklaring van geen bedenkingen PAB-De Strip en de vergadering waarin werd behandeld de Nota van Uitgangspunten) wordt op grond van de regels in combinatie met de definities motorcross en karten in de openlucht TOCH toegestaan. In eerste instantie recreatief, maar in combinatie met artikel 16 van de regels van bestemmingsplan Midden is doorgroei naar uitgebreidere mogelijkheden niet uitgesloten. Het toestaan van recreatieve activiteiten karten motorcross wordt binnen de huidige formulering in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt, daartegen maken wij nadrukkelijk bezwaar. Het bedrijfsmatig gebruik van de rolbaan is gedurende de hele dag mogelijk voor 'automotive' activiteiten waaronder het testen, trainen en rijden met gemotoriseerde voertuigen, daarnaast is dit ook recreatief 8 uur per week mogelijk. Het bedrijfsmatige en recreatieve gebruik van de rolbaan samen leidt echter tot een gebruik van meer dan 8 uur per week. Wij vragen om expliciete uitsluiting van deze activiteiten in het bestemmingsplan.	Bestuurlijk uitgangspunt is altijd geweest om de milieu-impact te beperken tot categorie 4.2. Hiermee wordt o.a. voorkomen dat regulier crossen en karten met hogere milieueffecten mogelijk wordt. Het is nooit de intentie geweest om crossen en karten in algemene zin niet toe te staan, waardoor bijvoorbeeld karten met elektrische motoren wel mogelijk is.	Nee
-------	---	---	-----

28.30	In de toelichting wordt gesteld (par. 7.3.1) dat maximale oppervlakte aan gebouwen op basis van aangetoonde economische behoefte is vastgelegd in de planregels. Wij hebben in de stukken geen onderbouwing kunnen vinden van de "economische behoefte" aan toe te voegen m2 bebouwing. In de genoemde paragraaf wordt aangegeven dat op grond van Stedenbouwkundige uitgangspunten ruimte is voor de toevoeging van 65.000 m2 nieuwe gebouwen (footprint) op De Strip en toevoeging van 29.000 m2 op Oostkamp. In totaal dus 94.000 vierkante meter nieuwe gebouwen. In de regels van het bestemmingsplan zijn andere cijfers vermeld: in totaal mag op De Strip en Oostkamp 79.000 vierkante meter bebouwing aanwezig zijn. Dat betekent dan 79.000-4000(bestaand De Strip)- 22.000 (bestaand Oostkamp) dat 53.000 vierkante meter footprint kan worden toegevoegd. Bij een bouwhoogte van 20 meter (5 verdiepingen) een toevoeging van 265.000 vierkante meter BVO. Deze vierkante meters kunnen onder andere worden ingevuld met kantoren, zakelijke dienstverlening, horeca, verblijfsrecreatie en detailhandel. Wij maken bezwaar tegen: 1. de mogelijkheid dat deze enorme hoeveelheid bedrijfsgebouwen kan worden gebouwd. Dat is niet "zoveel mogelijk gebruik maken van de bestaande bebouwing met hier en daar ruimte voor nieuwbouw". 2. De bouwhoogte van 20 meter. De gemiddelde bouwhoogtes op De Strip en Oostkamp zijn beduidend lager. Nieuwe bebouwing met deze bouwhoogte zal niet landschappelijk zijn in te passen en zal daarom het landschappelijke karakter van het gebied zeer aantasten.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	---	--	--

28.31	In het bestemmingsplan wordt op diverse plaatsen een verwijzing naar de beleidsregel voor ruimtelijke kwaliteit genoemd. Kennelijk is bedoeld deze regels vast te leggen in de bijlage "Ruimtelijke kwaliteit voormalige vliegbasis Twente". Ten aanzien van de tussentijdse wijziging of vervanging merken wij op dat in de gemeentelijke uitwerking van de gebiedsvisie de bevoegdheid van de gemeenteraad om beleidsregels als de onderhavige vast te stellen, verlegd wordt naar het college van B&W. Vanwege de grote maatschappelijke belangen die samenhangen met de inrichting van dit gebied vinden wij dat de bevoegdheid bij de gemeenteraad moet blijven.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	--	--	--

28.32	In het hoofdstuk "Beleidskader-gebiedsprofiel" worden ten aanzien van landschap twee belangrijke uitgangspunten naar voren gebracht: 1. Campussetting: veel groen tussen de gebouwen. Dit is niet goed uitgewerkt in de regels van het bestemmingsplan. Op grond van die regels is het mogelijk om het oostelijke deel van De Strip (bouwblok) geheel vol te bouwen (53.000 vierkante meter toe te voegen bebouwing). Bij de toetsingscriteria wordt gesteld dat 60% van het gebied "Technology Base (definitie: ontbreekt, gehele vliegveld of alleen Noord?) wordt gereserveerd voor het groen/blauwe casco. Dat betekent dat 40% van het gebied kan worden volgebouwd en of verhard. Dat is een enorme toename van de huidige bebouwing/verharding en niet acceptabel. In de "Gebiedsgerichte uitwerking structuurvisie luchthaven 2009" wordt in paragraaf 2.6.3 gesteld dat de aanbeveling "60% groen/blauw casco" niet wordt opgenomen in het bestemmingsplan. Dat is in strijd met hetgeen daarover in de Beleidsregel Ruimtelijke kwaliteit wordt gesteld. 2. Er wordt gesteld dat de ontwikkeling van TechnologyBase "impliceert" het werken aan het landschap. Het kappen van bomen en egaliseren van gronden kan ook beschouwd worden als werken aan het landschap. De gehanteerde uitgangspunten en formuleringen zijn veel te vaag om als beleidskader te kunnen dienen. Dat blijkt ook uit de toetsingscriteria waar ten behoeve van behoud van bos wordt gesteld dat kap van bos elders in het gebied kan worden gecompenseerd. Dat is geen regel ten behoud van bos maar een uitnodiging tot kap. Hoewel in de bijlage "Waardestelling" door het Oversticht zinnige zaken naar voren worden gebracht vinden we daarvan geen concrete uitwerking voor landschapsbehoud in de beslisboom. De notitie gaat voor wat betreft de ruimtelijke kwaliteit erg over gebouwen en slechts zeer beperkt en in vage bewoordingen over landschap. Een gemiste kans!	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	--	--	--

28.33	De eisen die de beleidsregel stelt ten aanzien van ontwikkelingen met landschappelijke gevolgen is te vaag, de actuele landschappelijke waarden zijn niet geborgd. Ten onrechte worden de aanbevelingen van het Kwaliteitsteam niet overgenomen en in de bestemmingsplannen verankerd.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.34	Uit onderzoek blijkt dat wandelaars en fietsers het niet prettig vinden om te recreëren in een gebied waar veel decibellen worden geproduceerd. Ook wordt het geluid van gemotoriseerd voertuigen die heen en weer mogen scheuren (race-auto's, cross motoren, karts, etc) als zéér storend ervaren, vooral omdat de piekbelastingen in de geluidsniveaus zeer heftig kunnen zijn. Uit onderzoek in Drenthe blijkt dat gebieden met meer dan 50 dB(A) gemiddeld geluid (etmaalwaarde) door recreanten worden gemeden. Als sprake is van het crossen en racen met gemotoriseerde voertuigen zoals bij de Gorselse heide, worden gebieden eerder gemeden a.g.v. de hoge LAmaz. Een geluidsniveau boven de 50 dB(A) etmaalwaarde en hoge piekniveau's schaadt dus de recreatieve beleving van gebieden. Deze geluidsniveaus dienen zoveel mogelijk vermeden te worden in gebieden die zijn opengesteld/ingericht voor wandelaars, fietsers en ruiters. De voorgestelde geluidszone voor het industrieterrein Middengebied zal veel afbreuk doen aan de belevingswaarde/recreatieve functie van het gebied voor wandelaars en fietsers op de Lonnekerberg en ook op het voor wandelaars en fietsers opengestelde nieuwe natuurgebied.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.35	In het nieuwe natuurgebied dat is aangelegd aan de zuidzijde van de luchthaven komt het aangelegde wandelpad voor wandelaars en fietsers, vlak langs het bedrijventerrein-Leisure met automotive te lopen. Ook daar liggen de geluidsniveaus vaak boven de 50 dB(A) etmaalwaarde.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

28.36	In verband met de meest voorkomende (zuid)westenwind zal de Lonnekerberg het meest getroffen gebied worden. Een groot aantal wandel- en fietspaden op de Lonnekerberg komt in de geluidszone van 99-SO dB(A) etmaalwaarde te liggen, dat is tevens het gebied waarbij grote geluidspieken kunnen worden verwacht.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.37	In het totale gebied dat is bestemd voor bedrijventerrein-leisure zijn 'grote lawaaimakers' mogelijk. Dat betekent dat niet alleen op het deelgebied de Strip, maar ook op het deelgebied Oostkamp en in het deelgebied van de Munitiestraat dit soort 'grote lawaaimakers a.g.v. automotive' mogelijk zijn. De Lonnekerberg wordt daardoor extreem zwaar belast.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

28.38	Het aangelegde ruiterspad ligt vlak langs het automotive-gebied "de Strip" dat behoort tot het gezoneerd industrieterrein. De ruiterroute loopt voor een groot deel over de Grefthenberghoekweg (langs het grote parkeerterrein waar ook automotive plaatsvindt, en langs het gebied 'de Strip'). Van deze routerpaden wordt veel gebruik gemaakt door de 3 manegebedrijven die naast het gebied liggen. Paarden en pony's zijn vluchtdieren dus die combinatie van trainen met motorvoertuigen voor wedstrijden en recreatief rijden met motorvoertuigen en rijvaardigheids-/sliptrainingen op korte afstand van het ruiterspad is niet alleen geen gelukkige combinatie, maar zorgt direct voor onveilige situaties voor ruiters en paarden. Hier. is onvoldoende over nagedacht bij de aanleg van het nieuwe natuurgebied met de ruiterspaden. Ook in de stukken van de MER wordt hier volledig aan voorbij gegaan. Verwacht kan worden dat het illegaal crossen met motoren op de ruiterspaden en zandwegen rond het vliegveld en in de natuurgebieden (waaronder de Lonnekerberg) ook gaat toenemen. Op het bedrijventerrein-leisure zal moeten worden betaald voor het recreatief beoefenen van de sport. Op de zandpaden en bospaden eromheen niet. Grote lawaaimakers trekken andere lawaaimakers aan. Dat heeft ook de provincie Brabant geconstateerd. De provincie Brabant is daarom 4 motorcrossterreinen uit natuurgebieden gaan halen en heeft elders in een puur agrarisch gebied naast de snelweg, een nieuw motorcrossterrein ingericht. Goed voor de natuur en goed voor de belevingswaarde van de natuur. Het verbaast ons daarom enorm dat de provincie Overijssel meewerkt aan het realiseren van een groot terrein voor Grote lawaaimakers met een bijbehorende grote geluidszonering over de bestaande natuurgebieden.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	--	--	--

28.39	Bij het projecteren van de nieuwe geluidszones in het kader van een "gezoneerd industrieterrein voor grote lawaaimakers" over bos- en natuurgebieden die zijn opengesteld voor recreanten zal rekening moeten worden gehouden met de toename van de geluidsbelasting. In de onbelaste situatie (huidige situatie) is de etmaalwaarde op de Lonnekerberg 40 dB(A) daggemiddelde. In de nieuwe situatie ligt de etmaalwaarde op de Lonnekerberg veel hoger. Dat geldt ook voor de geluidspieken. Ook zal rekening moeten worden gehouden met de L_{Amax} op de aanwezige fiets- en wandelpaden en ruitersporen. Dat is niet gedaan. In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet gekeken worden naar deze effecten. Het is een vaste bepaling in de ruimtelijke ordening dat functies en gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende terreinen als gevolg van nieuwe ontwikkelingen (realisatie van een evenemententerrein met grote lawaaimakers) niet onevenredig mogen worden aangetast.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.40	Stil heeft haar adviseur op het gebied van geluid, Alcedo, gevraagd de bestemmingsplannen te analyseren en te beoordelen. De notitie van Alcedo is als bijlage 4.1 bijgevoegd en dient hier als integraal ingelast beschouwd te worden.	Zie de beantwoording hieronder.	
28.40.01	In bijlage L zijn maatregelen beschouwd, maar onduidelijk is welke worden getroffen en is niet beschouwd welke niveaus aanvaardbaar zijn.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.40.02	De zone is niet getoetst aan het geluidbeleid	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

28.40.03	Er is geen rekening gehouden met niet-openbare wegen	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.40.04	Onduidelijk is waarom het terrein van Deventerpoort niet meegenomen als gezoneerd terrein.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.40.05	De opgetelde zones van Noord en Midden leiden tot een situatie waarvoor hogere waarden dienen te worden vastgesteld.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.40.06	Toetsing alleen op 1,5 en 5 meter is niet afdoende	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.40.07	Waar worden de op- en afbouw activiteiten onder geschaard.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.40.08	Hoe is het grondgeluid getoetst.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.40.09	Er is niet getoetst op de juiste woningen, slechts die van 50 dB(A) of hoger	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.40.10	Cumulatie met indirecte hinder en ontbreken van geluidluwe gevel is niet afdoende beschouwd.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.40.11	Het aandachtsgebied dat beschouwd is heeft de verkeerde afmeting.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

28.40.12	Een vergelijking met de autonome situatie ten aanzien van cumulatie ontbreekt.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.40.13	Deelonderzoek wegverkeer (ref. 15) ontbreekt	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.40.14	De ontwikkelingen hebben invloed op populaties van vogels en vleermuizen. Mogelijkheden om die invloed te beperken worden niet gegeven.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.40.15	De natuurgebieden worden recreatief gebruikt, hierover wordt geen inzicht gegeven.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.40.16	De omschrijving van de 12 evenementen is onvoldoende, de noodzaak van de maximale invulling en de norm in dB(C) wordt niet genoemd	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.40.17	Afwijking van richt- en grenswaarden worden niet onderbouwd	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.40.18	De ontwikkelingen hebben een zeer negatieve invloed op populaties van vogels en vleermuizen. Mogelijkheden om die invloed te beperken worden niet gegeven.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.40.19	De consequenties van de beleidswijziging zijn niet inzichtelijk gemaakt.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.40.20	De plannen zijn niet volledig getoetst aan de beginselen van een goede ruimtelijke ordening.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

28.40.21	Met betrekking tot indirecte hinder wordt aangegeven dat nog onderzoek zal plaatsvinden, het plan voldoet hierdoor niet aan de beginselen van goed ruimtelijk ordenen.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.40.22	De toelaatbare milieucategorieën in de regels zijn onduidelijk. Er zou een motorcrossterrein ingericht kunnen worden.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.40.23	De definitie van een evenementendag is onduidelijk en er wordt enkel dB(A) gesteld.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.41	In het rapport "deelonderzoek geluid behorend bij MER gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente" wordt in de samenvatting aangegeven (blz. 11) dat voor de vliegfunctie de huidige situatie en de referentiesituatie gelijk zijn aan 2011. Daarbij wordt aangegeven dat de geluidscontouren 2011 geheel binnen het luchthavengebied liggen, daardoor liggen er geen woningen binnen de contouren. Deze conclusie is correct. In 2007 heeft Defensie de militaire luchthaven verlaten, ontmanteld en verkocht. Sindsdien hebben er geen militaire vliegbewegingen meer plaatsgevonden. In 2011 was er alleen sprake van zeer beperkt (recreatief) medegebruik met medegebruiksontheffingen die nog waren afgegeven door Defensie. Het betrof ca 2500 vliegbewegingen per jaar. De daarbij horende oppervlakte van de geluidscontour was ca. 0,1 km ² .	Voor kennisgeving aangenomen.	Nee

28.42	Tabel1 'resultaten gecumuleerde geluidsbelasting t.o.v. de referentiesituatie' geeft een verkeerd beeld. Voor de huidige situatie en voor de referentiesituatie wordt namelijk niet uitgegaan van de situatie anno 2011, maar wordt uitgegaan van de oppervlakte van de (oude) militaire geluidscantour (37,8 km2) en het aantal woningen (ca. 20.000) dat daar oorspronkelijk binnen viel. Het is niet correct om voor de huidige situatie en de referentiesituatie voor de gecumuleerde geluidsbelasting uit te gaan van de (oude) militaire geluidscontour en daar vervolgens de nieuwe ontwikkelingen mee te vergelijken. Dan krijgen we een heel verkeerd beeld van de impact van de nieuwe ontwikkelingen op het woon- en leefmilieu en de ecologische impact. Voor de huidige situatie en de referentiesituatie moet worden uitgegaan van de situatie anno 2011 er wordt anders een volledig verkeerd beeld geschetst.	In het Mer is de referentiesituatie gekozen voor het jaar 2011 en niet de militaire contour. Deze laatste contour is juridisch nog wel steeds van kracht.	Nee
28.43	De ooit over het gebied gelegde militaire geluidscantour (neergelegd met geclassificeerde gegevens en zonder MER) is zó extreem groot dat deze door Defensie nooit in die omvang is benut. Defensie vloog in 2003 (een fors jaar qua vliegbewegingen) slechts 1/3 deel van de volledige geluidscantour vol.	Zie 28.42	Nee

28.44	Belangrijk voor het woon- en leefklimaat en voor de natuurwaarden in de omgeving van de vliegbasis is dat het militaire geluid plaatsvond overdag op werkdagen (maandag t/m vrijdag) van 9.00 tot 16.30 uur. De enige uitzondering daarop was de wintertijd, dan werd er 1x per week gevlogen tot 23.00 uur (maximaal 20 avonden per jaar). Defensie vloog alleen op werkdagen en niet op zaterdag en niet op zon- en feestdagen. De geluidsbelasting is door de omgeving, de bewoners, de recreanten en de natuur (de fauna) dus nooit als zwaar belastend ervaren. Mensen die na hun werk thuis kwamen hoorden niets. Na 17.00 uur was het stil en in de weekenden was het stil. Dat is voor een goed woon- en leefklimaat een zeer belangrijk uitgangspunt. In 2003 werd aangekondigd dat de vliegbasis in 2005 zou sluiten. Vanaf 2004 begon de afbouw van de militaire vliegbasis, er werd minder gevlogen en er vertrok een squadron. In 2005 en 2006 werd er nog minder gevlogen en in 2007 werd de militaire vliegbasis door defensie definitief verlaten, ontmanteld en afgestoten.	Zie 28.42	Nee
28.45	Sinds januari 2008 is het terrein niet meer in eigendom van Defensie. Wel vindt er nog op zeer beperkte schaal civiel medegebruik plaats, waarbij de geluidsbelasting anno 2011 past binnen een geluidscantour van ca. 0,1 km ² 56dB(A) Lden. Het ministerie van I&M heeft in 2015 aangegeven dat het civiele gebruik maximaal 1 km ² van de geluidscontour mag bedragen. Voor het overige is de militaire geluidscontour een loze contour die valt onder het overgangsrecht van de RBML en die direct wordt ingetrokken als het civiele luchthavenbesluit is genomen.	Ter kennisneming aangenomen	Nee

28.46	Uitgaan in de MER van de extreem grote militaire geluidscontour om als referentiesituatie en huidige situatie 2011 te dienen voor het vergelijken van de geluidsbelasting met de nieuwe situatie is volstrekt fout. Er wordt daardoor een volledig scheef beeld geschetst van het effect van de toekomstige ontwikkelingen op het woon- en leefmilieu en de natuurwaarden. Ook een vergelijking van de nieuwe geluidscontouren met de PlanMer2009 gaat mank. Die geluidscontour is er immers nooit gekomen. De PlanMer 2009 ging uit van niet realistische vliegbewegingen zoals het ministerie van I&M ook heeft geconstateerd. Het door de provincie Overijssel aangewezen gebied waar geen geluidsgevoelige gebouwen mogen worden gebouwd (om een doorstart van de luchthaven niet te frustreren bij intrekking van de militaire aanwijzing) was geen geluidszone. Een vergelijking daarmee gaat ook mank.	Zie 28.42	Nee
28.47	Door alle grote gezoneerde industrieterreinen in de nieuwe situatie en de directe en indirecte geluidsbelasting kan het aantal bewoners dat in de nieuwe situatie hinder zal ervaren van geluid veel hoger zijn dan wordt gesuggereerd. Ook zijn er negatieve effecten op de natuur te verwachten. De geluidsniveaus van het achtergrondgeluid in de wijde omgeving van het plangebied gaan als gevolg van de zeer grote gezoneerde industrieterreinen fors omhoog.	Zie 28.42	Nee
28.48	De MER commissie heeft jaren geleden al een opmerking gemaakt dat een vergelijking met deze omvangrijke militaire contour voor de geluidsbelasting in het gebied niet correct is en dat het niet correct is deze enorme geluidscantour (37 km ²) als referentiekader te nemen.	Zie 28.42	Nee

28.49	Om de milieu effecten van de voorgenomen activiteiten te kunnen beoordelen moeten deze worden afgezet tegen de referentiesituatie, welke bestaat uit de huidige situatie + de autonome ontwikkelingen (tot 2026). Dat gebeurt echter maar ten dele. Opmerkelijk is dat de Twentse Safety Campus(TSC) en Aeronextlife (AXL) en de ontwikkelingen tot 2026 worden gezien als huidige situatie en autonome ontwikkeling. Er is voor AXL vooruitgelopen op de integrale gebiedsontwikkeling met MER middels een projectafwijdingsbesluit (AXL). De TSC die op die locatie tijdelijk gevestigd was moest om die reden verhuizen en kreeg (zonder het doorlopen van een RO procedure) een bouwvergunning van de gemeente om nieuw te bouwen in het noordoostelijk deel. Omwonenden zijn niet ontvankelijk in hun bezwaar omdat ze buiten de milieu hinderafstand wonen en de gemeente kan dus haar gang gaan. Zelfs de werkparken van Van Eck worden in paragraaf 2.1.1. van het geluidsrapport onder de huidige situatie geplaatst, ook dat klopt niet. Deze ontwikkelingen moeten allemaal worden meegenomen in de integrale beoordeling van de totale gebiedsontwikkeling, net als het PAB van Hangar 11. Het is vreemd dat het maken van tig postzegelplannetjes (om economische kansen te benutten) er nu toe leidt dat de milieueffecten van de totale gebiedsontwikkeling niet meer integraal worden bekeken. Dat is ook in strijd met hetgeen daarover is afgesproken. Het betreft een totale gebiedsontwikkeling die in zijn totaliteit moet worden beoordeeld, ook ten aanzien van de geluidsbelasting, ook ten aanzien van het woon- en leefmilieu, ook ten aanzien van de effecten op natuur, ook ten aanzien van de stikstofdepositie op het N2000 gebied etc. Het maken van tig postzegelplannetjes waar geen bezwaar op mogelijk is en die onder de (depositie)drempel blijven wordt anders wel erg 'lucratief.	De genoemde ontwikkelingen zijn op de juiste wijze meegenomen in de integrale beoordeling van de totale gebiedsontwikkeling. In een MER worden de effecten van de alternatieven altijd vergeleken met de referentiesituatie. Dat is de situatie die in de toekomst zal ontstaan als het project niet wordt gerealiseerd, maar andere vastgestelde plannen en projecten wel doorgang vinden. In het MER zijn AXL, TSC en Hangar 11 (als onderdeel van Werkparken Van Eck) als autonome situatie beschreven, omdat voor betreffende bedrijven/onderdelen vastgestelde besluiten (een vigerende omgevingsvergunning / projectafwijdingsbesluit) van kracht zijn. De activiteiten van zowel van TSC en Hangar 11 komen echter ook voor in de voorgenomen ontwikkeling. Om dubbeltelling/overschatting te voorkomen zijn TSC en Hangar 11 juist niet bij de autonome situatie, maar alleen als voorgenomen ontwikkeling bij de milieueffectstudies doorgerekend en integraal beoordeeld.	Nee
-------	---	--	-----

28.50	In het rapport "deelonderzoek geluid behorend bij MER gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente" (blz. 13) staat dat voor de berekeningen van de geluidszoneringen is aangenomen dat de bedrijvigheid vooral langs de randen van de beoogde bedrijventerreinen wordt ontwikkeld. Hierdoor wordt de worstcase in beeld gebracht. Door op deze wijze de geluidszone van het industrieterrein te berekenen wordt voor het Middengebied een zeer grote (te grote) geluidscontour verkregen. Het gezoneerde industrieterrein Midden kan hierdoor in de reguliere situatie véél meer geluid maken dan indien de bedrijvigheid beperkt wordt tot het hergebruik van de bestaande gebouwen (conform de Ladder duurzame verstedelijking) gecombineerd met automotive op de oude taxibaan (conform berekeningen van Tebodin (zie bijlage) voor het Ontwikkelingsplan 2012). Doordat de geluidszone in voornamelijk zal worden benut voor het houden van evenementen en niet voor een beoogd bedrijventerrein, ontstaat oneigenlijk gebruik van het gezoneerd industrieterrein.	De zone geeft uiteindelijk de maximale vulling aan, dit betekent echter nog niet dat deze volledig benut kan worden. Met het vaststellen van de zone (omdat in de nota van uitgangspunten is besloten dat er zoneringsplichtige activiteiten mogen plaatsvinden op beide terreinen) dienen de inrichtingen te voldoen aan deze zone. Het zonebeheer zal in het vergunningspoor op de gebruikelijke wijze plaatsvinden. De omvang van de zone is op basis van representatieve uitgangspunten ten aanzien van geluidsproductie bepaald. In het bestemmingsplan wordt niet alleen de mogelijkheid geboden om bestaande gebouwen her te gebruiken, ook nieuwbouw wordt toegestaan.	Nee
-------	---	---	-----

28.51	Het bedrijventerrein wordt omringd door bestaande natuurgebieden behorend tot het Nationaal NatuurNetwerk (NNN). De industriezone ligt voor het overgrote deel over zeer waardevolle natuurgebieden heen (Lonnekerberg en het nieuwe Natuurgebied) welke bekend staan om de grote biodiversiteit en de aanwezigheid van zeldzame en strikt beschermde soorten. Er komt dus in de voorliggende plannen een grote oppervlakte bos- en natuurgebied binnen de zone van het industrieterrein te liggen. Terwijl in het natuurgebied de Lonnekerberg nu een laag geluidsniveau (etmaalwaarde) heeft wordt dat straks vele malen meer. Het huidige geluidsniveau is: 40 dB(A) overdag, 35 dB(A) 's avond en 30 dB(A) in de nacht. Aan die etmaalwaarde is de kwetsbare fauna op de Lonnekerberg gewend. Straks met het gezoneerd bedrijventerrein dat over de Lonnekerberg loopt wordt het geluidsniveau binnen de geluidszone: 50 dB(A) tot 99 dB(A) overdag en in de avond respectievelijk de nacht wordt dat verminderd met -5 resp -10 dB(A). Het industrieterrein met geluidszone wordt voor het Middengebied in totaal ca. 177,5 hectare! De oppervlakte van de geluidszone die buiten het industrieterrein komt te liggen is 127,7 hectare! De oppervlakte natuur binnen deze geluidszone is in bij benadering 85 hectare! Er treden ook buiten de aangegeven geluidszone van 50 dB(A) etmaalwaarde grote effecten op t.a.v. de oorspronkelijke de geluidsniveaus. Honderden hectares buitengebied krijgen te maken met hogere geluidsniveau's (etmaalwaarden). Vóórdat het geluidsniveau weer op 45 dB(A) en 40 dB(A) etmaalwaarde zit komen er nog honderden hectares beïnvloed gebied bij. Dat zou goed in beeld moeten worden gebracht in de MER. Dat is echter niet gebeurd.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	---	--	--

28.52	De toegestane milieucategorieën op de Strip en Oostkamp zijn bepaald door de wettelijke afstanden aan te houden t.o.v. woningen in de omgeving. De zwaarste milieucategorie komen in die systematiek het verst van woningen af te liggen. Echter om dan vlakdekkend die hoge milieucategorie aan te houden en vervolgens de zwaarste bedrijvigheid langs de randen van de natuurgebieden te ontwikkelen, worden de negatieve effecten (verstoring door licht en geluid en vervuiling) volledig afgewenteld op de natuurgebieden. Niet te begrijpen is waarom een bedrijventerrein waar bedrijven zich in de milieucategorie 2 t/m 4.2 mogen vestigen niet ter hoogte van kwetsbare natuurgebieden ook inwaarts wordt gezoned, waarbij de zwaarste milieucategorie in het midden van het bedrijventerrein worden geprojecteerd en de lichtere milieucategorieën daar omheen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening en in het belang van natuur en milieu is dat wel gewenst. Als het de norm wordt alleen inwaarts te zoneren ter hoogte van woningen en vervolgens de zwaarste milieucategorie {4.2} voor het overige vlakdekkend toe te staan - (zoals nu bij het bedrijventerrein Middengebied)-, dan komen de zwaarste milieucategorieën tegen de natuurterreinen aan te liggen, want daar liggen geen woningen. Dat is geen goede ruimtelijke ordening.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	--	--	--

28.53	Voor het toekennen van geluidsruimte in relatie tot de milieucategoriesystematiek van de VNG-publicatie 'bedrijven en milieuzonering' wordt gebruik gemaakt van kentallen voor kavelreserveringen in dB(A)/m². Het maakt voor de berekening en de omvang van de geluidszone erg veel uit van welke kentallen wordt uitgegaan, van welk omgevingstype wordt uitgegaan, van hoeveel bedrijfskavels wordt uitgegaan en de omvang en ligging van de bedrijfskavels. Dat alles is onbekend. Gezien het feit dat het gezoneerde bedrijventerrein Middengebied aan de Ladder voor duurzame verstedelijking moet voldoen, kunnen er niet oneindig kavels worden toegevoegd en al helemaal niet uitsluitend in de rand van het terrein. Er zal voor de berekening van de geluidszone moeten worden uitgegaan van de bestaande bedrijfsgebouwen met bijbehorende reële kavelmaat.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.54	De geluidseffecten van 2 varianten zijn in kaart gebracht: de minimale en de maximale invulling. Op basis daarvan is een VKA bepaald (geluidsrapport blz. 13, 17). Echter dit is voor het Middengebied niet gebeurd. Voor zowel de campusinrichting (min) als de hoogwaardig verdichte inrichting (max) wordt het bedrijventerrein voor het Middengebied op dezelfde wijze meegenomen. Het is vreemd dat er voor het Middengebied van maar 1 variant wordt uitgegaan en er niet gekeken wordt naar alternatieven. Een alternatieven afweging heeft niet plaatsgevonden, ook niet bij de Nota van Uitgangspunten i.t.t. wat de gemeente stelt in haar reactie op het voorontwerp.	De Commissie m.e.r. heeft in haar op 6 september 2016 uitgebrachte advies aangegeven dat het MER een goed beeld geeft van de totale effecten van de gebiedsontwikkeling op leefomgeving, landschap, cultuurhistorie, verkeer en natuur. Hierbij is geen voorbehoud gemaakt t.a.v. de alternatieven voor het middengebied. Een nadere onderbouwing zal worden gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

28.55	De Nota van Uitgangspunten (NvU) gaat uit van een maximale milieucat. van 4.2., maar de daarbij horende geluidszone staat niet aangegeven. Bij de VKA van het Middengebied is de geluidszone, op basis van de aangegeven milieucategorie in de NvU (milieucat. 4.2), gemaximaliseerd, door een grote hoeveelheid dB(A)/m2 aan de rand van het terrein tegen het natuurgebied aan te leggen. Op deze wijze wordt het binnen de voorgestelde VKA geluidszone mogelijk om ook activiteiten uit milieucat. 5.1 en 5.2 toe te staan zodra de zone in bestemmingsplannen is vastgelegd.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.56	In het rapport van het Sovon staat een variant met een kleinere geluidszone aangegeven, die ook als uitgangspunt heeft een max milieucategorie 4.2. Niet duidelijk is waarom deze variant niet in de MER is opgenomen als VKA. De impact op de natuurlijke omgeving is bij deze variant veel kleiner dan bij de uitgewerkte variant terwijl deze wel gebaseerd is op milieucat. 4.2.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

28.57	De deelgebieden binnen de 'werkparken' hebben ieder een eigen profiel volgens de provinciale en gemeentelijke nota's (structuurvisie 2009, 2010 en ontwikkelingsplan 2012). De Strip (automotive), Oostkamp (bedrijven), Hangar II (leisure) en de Munitiestraat op de Lonnekerberg {affinage en food). Het is niet logisch om ook de Munitiestraat en Oostkamp onder het gezoneerde industrieterrein te laten vallen. Deze gebieden zijn niet gericht op grote lawaaimakers en die passen hier ook niet. De munitiebunkers deden ten tijde van Defensie uitsluitend dienst als opslag van munitie. Dat was de reden dat deze ver van de luchthaven in het natuurgebied van de Lonnekerberg zijn gebouwd. In munitiebunkerstraat behoorde ten tijde van Defensie altijd al tot de EHS. In 2009 heeft de gemeente bij het aannemen van de structuurvisie in 2009 een motie aangenomen om het gebied onder de EHS te houden, waarbij de bunkers gebruikt konden worden voor opslag en affinage. Het is wel vreemd dat de gemeente nu het andere uiterste wil gaan doen door van de munitiestrip {een natuurgebied met bunkers) een gezoneerd industrieterrein te maken met een grote geluidszone over het natuurgebied de Lonnekerberg.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.58	Ten opzichte van het voorontwerp is de geluidszone in het BP-zones ter hoogte van de munitiebunkers groter geworden, dat is niet conform afspraak. Het nieuwe gebouw aan de noordkant van de munitiestrip met bijbehorend parkeerterrein mag niet leiden tot hogere geluidsniveaus op de Lonnekerberg. Deze afspraak hoorde bij de deal die is gesloten bij de recente verkoop.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

28.59	Hangar 11 is een gebouw dat niet is geïsoleerd. Inmiddels zijn er brandwerende voorzieningen getroffen, maar het gebouw is niet voor geluid geïsoleerd, zelfs niet d.m.v. voorzetwanden. Het is essentieel eerst het gebouw te isoleren daar het gebouw nagenoeg geen geluid dempt. Geluidsisolatie dient te zijn aangebracht vóórdat er een geluidscontour omheen wordt gelegd. Eerst moeten maatregelen aan de bron worden genomen. Door in dit gebouw veel geluid toe te staan (zodat op reguliere basis popconcerten, indoor karten en indoor motorcross kan worden toegestaan) zonder isolatie eisen te stellen, worden de milieueffecten ten volle afgewenteld op het kwetsbare natuurgebied de Lonnekerberg. Dit is in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Door de geluidscantour te berekenen voor de dag, avond en nacht zonder strafcorrectie ontstaan er voor de exploitant nóg meer mogelijkheden. Andere ondernemers moeten voldoen aan isolatie-eisen en bbt. Als het gebouw niet geïsoleerd kan worden is het niet geschikt voor de genoemde activiteiten. Het is niet correct dan maar een grote geluidszone toe te staan in het kader van de Wgh zodat er geen isolatie nodig is. Het gebruik van Oostkamp en Hangar 11 moet gebaseerd zijn op een goede afweging van belangen, dat is nu onvoldoende gebeurd. De belangen van de ondernemer staan hier voorop en er is niet gekeken naar de waarden van de omliggende natuurgebieden. Er heeft ten aanzien van het gebruik van Hangar 11 geen goede afweging van belangen plaatsgevonden. Eerst een royale geluidszone aanleggen speciaal voor Hangar 11 (de grenst aan de Lonnekerberg) en vervolgens popconcerten, housefeesten en zelfs een indoor motorcrossbaan in de hal realiseren is geen correcte ruimtelijke ordening. Eerst maatregelen aan de bron treffen en als dat niet voldoende is voor de gewenste evenementen, dan is Hangar 11 niet voor die evenementen geschikt, dan blijven er voldoende andere vormen van Leisure over die wel in deze hal kunnen worden gedaan.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	--	--	--

28.60	Indertijd zijn wel berekeningen door Arcadis en Sovon gemaakt voor kleinere geluidscontouren met minder zware milieueffecten op de natuurlijke omgeving, terwijl ook uitgegaan werd van max milieucategorie 4.2. Voor het Middengebied kan op basis van dezelfde uitgangspunten (milieucat. 1 t/m 4.2) een kleinere geluidscontour worden berekend, dat is op basis van eerdere berekeningen aangetoond door Arcadis en Sovon, die informatie ontbreekt.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.61	Grote lawaaimakers moeten, uitgaande van het Ontwikkelingsplan 2012, alleen op de Strip worden toegestaan. Het gezoneerd industrieterrein moet zich daarom tot de Strip beperken. Voor Oostkamp is een gezoneerd industrieterrein gericht op grote lawaaimakers niet onderbouwd. Oostkamp zou een gangbaar bedrijventerrein worden, waarbij nut en noodzaak voor een grote geluidszone ontbreekt. En mocht een gezoneerd bedrijventerrein gewenst zijn dan kan de geluidszone voor Oostkamp d.m.v. een echte inwaartse milieuzonering, prima samenvallen met de rand van het industrieterrein.	Inmiddels is bekend dat Oostkamp en de Strip in eigendom is gekomen van 1 eigenaar. Het betreft dan 1 inrichting in de zin van de Wet Milieubeheer. Daarmee is opknippen van beide terreinen in een gezoneerd en een ongezoneerd deel niet mogelijk. Oostkamp is inwaarts gezoneerd.	Nee

28.62	De maximale geluidsniveaus zijn iets anders dan de geluidszones gebaseerd op etmaalwaarde. Etmaalwaarde is berekend op gemiddeldes over de dag-avond en nacht, waarbij voor de avond en nacht een strafcorrectie wordt toegepast. Maximale geluidsniveaus worden niet bepaald over een gemiddelde periode, maar de LAmax geeft de piekbelasting weer. Opmerkelijk is dat in het geluidsrapport voor de MER de LAmax wel voor de reguliere situatie van het bedrijventerrein Noord staat aangegeven, maar niet voor de reguliere situatie op basis van de geluidzone voor het bedrijventerrein in het Middengebied. Er is voor het bedrijventerrein in het Middengebied uitsluitend gekeken naar een bijzonder evenement die valt onder de 12 dagenregeling en dus niet onder de reguliere (365 dagen) bedrijfssituatie. De LAmax van de reguliere situatie (354 dagen per jaar) is daardoor niet bepaald en ook niet beperkt, terwijl dat voor de effecten op ecologie wel van belang is en ook van belang is ter beoordeling van de effecten op de omgeving: het woon- en leefmilieu. De LAmax moeten zoveel mogelijk worden beperkt (in lijn met art 8.8 Wm). Als LAmax optreden kunnen deze aan grenswaarden worden verbonden. Voorkomen moet worden dat LAmax meer dan 10 dB(A) boven de aangegeven etmaalwaarde zit. Die 10 dB(A) extra op de etmaalwaarde wordt als acceptabele piekbelasting beschouwd. Voor het bedrijventerrein de Strip-Oostkamp (bedrijventerrein-Midden) is er echter geen LAmax bepaald. De LAmax is dus voor dit bedrijventerrein niet begrensd. Dat vinden wij een slechte zaak, juist door de ligging bij de Lonnekerberg zou hier wel een begrenzing op de LAmax moeten worden gegeven.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	---	--	--

28.63	Het is wenselijk niet alleen grenswaarden op te nemen op de gevels van de dichtstbij gelegen woningen, maar ook voor natuurgebieden met zeer hoge ecologische waarden, ter bescherming van de leefgebieden van strikt beschermde soorten en ter bescherming van recreanten. In natuurgebieden staan de woningen zéér ver weg en daardoor zou er anders in dit gebied extreem veel lawaai mogen worden geproduceerd als alleen de gevels van de woningen meetellen. Deze werkwijze voor de reguliere situatie is in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Er moet niet verwezen worden naar de norm uit de notitie Limburg (70 dB(A) Leq op de gevel van de dichtstbijgelegen woning), want de woningen in het natuurgebied de Lonnekerberg liggen héél ver weg. Deze norm biedt dus geen beperking, deze norm geeft de ondernemer alleen maar extra mogelijkheden voor vee lawaai uitstoot op het natuurgebied.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.64	Voor een house-evenement op de Strip is voor de 12-dagen regeling wel gekeken naar de geluidsniveaus in de omgeving(zie het geluidsrapport in de MER). De bijbehorende kaart is echter op basis van etmaalwaarde en niet op basis van maximale geluidsniveaus. Het voorbeeld zoals weergegeven op kaart toont aan dat de dichtstbij gelegen woning nog niet in beeld is. In dit voorbeeld is op basis van de grenswaarde van 70 dB(A) op de gevel van de dichtstbijgelegen woning niet de maximale geluidsbelasting weergegeven die de gemeente bij evenementenvergunningen wil gaan toestaan. Het kaartbeeld geeft dus aan dat een bronvermogen van meer dan 140 decibel goed mogelijk is.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

28.65	Aangegeven wordt dat de gemeente zich wil houden aan de norm die staat vermeld in de Nota Limburg voor luidruchtige evenementen. Daarin staat dat er maximaal 70 dB(A) Leq (1 minuut) mag worden uitgestoten op de gevel van de dichtstbij gelegen woning. Kijkend naar die norm en kijkend naar een evenement op de Strip (op de rand van de Lonnekerberg) dan blijkt dat een evenement dan haast een onbeperkt niveau aan decibellen kan gaan produceren. De dichtstbijgelegen woningen liggen op 1 tot 1,1 kilometer afstand. Het bronvermogen van het evenement is dan wel haast onbeperkt. De norm die de gemeente wil invoeren beschermd dan wel de mensen (het binnenmilieu in de woning), maar beschermd niet het natuurgebied. Juist op het kwetsbare natuurgebied de Lonnekerberg wordt een ongekeerde hoeveelheid geluid uitgestort. Feit is dat de gemeente op basis van deze norm in ieder geval nooit hoeft te handhaven, want met welk hardcore festival ook, deze norm zal niet kunnen worden overschreden. Een ander feit doet zich ook aan: de zeldzame en strikt beschermde soorten die op de Lonnekerberg leven, zijn niet beschermd tegen deze megalawaai-evenementen. Daar zal toch paal en perk aan gesteld moeten worden om te voorkomen dat de natuurwaarden van de Lonnekerberg achteruit gaan en er verlies van biodiversiteit optreedt als gevolg van dergelijke evenementen.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	--	--	--

28.66	De gecumuleerde geluidsbelasting is van belang voor de beoordeling van de ecologische effecten en voor de beoordeling van het woon- en leefmilieu en de milieukwaliteit in de omgeving. De waarde waarvoor de gemeente de gecumuleerde geluidsbelasting als aanvaardbaar beoordeeld is volgens het vigerende geluidsbeleid van de gemeente Enschede 60 dB(A) Lcum. Gezien de voorliggende plannen komt een groot aantal woningen duidelijk boven deze norm als het directe geluid van evenementen en industrie en het indirecte geluid van aan- en afrijden van auto's, vrachtwagens en bussen bij elkaar worden geteld. Deze hoge geluidsniveaus zijn niet aanvaardbaar. Een goed woon- en leefmilieu is duidelijk één van de criteria uit de Crisis & Herstelwet die van toepassing is op deze gebiedsontwikkeling. Hetgeen in het geluidsrapport van de gemeente Enschede staat over de Lcum dient te worden aangehouden, anders is er geen sprake meer van een goed woon- en leefmilieu. Elders valt te lezen (nieuwe structuurvisie van de gemeente en/of het rapport over ruimtelijke kwaliteit) dat het geluidsbeleid van de gemeente op dit punt zal worden aangepast. Dat lijkt ons in strijd met de beginselen van behoorlijk bestuur. Niet de normen, maar de ontwikkelingsplannen dienen te worden aangepast als een gewenste ontwikkeling geen doorgang kan vinden. De gemeente dient haar inwoners centraal te stellen en te beschermen i.p.v. alleen plannen van projectontwikkelaars te honoreren. Op basis van de gecumuleerde geluidsbelasting wordt aangetoond dat het woon- en leefmilieu bij een groot aantal woningen (en voor een groot aantal bewoners) flink onder druk staat. De norm uit het geluidsbeleid van de gemeente Enschede over de cumulatie van geluid, waarbij tot 60 dB(A) Lcum sprake is van een aanvaardbaar geluidsniveau, maar daarboven niet meer, dient te worden aangehouden. Het is ongepast de norm uit het geluidsbeleid van de gemeente te laten vervallen nu de gemeente aantoont dat er feitelijk geen sprake meer is van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu.	De richtwaarden uit het geluidbeleid zijn alleen van toepassing op afzonderlijke bedrijven die niet op gezoneerde bedrijventerreinen gelegen zijn.	Nee
-------	--	---	-----

28.67	Het vigerende provinciale beleidskader bestaat uit de "Ruimtelijke Visie Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente en omgeving" (vastgesteld door PS op 16 juni 2010). In genoemde gebiedsvisie is het gebied Oostkamp en De Strip opgenomen in het hoofdstuk "Landelijk wonen en werken". Het realiseren van een gezoneerd bedrijventerrein met een omvang van 50 hectare is daarmee in strijd. Strijdig met het provinciaal beleid zijn onder andere de ontwikkelingen die op De Strip en Oostkamp worden voorgestaan. Voor Oostkamp-oost (de munitiebunkers) wordt in de gebiedsvisie een ontwikkeling voorgestaan die bestaat uit innovatieve bedrijvigheid en toeristisch recreatieve functies in het verlengde van de affinage functie. Hiermee wordt naar de mening van Stil zeker niet bedoeld een gezoneerd bedrijventerrein met als hoogste milieucategorie 4.2 en een geluidscantour die zelfs de vestiging van bedrijven in milieucategorie 5.3 mogelijk maakt. Ook van de in de gebiedsvisie voorgeschreven adequate regelingen ten aanzien van de handhaving van de groene setting en de natuurlijke kwaliteiten vinden wij in het bestemmingsplan niets terug. Voor gebied De Strip is in de gebiedsvisie aangegeven: het realiseren van lichte bedrijvigheid, gezondheidsvoorzieningen (medical park) en enkele woningen op ruime kavels. Vanwege de natuurontwikkeling aan de west- en oostkant mag maximaal 10.000 vierkante meter bebouwing worden toegevoegd in het middengebied van De Strip.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	---	--	--

28.68	In het voorliggende bestemmingsplan wordt een gezoneerd industrieterrein gerealiseerd bedoeld voor grote lawaaimakers. Dat is een volstrekt andere ontwikkeling dan voorgestaan in de gebiedsvisie. Het bouwvlak beslaat niet uitsluitend het middendeel maar de gehele oostzijde van De Strip, het deel dat grenst aan de Lonnekerberg. De nieuwbouw is niet beperkt tot 10.000 m2. In de regels is aangegeven dat op het gehele bedrijventerrein 79.000 vierkante meter bebouwing mag worden toegevoegd (niet gedifferentieerd naar deelgebieden). In potentie kan dus het gehele oostelijke deel van De Strip worden volgebouwd.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.69	In paragraaf 4.2.5 wordt gesteld dat de bestemmingsplannen in overeenstemming zijn met het provinciaal ruimtelijk beleid. Dat wordt gemotiveerd met de vermelding dat de plannen tegelijk ter visie gelegd en is er één MER. Dat is geen inhoudelijke motivering.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

28.70	In het actieplan Duurzaamheid legt de gemeente Enschede zichzelf (onder andere) de volgende beleidsdoelstellingen op: • Biodiversiteit: behoud en versterken van de verscheidenheid aan dier- en plantensoorten in de leefomgeving; • Groene groei: groei van de economie zonder dat dit nadelig is voor klimaat, water, bodem, grondstoffen en biodiversiteit. In het bestemmingsplan is voor de op Oostkamp en De strip aanwezige bossen en natuurgebieden geen bescherming opgenomen, sterker: alle groenvoorzieningen zijn bestemd als "gezoneerd bedrijventerrein". De bossen en natuurterreinen zijn daarmee vogelvrij. Het nieuw aangelegde natuurgebied is gerealiseerd ter compensatie van de natuurafbraak aan de noordzijde van de start- en landingsbaan. Niet ter compensatie van vernieling van bos- en natuurterreinen op De Strip en Oostkamp. In tegenstelling tot het DPL voor Oostkamp en De Strip (2014) is hier geen sprake van het behouden van de groene omgeving. Het niet beschermen van de aanwezige bossen en natuurterreinen is in strijd met het vastgestelde beleid in het Actieplan Duurzaamheid.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	---	--	--

28.71	Ten onrechte wordt in de toelichting bij het bestemmingsplan (par. 6.2) gesteld dat er bij de voorgenomen ontwikkelingen geen sprake is van een Stedelijke Ontwikkeling. Gesteld wordt dat, vanwege de uiterst nauwkeurig begrenzing (door het hek?) en bestemming "militair terrein", het gebied is te kwalificeren als stedelijk gebied. Dit is een buitengewoon vreemde stelling: er zijn in Nederland vele voorbeelden te vinden van militaire (omrasterde) terreinen die unieke natuurkwaliteiten hebben en zeker niet behoren tot stedelijk gebied. Dat is ook op de Luchthaven Twente het geval. Defensie heeft zich in het verleden zeer ingespannen de grote groengebieden binnen het luchthaventerrein als natuurterrein te beheren. Het kwalificeren van deze terreinen als "Stedelijk gebied" doet geen recht aan deze inspanningen en aan de feitelijke situatie. De realisering van 50 hectare gezoneerd bedrijventerrein en het toevoegen van 53.000 vierkante meter bebouwing op De Strip en Oostkamp alleen al maakt een toets aan de Ladder Duurzame Verstedelijking noodzakelijk. De toe te voegen bebouwing kan een enorme omvang hebben: 53.000 m2 tootprint met een hoogte van 20 meter (5 verdiepingen) betekent een potentiële toevoeging van 265.000 vierkante meter BVO. Op grond van de bestemming kan deze oppervlakte worden ingevuld met kantoren, horeca en detailhandel. De beperkte toets ("het meest aansluit") die door Bureau Buiten is uitgevoerd ziet uitsluitend op de leisure-ontwikkeling. Daarbij wordt voorbij gegaan aan het feit dat de voorgenomen bestemming de vestiging van ALLE bedrijven tot en met categorie 4.2 mogelijk maakt (met afwijking zelfs hoger), vestiging is niet beperkt tot leisure gerelateerde bedrijven. Daarmee is de toets (zeer) onvolledig. Er is niet voldaan aan het vereiste (art 3.1.6. lid 2 Bro) de ontwikkeling te toetsen aan de Ladder, dat is in strijd met een goede ruimtelijke ordening.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	--	--	--

28.72	In de genoemde regionale bedrijventerreinvisie komt de realisering van een 50 hectare groot gezoneerd bedrijventerrein op De Strip en Oostkamp niet voor. Deze realisering past daarmee niet in de regionaal gemaakte afspraken (Omgevingsvisie, Meerjarenprogramma, Convenant prestatieafspraken). In het bestemmingsplan (toelichting) wordt dit ook wel aangegeven, maar er wordt niet vermeld op welke wijze en waar compensatie van dit overaanbod zal plaatsvinden. In de toelichting bij het bestemmingsplan wordt gesteld dat "de aanwezige faciliteiten een nieuwe vraag creëren". Daarbij wordt verwezen naar de munitiebunkers die geschikt zijn voor opslag en rijping van voeding "op een natuurlijke wijze". Een dergelijke bestemming zouden wij zeer toejuichen. Maar Het betreffende complex is verkocht aan een recreatie-ondernemer die het gebied gebruikt voor "leisure". De verbeelding i.c.m. de regels van het bestemmingsplan laat vestiging toe van alle bedrijven tot en met categorie 4.2 (en hoger met afwijking). Het bestemmingsplan in strijd met de regionale bedrijventerreinen-programmering en daarmee in strijd met een goede ruimtelijke ordening.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	--	--	--

28.73	Door de zoneringen in het bestemmingsplan en het toestaan van 12 "mega"-evenementen met vrijwel onbeperkte bronniveaus op De Strip en Oostkamp ontstaat een enorme geluidsbelasting op het omliggende buitengebied. In het gemeentelijke geluidsbeleid (Geluidsnota Enschede 2009-2012, gewijzigd april 2011). De geluidsnota is een beleidsregel in de zin van de Algemene wet bestuursrecht en ook van toepassing op de voorliggende bestemmingsplannen. In het geluidsbeleid wordt gebiedsgericht geluidbeleid toegepast bij inrichtingen. Het gebied "Lonnekerberg" is, evenals De Strip en Oostkamp (als onderdeel van de Luchthaven) aangemerkt als gebiedstype "Buitengebied". De in het geluidsbeleid van de gemeente Enschede toegestane geluidsniveaus zijn in alle perioden 5 dB(A) hoger dan de richtlijnen volgens de Handleiding meten en rekenen industrielawaai. Om te toetsen hoe deze richtwaarden zich verhouden tot de daadwerkelijk aanwezige geluidsniveaus heeft Alcedo in opdracht van StiL een geluidsmeting uitgevoerd. Er is 21 dagen volcontinu gemeten op twee locaties. De resultaten zijn gerapporteerd, het rapport is als bijlage bij deze zienswijze gevoegd. Uit de metingen wordt geconcludeerd dat de aanwezige geluidsniveau's (L95) redelijk overeenkomen met de richtwaarden voor een landelijke omgeving als opgenomen in de Handreiking en beduidend onder de richtwaarden van het gemeentelijk geluidsbeleid liggen. Er is geen reden om af te wijken van het gemeentelijk geluidsbeleid. Dat wordt voor het gebied De Strip en Oostkamp in wel zeer ruime mate wel gedaan, daardoor is het bestemmingsplan in strijd met het gemeentelijk geluidsbeleid.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	---	--	--

28.74	Volstrekt onduidelijk blijft hoe de gemeente het gebruik van de bestemming denkt te kunnen handhaven. Wij twijfelen in hoge mate aan de capaciteit en de wil van de gemeente om handhavend op te treden tegen overtreding van het bestemmingsplan en tegen overtreding van op grond van het bestemmingsplan afgegeven vergunningen. De exploitant van De Strip en Oostkamp heeft bewezen zich niets aan regels gelegen te laten liggen. De gemeente Enschede blijkt niet in staat en niet bereid handhavend op te treden tegen overtreding van de regels van het bestemmingsplan en tegen illegaal gebruik. Het bestemmingsplan is daarmee niet uitvoerbaar want niet handhaafbaar.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.75	Ten aanzien een evenement met helikopters is ook aan de provincie verzocht handhavend op te treden. De provincie is immers bevoegd gezag voor wat betreft het vliegen. Er is nog geen reactie ontvangen. Het feit dat door de Provincie vergunning is verleend voor de helikoptervluchten terwijl die plaatsvonden in het broedseizoen boven een terrein dat in eigendom is bij diezelfde provincie en door de provincie is ingericht ten behoeve van de vogels, mag in elk geval als grove onachtzaamheid worden bestempeld. Extra zorgelijk is het dat de controle op en uitvoering van de FFwet (inclusief het afgeven van ontheffingen) naar de provincie gaat, die belanghebbende is bij ADT (ambtelijk en bestuurlijk direct betrokken), ADT die de verkoop van het terrein heeft geregeld aan van Eck en die zich daarmee heeft gecommitteerd aan de ontwikkeling van het industrieterrein Midden, c.q. evenemententerrein Van Eck en inspanningsverplichtingen heeft genomen voor het afgeven van de benodigde vergunningen. De Provincie Overijssel is bewezen onzorgvuldig bij het afgeven van vergunningen, door verstrengeling van belangen mag geen verbetering worden verwacht. Handhaving is daarmee onzeker waardoor het bestemmingsplan niet uitvoerbaar is.	Dit onderwerp betreft een ander besluit van een andere overheid dan als ontwerp ter inzage zijn gelegd. Eventuele bezwaren hiertegen dienen dan ook tegen dat besluit kenbaar gemaakt te worden en worden voor wat betreft de gemeentelijke bestemmingsplannen buiten beschouwing gelaten.	Nee

28.76	Doel en reikwijdte van de Gebiedsgerichte uitwerking is, in relatie tot de bestemmingsplannen en de Nota van Uitgangspunten, onduidelijk. In het plan wordt (onder meer) gesteld dat het Geluidsbeleid, Evenementenbeleid en beleid ten aanzien van Drones zal worden aangepast. Voor zover daarmee beoogd wordt dat de aanpassing door vaststelling van het bestemmingsplan een feit is maken wij daar bezwaar tegen. Er zijn geen afwegingen en/ of aanpassingsvoorstellen in het betreffende document te vinden. In de paragraaf 1.5 wordt gesteld dat de procedure van de uitwerking parallel loopt met de procedure van het bestemmingsplan. Ook wordt gesteld dat de visie de kaders voor het bestemmingsplan geeft. Dat is een foute volgorde: EERST de kaders vaststellen DAARNA het bestemmingsplan. Voor zover met de vaststelling van deze visie wordt beoogd de bevoegdheid voor het wijzigen van beleid (zoals evenementenbeleid en geluidsbeleid) te verleggen van de gemeenteraad naar B&W maken wij daartegen ernstig bezwaar.	De structuurvisie zal eerder dan het bestemmingsplan worden vastgesteld. De behandeling in de raad zal eind 2016 plaatsvinden. Het bestemmingsplan wordt pas in 2017 vastgesteld. Dat geldt ook voor de beleidsregels. Wel zijn alle documenten gelijktijdig de procedure begonnen. Het doel van de "gebiedsgerichte uitwerking van de structuurvisie luchthaven 2009" is beschreven op pagina 3. De adviezen van de commissie Wientjes, Topteam en kwaliteitsteam hebben juridisch geen status en bieden daarom geen basis voor het bestemmingsplan omdat zij niet formeel als beleidsnota zijn vastgesteld in de raad. Dat regelt de gebiedsgerichte uitwerking. Verder is in maart 2015 door de gemeenteraad reeds de Nota van uitgangspunten Middengebied vastgesteld. Het doel van deze Nota van uitgangspunten was om, voorafgaand aan het daadwerkelijke bestemmingsplan, met betrokkenen en gemeenteraad de inhoudelijke kaders te bepalen. Voor deze nota van uitgangspunten is geen formele inspraakprocedure gevolgd, maar is er overleg gevoerd met diverse belangenorganisaties. De inhoudelijke kaders hiervan worden in deze gebiedsgerichte uitwerking opgenomen en krijgen daarmee een formele status.	Nee
-------	---	--	-----

28.77	In dezelfde paragraaf wordt gesteld dat het bestemmingsplan maximaal flexibel is, er is geen uitgewerkt stedenbouwkundig plan beschikbaar. Gezien de formuleringen krijgen wij de indruk dat hiermee geanticipeerd wordt op een pilot "omgevingsplan" in het kader van de Crisis en Herstelwet (Besluit 13 mei 2014 tot wijziging ... etc). Kennelijk wil deze uitwerking vooruitlopen op artikel 7c van genoemd besluit. Daarmee worden bevoegdheden ten aanzien van het vaststellen van beleidsregels van de gemeenteraad naar B&W overgeheveld. In de gebiedsgerichte uitwerking worden dienaangaande geen duidelijke afwegingen gemaakt, geen noodzaak aangetoond, het zit verstopt in vage teksten. Indien bedoeld is deze visie daarvoor te gebruiken ligt het in de rede dat B&W daar duidelijke informatie over had verstrekt. Nu dat niet het geval is kan dit document niet als zodanig worden vastgesteld.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.78	Ten aanzien van de beschrijvingen in paragraaf 3.4 van de uitwerking gebiedsvisie merken wij op dat er geen enkele afweging lijkt te hebben plaatsgevonden tussen de particuliere belangen van de ontwikkelaar van het evenemententerrein en de maatschappelijke belangen van natuur, landschap, recreatie en woon- en leefmilieu. In paragraaf 3.4.4 wordt gesteld dat parallel aan de bestemmingsplanprocedure het evenementenbeleid wordt gewijzigd in die zin dat De Strip en Oostkamp worden aangewezen als evenemententerrein. Daar maken wij bezwaar tegen. Een dergelijke ingrijpende wijziging moet goed worden voorbereid en gecommuniceerd, niet worden verstopt in een bijlage van een bijlage van het bestemmingsplan. In paragraaf 3.4.6 wordt gesteld dat ter bescherming van mens en natuur tegen de gevolgen van de activiteiten op het voorgenomen evenemententerrein goede voorschriften moeten worden opgesteld. Die voorschriften hebben wij niet kunnen terugvinden in het bestemmingsplan noch in de bijlagen.	De tekst in de structuurvisie is niet voldoende duidelijk en leidt tot misverstanden. De tekst van paragrafen 3.4.4 en 3.4.6 wordt aangepast.	Ja

28.79	Ten aanzien van de voorgestelde wijziging van de geluidsregels in paragraaf 3.5 van de structuurvisie stellen wij dat hiermee expliciet het gemeentelijke geluidsbeleid wordt verlaten. In paragraaf 3.5.3 is aangegeven dat er een geluidszone van 50 dB(A) wordt gelegd. Er wordt niet bij vermeld dat het hier gaat om een gemiddelde geluidsbelasting op de gevels van de dichtst bijgelegen woningen. Deze geluidscontour maakt een enorme geluidsproductie mogelijk.	Het gemeentelijk geluidsbeleid kent richtwaarden ten aanzien van individuele inrichtingen en geeft invulling aan de mogelijkheid uit de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening. Hiermee is het bepalen van referentieniveaus niet meer noodzakelijk. Met het vaststellen van de zone (omdat in de nota van uitgangspunten is besloten dat er zoneringsplichtige activiteiten mogen plaatsvinden op beide terreinen) dienen de inrichtingen te voldoen aan deze zone. Het zonebeheer zal in het vergunningspoor op de gebruikelijke wijze plaatsvinden. Een geluidszone industrielawaai, zoals deze, betreft zoals te doen gebruikelijk gemiddelde geluidsniveaus. De omvang van de zone is op basis van representatieve uitgangspunten ten aanzien van geluidsproductie bepaald.	Nee
28.80	De gebiedstypering en de richtwaarden in de gemeentelijke geluidsnota zijn bepaald om er voor te zorgen dat, als er een inrichting wordt gerealiseerd met woningen op grote afstand, de geluidsbelasting in de omgeving ten behoeve van andere waarden zoals recreatie en natuur, binnen de perken blijft. Het betreft hier dus niet een wijziging van waarden of richtlijnen maar een fundamentele wijziging van de uitgangspunten van het beleid. Het schept een precedent voor de vestiging van andere lawaaimakers in het buitengebied. Immers: als ten behoeve van een aantal bedrijven op de voormalige luchthaven substantieel kan worden getornd aan de uitgangspunten van beleid, waarom dan elders niet? In het geluidsbeleid van de gemeente Enschede is voor nieuwe inrichtingen bepaald dat de geluidsemissie moet voldoen aan de richtwaarden voor het gebiedstype zoals opgenomen in de gemeentelijke geluidsnota. Wij maken bezwaar tegen deze wijziging van het gemeentelijke geluidsbeleid.	In de geluidsnota staat: "De (gebiedsgerichte) normen voor alle inrichtingen gelden op de dichtstbijzijnde geluidgevoelige bestemming of (als die bestemming op grotere afstand ligt) op 50 meter vanaf de grens van de inrichting (m.u.v. gezoneerde industrieterreinen). " De geluidsnota is derhalve niet van toepassing op gezoneerde industrieterreinen. De onderhavige plannen scheppen geen precedent voor andere terreinen om daar grote lawaaimakers toe te staan, omdat deze daar niet, in tegenstelling tot onderhavige gebieden (Noord en Midden (behoudens NNN en Deventerpoort), niet worden toegestaan. Het gemeentelijke geluidsbeleid wordt middels onderhavige plannen niet aangepast.	Nee

28.81	In de bijlage 1 van de gebiedsgerichte uitwerking lezen wij dat "Provinciale Staten (PS) hebben in 2012 geconstateerd dat de in het Ontwikkelingsplan beschreven voornemens passen binnen de door PS gestelde kaders". Dit is feitelijk onjuist en manipulatief. Het ontwikkelingsplan 2012 is ter kennisname aan PS gestuurd. PS heeft daarover, voor zover ons bekend, geen standpunt ingenomen. Ook wordt gesteld dat de gemeentelijke structuurvisie inhoudelijk op de gebiedsvisie van de provincie is afgestemd. Dat is zeker niet het geval! Ten aanzien van de verleende "Generieke Ontheffing" wordt gesteld dat ontwikkelingsruimte is ontstaan en dat het in principe niet uitmaakt welke plannen uiteindelijk worden ontwikkeld. Dat is niet juist. In de ontheffing is concreet omschreven welke plannen mogen worden uitgevoerd en onder welke condities. De soorten die met ontheffing mogen worden verstoord zijn limitatief omschreven. Daarbij is het van belang te constateren dat de Generieke Ontheffing uitsluitend ziet op de INRICHTING van het gebied. Niet op het GEBRUIK.	In de provinciale gebiedsvisie is de centrale beleidsambitie voor de ontwikkeling van landelijk wonen en werken om ruimte te bieden voor een wervend woon-, werk- en leefklimaat. Behoud en ontwikkeling van de gebiedskenmerken en onder andere cultuurhistorische waarden staan daarbij centraal. Dit sluit naadloos aan op de ontwikkeling die dhr. Van Eck beoogt. In de gebiedsvisie zijn de genoemde typen bedrijvigheid indicatief, wat blijkt uit de opname van de zinssnede dat deze activiteiten "voortkomen uit verkenningen die tot dusver zijn verricht". Het betreft een organische ontwikkeling waarvan niet is bepaald dat er wonen en werken plaats moet vinden. De verleende generieke ontheffing is gebaseerd op een 'worst case' scenario. Uitgangspunt van de verleende generieke ontheffing is dat de gunstige staat van instandhouding van de soorten waarvoor de ontheffing is verleend te allen tijde gewaarborgd blijft. Feitelijk gezien maakt het daarbij niet uit welke ontwikkelingen worden gerealiseerd, zo lang t.a.v. de soorten waarvoor de ontheffing is verleend maar wordt voldaan aan de in het soortenmanagementplan en daarop aanvullend in de verleende ontheffing genoemde randvoorwaarden. T.a.v. het verschil tussen 'inrichting' en 'gebruik': inrichting en gebruik gaan veelal automatisch in elkaar over. Een gebied wordt eerst ingericht t.b.v. gebruik t.b.v. een bepaalde activiteit. De inrichting als zodanig zorgt voor de verstoring, het gebruik na afronding van de inrichting normaal gezien niet. Het verschil tussen 'inrichting' en 'gebruik' heeft met name betrekking op het gebruik van het terrein waarvoor niet eerst inrichting hoeft plaats te vinden, zoals evenementen.	Nee
-------	---	--	-----

28.82	In de toelichting bij het bestemmingsplan wordt in paragraaf 4.3.5 aangegeven dat de in 2015 door de gemeenteraad vastgestelde "Nota van Uitgangspunten" tot stand is gekomen in samenspraak met belanghebbenden. Stil heeft uitgebreide gemotiveerde en onderbouwde adviezen gegeven ten aanzien van de uitgangspunten voor de verdere ontwikkelingen. Daar is door de gemeente niets, althans veel te weinig, mee gedaan. De Nota van Uitgangspunten is een beleidsstuk waarop geen inspraak in formele zin mogelijk is geweest. Er is door ADT regelmatig in beslotenheid/vertrouwelijk informatie aan de gemeenteraad verstrekt, daarbij zijn uitsluitend de belangen van ADT/Van Eek naar voren gebracht en zijn belanghebbenden niet in de gelegenheid gesteld kennis te nemen van deze kennelijk geheime informatie. Stil heeft een uitgebreide rapportage ingebracht bij het overleg over de Nota van Uitgangspunten. Daar is naar onze mening niet serieus op gereageerd. Daarom hebben wij het betreffende rapport als bijlage 6.1.1 bij deze zienswijze gevoegd, de in het rapport aangegeven bezwaren, constatering en aanbevelingen moeten hier als ingelast worden beschouwd.	Bij de totstandkoming van de nota van uitgangspunten is geen formele inspraakprocedure doorlopen omdat de gemeente Enschede geen inspraakverordening meer kent. Wel is ervoor gekozen om vooraf met diverse belangenorganisaties in overleg te treden. Hierbij zijn de verschillende belangen gewogen, mede op basis van de toegezonden stukken. De gemeente is van oordeel dat destijds een goede balans is gevonden tussen economische ontwikkeling en behoud en bescherming van aanwezige waarden. Dat indiener vanuit de doelstellingen van haar stichting hier anders tegenaan kijkt is begrijpelijk.	Nee
-------	--	---	-----

28.83	In paragraaf 1.3 van de toelichting bij de bestemmingsplannen wordt gesteld dat Omgevingsvergunning/PAB De Strip al behoort tot het geldende (lees: vigerende) ruimtelijke regime. Hiermee wordt u als gemeenteraad volstrekt op het verkeerde been gezet. Hier is de wens van ADT de vader van de gedachte. Het PAB-De Strip is als vastgesteld ter visie gelegd op 25 juli 2016. Het besluit treedt pas in werking op de dag na de laatste dag dat beroep tegen het besluit kan worden ingediend, dus niet eerder dan 26 augustus 2016. De kans dat beroep wordt ingesteld is 100%. Er kan bij het indienen van beroep tevens om schorsing van de vergunning (voorlopige voorziening) worden gevraagd. Het besluit is daarmee niet in werking, niet onherroepelijk en behoort niet tot het geldende regime.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.84	In het uiteindelijke ontwerp plan zijn zonder dat dat is aangekondigd, aanpassingen gepleegd. Die aanpassingen worden vervolgens niet gemotiveerd.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.85	Uit uitspraken van Van Eck valt af te leiden dat hem door de gemeente toezeggingen gedaan zijn. Deze zijn niet openbaar en dus niet toetsbaar.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.86	Het is een opeenvolging van, deels niet doorgezette, procedures/wirwar. Overzicht, inspraak etc. is ondoorzichtig. Zelf voor ambtenaren: zeggen dat gedoogbesluit is genomen; PAB als vastgesteld genoemd in het ontwerpplan.	Vooruitlopend op de bestemmingsplannen zijn, om de eerste stappen tot organische ontwikkeling te kunnen zetten, al omgevingsvergunningen verleend. Deze kennen allemaal een bezwaar en beroepsprocedure. Het is een complexe gebiedsontwikkeling, wat tot gevolg heeft dat de besluitvorming ook complex is. De mening dat het ondoorzichtig is wordt niet gedeeld.	Nee
28.87	In de stukken worden verschillende uitgangspunten gehanteerd. Niet gesteld of gemotiveerd wordt welk uitgangspunt door de gemeente gekozen is. Hierdoor is het besluit onzorgvuldig voorbereid.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

28.88	Het bestemmingsplan is onvoldoende gemotiveerd. Nergens staat te lezen welke uitgangspunten gelden en waarom bepaalde beleidskeuzes zijn gemaakt. In de stukken wordt verwezen naar beleidsstukken, maar vervolgens wordt gesteld dat die stukken dienen te worden aangepast. Afwijkingen van vastgesteld beleid wordt nergens uitgelegd of gemotiveerd.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.89	De gehanteerde berekeningen kloppen niet en/ of worden niet uitgelegd, waardoor er een onjuist beeld van de feitelijke en de te verwachten situatie bestaat. De stukken zijn innerlijk tegenstrijdig. De beperkingen in het gebied zijn niet leidend, maar de wens om zoveel mogelijk ruimte te geven voor een organische ontwikkeling. De afweging van de verschillende belangen wordt niet gemotiveerd. Afwijking van het gereguleerde evenementenbeleid wordt gemotiveerd.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.90	Het bestemmingsplan maakt een organische ontwikkeling mogelijk. Er worden dus ten aanzien van de evenementen uiterst beperkt kaders gesteld. In feite alleen het totale aantal bezoekers, de milieucategorie, de zeer ruime geluidscontour, de mogelijkheid om 12 keer af te wijken, een Lmax van 70, de beperking van een groot evenement in het broedseizoen en de bepaling dat een verkeersplan moet worden opgesteld bij een te verwachten toestroom van meer dan 600MVT/uur.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.91	Door de ruime geluidscontour die een etmaalgemiddelde geeft, kan er dag dagelijks sprake zijn van hinderlijk geluid (lmax 70???) gedurende langere tijd. Onduidelijk is of de Lmax altijd geldt of alleen bij de 12 evenementen.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.92	Er worden geen waarborgen voor controle, monitoring dan wel handhaving gegeven.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

28.93	Er mag geen lichtere procedure worden gevolgd om tot een besluit te komen, wanneer daarvoor een met meer waarborgen omklede procedure openstaat. Door een tsunami van besluiten te nemen, die allemaal met elkaar samenhangen, zonder dat duidelijk is waarom bepaalde besluiten niet eerder genomen hadden kunnen worden (er zelfs weersproken is dat er een dergelijk besluit zou komen zoals PAB), wordt een deugdelijke inspraak van burgers bemoeilijkt zo niet onmogelijk gemaakt.	De procedures zijn gevolgd op basis van de geldende wet- en regelgeving binnen de ruimtelijke ordening. Daarin bestaat geen lichtere procedure. Voor vergunningen die voorafgaand aan de bestemmingsplannen zijn verleend stond bezwaar en beroep open. Indiener is daarmee op geen enkele wijze geschaad in haar belang.	Nee
28.94	Er is een vermenging van ADT met de heer Van Eck. Zowel gemeente als Provincie zitten in het bestuur van ADT. In die hoedanigheid is met Van Eck onderhandeld over te betalen bedragen. Van Eck betaalt naargelang hem vergund wordt (500.000 euro per vergunning). De gemeente heeft dus belang bij het verlenen van een vergunning. Ook in het ambtelijk apparaat is sprake van vermenging van functies, zo is bijvoorbeeld degene die in zijn functie als plaatsvervangend directeur bij ADT namens Van Eck een omgevingsvergunning aangevraagd heeft, nu als hoofd van de afdeling Vergunningen in de positie om zijn eigen aanvraag te toetsen. Deze vermengingen maken de ambtelijke adviezen ondoorzichtig en brengen dan het risico mee van een partijdige besluitvorming.	Het college, de gemeenteraad en ADT zijn afzonderlijke identiteiten met hun eigen bevoegdheden en verplichtingen. Dat een wethouder deel uitmaakt van zowel ADT als het college doet hieraan niet af. ADT is de ontwikkelaar van de voormalige vliegveldgronden en heeft daarmee een belang bij het bijstaan en adviseren van (potentieel) eigenaren van gronden. Dit kan het helpen met aanvragen omgevingsvergunning zijn al dan niet als gemachtigde. Het college van burgemeester en wethouders is het bevoegd gezag om te beslissen omtrent aanvragen omgevingsvergunningen en handhavingsverzoeken. Deze aanvragen en verzoeken worden neutraal en zonder vooringenomenheid behandeld.	Nee
28.95	De gebiedsgerichte uitwerking structuurvisie luchthaven 2009 zoals gepresenteerd op https://www.enschede.nl/noord/technology-base/bestemmingsplannen-en-mer , komt niet overeen met de gebiedsvisie gepubliceerd op http://www.overijssel.nl/thema's/ruimtelijke/technology-base/alle-documenten/ (te weten Gebiedsvisie Technology Base Twente, (ontwerp, vastgesteld door PS d.d. 25 mei 2016)).	Het betreft twee verschillende documenten van twee overheden. De constatering dat de inhoud van de stukken niet overeenkomt is voor zover de indeling en onderwerpen correct. Voor zover de stukken dezelfde onderdelen behandelen komt de inhoud overeen.	Nee

28.96	In de stukken is geen exploitatieovereenkomst gevonden. Daarmee is het verhaal van kosten niet verzekerd en zou op grond van artikel 6.12 een exploitatieplan moeten worden vastgesteld. De terreinen zijn niet volledig in eigendom van de gemeente. De kosten voor het (juridisch) bouwrijpmaken van het gebied en alle overige kosten (o.a. infrastructuur) worden gedragen door ADT en daarmee door gemeente en provincie. Kostenverhaal is noodzakelijk, maar ontbreekt.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.97	Door deze bestemmingsplannen wordt aan de eigenaar/exploitant van De Strip de mogelijkheid geboden om 53.000 vierkante meter bedrijfsbebouwing toe te voegen. Het gaat hier om "footprint". Het gemiddelde bedrijventerrein in Twente kent een bebouwingspercentage van 50%. Dit betekent dat aan de eigenaar van De Strip/Oostkamp kosteloos een bedrijventerrein van (bruto) 10,6 hectare wordt gedoneerd uit de gemeenschapsgelden. Bij een geraamde waarde van € 110,= euro per vierkante meter en onder aftrek van de inbrengwaarde van de grond, zijnde de prijs die voor het terrein betaald is: € 10,= per vierkante meter, een nettowinst voor de eigenaar van 10,6 miljoen euro. Nu er geen regeling is voor kostenverhaal en evenmin een regeling voor bijdragen aan de algemene voorzieningen moeten wij concluderen dat deze waardetoevoeging van 10,6 miljoen een cadeautje is van gemeente en provincie aan de eigenaar van het terrein. Naar onze mening is hier sprake van onrechtmatige Staatssteun.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

28.98	Een evenementdag is van 9.00- 1.00 uur. Deze regeling is veel te ruim. Nu zijn er 365 dagen evenementen mogelijk van 9.00- 1.00 waarbij de volledige geluidszone voor evenementen kan worden benut. Ter bescherming van het woon- en leefmilieu van omwonenden en ter bescherming van de kwetsbare natuurwaarden in het gebied moeten reguliere evenementen meer beperkt worden, zowel in aantal, als tijdstip, als geluidsniveau.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.99	Onduidelijk is waar het begrip 'ondergeschikt en ondersteunend' op betrekking heeft. Wat is een hoofdactiviteit? Wat moet daaronder worden verstaan? Waarom staat daar niet bedrijf? Wordt die 49% nu bepaald door de oppervlakte van het terrein of op 49% van de oppervlakte bebouwing van de hoofdactiviteit? Of op 49% van de omzet van de exploitant?	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.100	Artikel 3 Agrarisch met ecologische waarden: Onduidelijk is waarom deze grond ook bestemd gaat worden voor de opslag van grond, nu de grondopslag niet nodig is gebleken, daar overtollige grond van de gebiedsontwikkeling direct in het plan is verwerkt. De opslag van grond op het perceel is strijdig met de ecologische waarden die aan het perceel zijn toegekend.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.101	Op het bedrijventerrein Deventerpoort is ondersteunende detailhandel toegestaan. Gezien de definitie van het begrip 'ondersteunend' kan dit leiden tot omvangrijke detailhandel. De verkeersaantrekkende werking hiervan is niet meegenomen in de verkeersbewegingen waardoor de belasting op de dichtbij de weg gelegen woningen verder zal toenemen dan waar in de berekeningen nu vanuit is gegaan.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

28.102	Het bedrijventerrein Deventerpoort maakt het mogelijk dat er 20.400 m2 bebouwing komt. Dat is aanzienlijk meer dan de huidige situatie, waarbij er slechts 4.719 m2 aanwezig is. Dit extra bedrijventerrein en de extra bebouwing die mogelijk wordt gemaakt is gezien de grote leegstand in Enschede en het grote aantal braakliggende bedrijventerreinen, in strijd met de Ladder Duurzame Verstedelijking.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.103	Artikel 5 Bedrijventerrein-Leisurepark: Op dit 50 hectare grote gebied is Leisure mogelijk met ondergeschikte automotive. Onduidelijk is wat de omvang van het Leisure gebied is ten opzichte van het bedrijventerrein, c.q. de bedrijvigheid. Daardoor is ook niet duidelijk wat de omvang is van het gebied dat gebruikt mag gaan worden voor Leisure. Daardoor is ook niet duidelijk welke omvang van het gebied gebruikt mag worden voor automotive.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.104	Het terrein is enerzijds bestemd voor bedrijven die zijn aangewezen op de bestaande gebouwen en de bestaande infrastructuur. Anderzijds wordt er echter ook aangegeven dat er bebouwing mogelijk is tot een maximale oppervlakte van 79.000 m2, waaruit blijkt dat er fors mag worden bijgebouwd. Gezien de bestaande oppervlakte aan gebouwen mag er nog ca. 42.430 m2 aan bebouwing worden bijgebouwd. Dat is in strijd met het principe van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.105	De oppervlakte (footprint,bvo) van de zelfstandige horeca is niet beperkt tot bestaande gebouwen, en kan daardoor enorm in oppervlakte toenemen. De oppervlakte aan zelfstandige horeca is niet begrensd.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.106	De oppervlakte aan gebouwen voor verblijfsrecreatie is eveneens niet begrensd, onduidelijk is of hier ook hotelfaciliteiten onder worden verstaan.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

28.107	Het begrip 'innovatieve bedrijven' is niet gedefinieerd en te onbepaald. Dit type bedrijven kan ook elders op bedrijventerreinen in de gemeente gevestigd worden.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.108	Gezien de grote oppervlakte aan gebouwen die mag worden bijgebouwd kan er per bedrijf een grote oppervlakte aan kantoren, horeca, en detailhandel worden toegestaan.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.109	Gezien het gegeven dat er al een melding activiteitenbesluit is gedaan voor het oprichten van 1 bedrijf in dit gebied: "het evenementenbedrijf Vliegveld Twenthe, is het mogelijk dat op basis van de regels uit het bestemmingplan al de hier bovengenoemde zaken (detailhandel, verblijfsrecreatie, horeca, automotieve, verblijfsrecreatie etc.) van toepassing zijn op het evenementenbedrijf.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.110	Gezien de melding activiteitenbesluit gaat het hier niet om een bedrijventerrein, maar om een evenemententerrein. Het evenemententerrein en het evenementenbedrijf staat centraal. De rest is daaraan ondergeschikt. De planregels moeten duidelijkheid geven aan de oppervlakte/gebouwen die gebruikt mag worden voor leisure en de oppervlakte die gericht is op bedrijventerrein.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.111	Gezien het rapport Ruimtelijke Kwaliteit moet de conclusie worden getrokken dat er geen nadere eisen worden gesteld aan het Bedrijventerrein Middengebied (deelgebied de Strip) op het gebied van landschap. Het attentiegebied beperkt zich tot de asfaltstrook met gebouwen. Het landschap in het gebied (bos en beplanting) zou ook moeten worden beschermd. Juist in dit gebied is veel bos en beplanting aanwezig (m.n. op de Strip en munitiestraat).	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

28.112	De beleidsregel komt voort uit het idee van een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte, c.q. het omgevingsplan. Het voorliggende plan is echter geen omgevingsplan maar een conventioneel bestemmingsplan.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.113	Deze beleidsregel heeft geen rechtskracht in relatie tot het bestemmingsplan. Een bestemmingsplan is bindend voor de burger en de overheid, een beleidsregel niet. De beleidsregel kan door B&W op ieder moment worden gewijzigd zonder mogelijkheid van bezwaar/beroep.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.114	De beleidsregel nietszeggend van inhoud en voor behoud en bescherming van de landschappelijke kwaliteiten in het Middengebied volstrekt onvoldoende.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.115	In de specifieke gebruiksregels wordt aangegeven wordt dat indien er meer dan 600 motorvoertuigen per uur worden verwacht, er een verkeers- en vervoerplan moet worden opgesteld. Niet duidelijk is hoe daarmee wordt omgegaan als er ieder uur 599 voertuigbewegingen worden gemaakt (aankomende voertuigen gedurende een aantal uren) en na afloop van het evenement iedereen tegelijkertijd vertrekt. Het gaat hier blijkbaar alleen om een verkeersaantrekkende werking en niet over de afhandeling van het verkeer na afloop als alle voertuigen tegelijkertijd vertrekken. De verkeersafwikkeling van een evenement met veel bezoekers (bijvoorbeeld 8.000), kan daardoor na afloop van een evenement om 1.00 uur 's nachts, uren duren en tot veel overlast (en slaapverstoring) leiden bij omliggende woningen. Onduidelijk is hoe de gemeente komt aan die 600 mtv per uur. Is er in voldoende mate rekening gehouden met de bedrijven in de omgeving? (auto's met trailers en paardensportevenementen bij de 2 nabij gelegen maneges en verkeersbewegingen naar het bedrijventerrein Deventerpoort inclusief de toegestane detailhandel). Hoe is die bepaling van 600 mtv's/uur te handhaven?	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

28.116	In de specifieke gebruiksregels staat dat maximaal 43 hectare tegelijkertijd in gebruik mag zijn. Het is dus mogelijk dat 43 hectare van het terrein tegelijkertijd wordt benut voor Leisure, dus voor het evenemententerrein. Hoe, wat, waar, waarom en hoe is dat te handhaven? Betekent dit dat de geluidszone voor het bedrijventerrein, die staat aangegeven in het bestemmingsplan zones, is berekend voor het in gebruik hebben van 430.000 vierkante meter evenemententerrein i.p.v. een bedrijventerrein?	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.117	In de specifieke gebruiksregels wordt aangegeven dat 500.000 personen per jaar zijn toegestaan. Dit is een regel die op geen enkele manier te controleren en te handhaven is. Er zal een maximum gesteld moeten worden aan het aantal personen dat per dag en per evenement is toegestaan. Aangegeven moet worden dat dit inclusief de 12 bijzondere evenementendagen zijn.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.118	In de specifieke gebruiksregels staat dat 12 dagen per jaar evenementen mogen worden gehouden, die niet vallen onder het gezoneerd industrieterrein (dus 12 lawaaidagen). Onduidelijk is waarom de 12 dagen en de maximale geluidsniveaus nu expliciet in de planregels moet worden opgenomen i.p.v. in het evenementenbeleid van de gemeente.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.119	Voor het woon- en leefmilieu van mensen in de omgeving van het evenement is een mega-evenement 1 x per maand erg veel, terwijl er na het broedseizoen zelfs ieder weekend raak een lawaai-evenement kan plaatsvinden.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.120	Het maximale geluidsniveau dat de gemeente aangeeft (70 dB(A) op de gevel van de dichtstbijzijnde woning) is veel te hoog. Omdat woningen op verre afstand van het gebied staan, kan dit leiden tot exorbitante geluidsniveaus. Zulke hoge geluidsniveaus dat de aangegeven beperking in de praktijk geen beperking is. "Breaking sound barriers" wordt 12x per jaar mogelijk.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

28.121	Door het aantal mega-evenementen en de hoge geluidsniveaus in het bestemmingsplan op te nemen, ontstaat er een recht voor de ondernemer en kan het later nooit meer worden beperkt tot minder dagen of lagere geluidsniveaus. Er kan niet meer gewerkt worden met de hand aan de knop ten aanzien van de natuurwaarden omdat de volumeknop al in de planregels wagenwijd is opengezet.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.122	In vergelijking met het evenemententerrein het Rutbeek wordt er voor dit evenemententerrein extreem veel geluid vergund, terwijl er op en rond deze locatie bijzondere natuurwaarden aanwezig zijn i.t.t. bij het evenemententerrein het Rutbeek.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.123	De combinatie van een gezoneerd evenemententerrein waarbij 365 dagen geluid kan worden gemaakt én het toestaan van 12 mega evenementen per jaar, lijkt alleen te worden ingegeven i.v.m. het maximaal faciliteren van de ondernemer. De natuur en het woon- en leefmilieu van de mensen en recreanten lijkt daaraan ongeschikt te worden gemaakt.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.124	Ecologie en economie zijn in het bestemmingsplan Middengebied niet meer in balans. Er wordt onvoldoende rekening gehouden met de kwetsbare bestaande natuur op en rond het plangebied.	Zie overige antwoorden	
28.125	Ook vreemd dat het op- en afbouwen van het evenement 5 dagen in beslag mag nemen en dat dat expliciet in de planregels wordt vermeld. Zo wordt het mogelijk om 72 dagen per jaar meer geluid te produceren dan de aangegeven geluidszone mogelijk maakt. Terwijl bij de beantwoording op het voorontwerp staat dat deze activiteiten als op- en afbouwdagen zouden vallen in de reguliere geluidszone (....)	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

28.126	Maximaal 1 evenement per dag/maand in het broedseizoen voor vogels is te onbepaald. Het broedseizoen zal moeten worden gedefinieerd en begrensd in de regels. De regel is nu te ongedefinieerd en daardoor te onbepaald. Als de periode niet duidelijk wordt aangegeven is het een onwerkbaar regel, ook voor de organisatoren van een evenement, want de kaartverkoop van een festival begint al maanden daarvoor en een evenementenvergunning moet 10 weken voor een evenement worden aangevraagd. Het afblazen van een evenement vanwege toch broedende vogels zal echt niet gebeuren. Als de periode niet duidelijk staat aangegeven dan wordt het lucratief om broedende vogels per ongeluk te verstoren, dat moet niet in de hand gewerkt worden door een onuitvoerbaar planregel. Er zal ook rekening moeten worden gehouden met de strikt beschermde en zeldzame vleermuizen die in de directe omgeving zitten (met name in de kraamperiode en de baltsperiode zijn vleermuizen kwetsbaar, maar ook in de wintertijd is verstoring van de verblijfplaatsen ongewenst). 1 x per maand is te ruim. Sommige vogels hebben een lange broedtijd hebben (buisdier, bosuil). 1x p. mnd. betekent dat ieder legsel kan worden verstoord. Gezien het gehoorbereik van vogels en de gevoeligheid voor geluid mag ervan worden uitgegaan dat vogels die lang bloot worden gesteld aan extreem geluid doof worden of tinnitus ontwikkelen, dat geldt zowel voor de volwassendieren als voor de jonge dieren;	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.127	Artikel 5.4.e is een onduidelijke regel	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

28.128	Artikel 5.4.f. Er wordt regelmatig met auto's en motoren gecroost op de grote parkeerplaats bij de Deventerpoort (aangewezen voor maximaal categorie 2). De gemeente wil niet handhaven. Het gebied ten noorden van de munitiebunkerstrip is recent verkocht aan de ondernemer van Eck. Dit gebied ligt midden op de Lonnekerberg. Afgesproken is dat het gebouw alleen gebruikt wordt voor opslag en het gebied niet gebruikt wordt voor grote lawaaimakers. Het gebied mag geen bijdrage leveren aan nog meer milieueffecten op de Lonnekerberg, waaronder licht en geluid uitstraling. Het vergroten van de geluidscontour hier is dus niet conform afspraak. Ook moet dit gebied niet verder worden bebouwd. Automotive activiteiten in de gebieden met cat. 1 en 2 moeten expliciet worden uitgesloten van grote lawaaimakers om het crossen met auto's en motoren in deze gebieden te voorkomen.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.129	Artikel 8 Natuur: Recreatief medegebruik is toegestaan voor zover dit niet leidt tot een significante aantasting van de wezenlijke natuurkenmerken en natuurwaarden. Onduidelijk is wat wordt verstaan onder significante aantasting en onduidelijk is wat wordt verstaan onder wezenlijke waarden.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

28.130	De focus van de gemeente is voor wat betreft het natuurbegrip erg eenzijdig gericht op de generieke flora- en fauna ontheffing en de daarin aangegeven bepaling over de Veldleeuwerik. Zo is er door ADT in het mooie gebied van Defensie met veel bosranden met goede mantel- zoomvegetaties, ten behoeve van het ontwikkelen van het natuurgebied enorm veel bos gekapt. Dat was zeer slecht voor de vleermuizen (significante aantasting van de wezenlijke natuurwaarden) en het was zeer slecht voor de grote populatie vlinders waar de voormalige vliegbasis om bekend stond (significante aantasting biodiversiteit). Echter ADT vond dat de Veldleeuwerik veel belangrijker was. ADT liet daar vervolgens door het Sovon 3 rapporten over schrijven en door die eenzijdige focus is de Veldleeuwerik nu wel beschermd (de gunstige staat van instandhouding is bepaald op xx broedparen en de monitoring is daarop gericht). Ondertussen zijn de vleermuizen en andere flora en fauna verdreven naar de randen van het terrein en naar de lonnekerberg. Zonder dat is ingegaan op de gunstige staat van instandhouding .. En juist in die bosranden wordt nu een groot evenemententerrein tot ontwikkeling gebracht zonder dat voldoende aandacht wordt besteed aan de g.s.v.i. van andere strikt beschermde soorten in het kader van de Flora en faunawet.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
--------	--	--	--

28.131	Artikel 8.2 a. Uitkijktorens mogen a.g.v. dit artikel onbepaald in aantal en oppervlakte en hoogte in het natuurgebied worden neergezet. Gezien het gegeven dat het natuurgebied aan een commerciële partij zal worden verkocht middels een openbare aanbesteding is het van belang de bouwmogelijkheden in het Natuurgebied in dit bestemmingsplan te reguleren. Dit artikel is te onbepaald en te verstrekkend. Er kan niet worden gesproken van een goede ruimtelijke ordening. Zeker niet in relatie tot de begripsbepalingen behorend bij artikel 1.47 waarin recreatief medegebruik wordt gedefinieerd als "extensieve recreatie en educatief medegebruik met bijbehorende voorzieningen, waaronder een uitkijktoren, speelplekken en kijkhutten, musea, ondergeschikte en ondersteunende horeca, met bijbehorende ontsluitingswegen en parkeervoorzieningen". Artikel 8 is in combinatie met de begripsbepaling uit artikel 1.47 (extensieve recreatie) en de begripsbepaling uit artikel 1.43 (ondergeschikt = 49% van de oppervlakte) in relatie tot de horeca, te verstrekkend en te onbepaald.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
--------	--	--	--

28.132	Artikel 10. Waarde-Cultuurhistorie. Dit artikel heeft betrekking op de oude munitiebunkerstraat die in de Lonnekerberg steekt. Wij vinden dat de volledige munitiebunkerstraat met alle wallen die rond de munitiebunkers liggen en met alle beplanting moet vallen onder de bescherming van dit artikel. Dus niet alleen een smalle strook in het midden van de munitiebunkerstraat. Wij vinden het vreemd dat de volledige munitiebunkerstraat 100% als bouwvlak wordt aangemerkt waar de ondernemer dus in dit gebied overal nieuwe gebouwen kan gaan oprichten, terwijl het gebied landschappelijk gezien een integraal onderdeel vormt van het omliggende landschap. Nieuwe gebouwen moeten niet in dit gebied worden gebouwd, laat staan gebouwen van 20 meter hoog. Dat is bizar. Dit gebied hoorde tot 2013 tot de EHS en heeft hoge natuurwaarden. Er moet veel meer rekening worden gehouden met de natuur- en landschapswaarden in dit totale gebied! Ook zijn wij van mening dat in dit gebied geen verlichting thuis hoort anders dan een bescheiden vleermuisvriendelijke amberkleurige verlichting, met een lage lux, aan de gevels van de bestaande gebouwen. Het toestaan van verlichting (wit licht) en lichtmasten van 20 meter hoog is niet passend in het totale gebied van de munitiebunkerstraat.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
--------	---	--	--

28.133	Heel artikel 10 moet van toepassing worden verklaard op de totale munitiestraat en niet slechts op een smalle strook in het midden van de munitiestraat. Dat geldt dus ook voor artikel 10.4. Aangegeven wordt dat de vergunning wordt geweigerd als de cultuurhistorische waarden onevenredig worden geschaad. Het vreemde is dat de gemeente bij de cultuurhistorische waarden een focus heeft op gebouwen en niet op het bijbehorende landschap terwijl het juist de combinatie van bebouwing, de wallen en de beplanting is die het gebied zo uniek maakt. Waardoor het totale gebied moet worden beschermd. Er zal niet alleen moeten worden gekeken naar het rooien en verwijderen van houtwallen en singels, maar ook naar het verwijderen van bos. Anders is het bos in dit gebied vogelvrij. In het gebied liggen bossen die moeten worden beschermd en niet worden gekapt ten behoeve van bebouwing, parkeerterrein extra infra of anderszins.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.134	De bouwhoogte voor gebouwen van 20 meter hoog is niet passend in het Middengebied, niet in het natuurgebied en ook niet op het bedrijventerrein. Het bouwvlak van de gronden behorend tot het bedrijventerrein-Leisure is véél te groot, gezien de plankaart/verbeelding. Het bouwvlak moet niet over het gebied met 100 jaar oud bos en oude bosbodems worden gelegd, zoals op de oostzijde van de Strip is gebeurd .. Ook moet het bouwvlak niet over het oude bos op Oostkamp worden gelegd en over de oude munitiestraat worden gelegd die in de Lonnekerberg steekt. Deze gebieden moeten gevrijwaard blijven van extra bebouwing.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

28.135	Lichtmasten mogen volgens de regel ook 20 meter hoog zijn en mogen buiten het bouwvlak worden opgericht, evenals andere bouwwerken geen gebouw zijnde. Deze hoogte is gezien de landschappelijke en natuurlijke omgeving en het voorkomen van een groot aantal vleermuissoorten in en rond het gebied niet gewenst. Lichtmasten horen in dit gebied een veel lagere hoogte te hebben, ook moeten ze worden voorzien van vleermuisvriendelijke verlichting (amber kleurig en een lage lux) en dient de verlichting te worden afgeschermd zodat er geen uitstraling plaatsvindt naar omliggende gebieden. Recent heeft de ondernemer overal op het terrein hoge sportvelden verlichting aangebracht (zonder vergunning). Het is wenselijk dat deze niet worden gelegaliseerd, door middel van bepalingen die in dit bestemmingsplan zijn opgenomen. Deze ten onrechte in het afgelopen jaar zonder vergunning geplaatste hoge (sportvelden) verlichting met wit licht, die uitsteekt boven de bestaande bosgebieden en boselementen moet worden vervangen door lage verlichting voorzien van vleermuisvriendelijke verlichting (amberkleurig en lage lux). Artikel 19. mag daar geen uitzondering voor maken voor de hoge lichtmasten die recent door de nieuwe eigenaar zijn opgericht (met fel wit licht). Deze hoge lichtmasten zijn recent opgericht zonder vergunning en in strijd met het vorige bestemmingsplan. In het vorige bestemmingsplan is weinig geregeld daar het een terrein van Defensie betrof, maar deze lichtmasten van 20 meter hoog die nu plots zijn opgericht door de nieuwe eigenaar zijn niet ten behoeve van defensiedoeleinden opgericht.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
--------	---	--	--

28.136	Artikel 13 is een heel merkwaardig artikel dat even regelt dat alles in het natuurgebied straks weer op de schop kan en e.e.a. mag worden ingericht voor bovengenoemde activiteiten, w.o. nog meer parkeervoorzieningen en verhardingen en nog meer bouwwerken geen gebouw zijnde plus RPAS-vliegen. Een zeer ongewenste ontwikkeling in het natuurgebied. Het betreft hier dus drones, onbemande helikopters, multicopters, of vliegtuigen en daaraan gelijk te stellen objecten die ongelimiteerd worden toegestaan boven het natuurgebied en boven het grote bedrijventerrein. Er worden geen beperkingen aan het gebruik gesteld, zelfs niet in en boven het natuurgebied. Gezien de regelgeving is het de vraag of RPAS-vliegen wel mag in de nabijheid van een luchthaven. Activiteiten als RPAS worden aan de Noordkant toegestaan (zie het bestemmingsplan voormalige vliegbasis Noord) . Het is niet logisch om dit zowel aan de zuidkant als aan de noordkant van het luchthavengebied toe te staan. Het is helemaal niet logisch om dit gebruik op en boven het Natuurgebied toe te staan, dat is zelfs in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Eerder was een modelvliegclub in het gebied actief, maar die moest verdwijnen omdat ze vlogen boven het nieuwe natuurgebied, en verstorend kon werken op de fauna. Het is niet wenselijk dat er boven het nieuwe natuurgebied wordt gevlogen en ook niet wenselijk als er over paden die zijn opengesteld voor recreatie wordt gevlogen. Niemand wil een multicopter in z'n nek. En vogels en vleermuizen zitten ook niet te wachten op zo'n roofvogel die voor veel verstoring en onrust zorgt. Hangar 11 op Oostkamp lijkt ons een prima locatie om RPAS vliegen als indoor activiteit toe te staan.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
--------	--	--	--

28.137	Artikel13b. De nadere eisen die B&W kan stellen die gebaseerd moeten zijn op de beleidsregel Ruimtelijke Kwaliteit is een schaamlapje. Dat document gaat zoals gesteld niet uit van het beschermen van natuur- en landschapswaarden, maar is vooral stedelijk gericht op het behouden van zichtlijnen (asfalt) en cultuurhistorische bebouwing (geen sloop).	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.138	Artikel13c. Belangrijk is om hier te vermelden dat de omgeving van het bedrijventerrein een natuurlijke omgeving is die valt onder de richtwaarden voor het buitengebied en niet een 'gemengde zone', want anders kunnen alle milieu categorieën op het- bedrijventerrein direct een klasse omhoog, met als gevolg nog meer geluidshinder en verstoring van de natuur.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.139	Artikel 14. Cultuurhistorisch attentiegebied is alleen van toepassing op het slopen van gebouwen. Bos en landschapselementen worden door deze bepaling niet beschermd. De beleidsregel Ruimtelijke Kwaliteit geldt blijkbaar niet voor de andere gebieden die niet onder 'cultuurhistorisch attentiegebied' vallen. Dat is vreemd, want het attentiegebied heeft vnl. betrekking op zichtlijnen (asfalt- en klinkerwegen) en bebouwing. Het attentiegebied beschermd niet landschappelijke kwaliteit. Beplanting en bouselementen worden door deze beleidsregel onvoldoende beschermd. Dat geldt ook voor de gebieden die buiten het cultuurhistorisch attentiegebied vallen en die bestaan uit (oud) bos en waardevolle beplanting. Het is vreemd om ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit te verwijzen naar een beleidsregel die ieder moment door B&W kan worden aangepast.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.140	Artikel 16. Wijzigingsregels. Het is ongewenst het aanpassen van de Staat van bedrijfsactiviteiten over te laten aan B&W. Het is een lijst van de VNG die op goede gronden is vastgelegd, B&W moet niet op eigen wijze aanpassingen in de lijst doorvoeren;	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

28.141	Artikel 16.c. Wij begrijpen niet waar dit artikel betrekking op kan hebben gezien de voorgeschreven maten, afmetingen en percentages in de regels van het bestemmingsplan al extreem veel aangeven en op maximaal gesteld zijn. Het is ongewenst om de voorgeschreven maten en afmetingen en percentages met 20% te laten wijzigen door B&W. Immers de strijdigheid met de Ladder duurzame verstedelijking kan daarmee nog verder worden vergroot 79000 m² + 20% kan niet de bedoeling zijn. Dat is geen goede ruimtelijke ordening. Aan de hoogte van bouwwerken en gebouwen worden al geen beperkingen gesteld en 20 meter hoog + 20% is onbehoorlijk en geen goede ruimtelijke ordening. Ondergeschikte automotieve, horeca, detailhandel, kantoren! dienstverlening staat al op een te hoog percentage (49% van de oppervlakte). Het verhogen met 20% naar 69% is in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Waar heeft artikel 16c dan wel betrekking op? Deze opmerkingen zijn ook van toepassing op Artikel 15 Afwijkingsregels (lees dan + 10% i.p.v.+ 20%).	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.142	In de afweging van de wijzigingsregels wordt gemist de onevenredige aantasting van de Ruimtelijke Kwaliteit en de Natuur- en Landschapswaarden.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
28.143	Artikel 18: Voor het aanleggen van parkeerterrein binnen de bestemmingsgrens dat bij het gebouw hoort Op de plankaart/verkenning wordt geen bestemmingsgrens per gebouw gelegd, dat betekent dat parkeerterreinen binnen de bestemmingsgrens van "bedrijventerrein Leisure" overal mogen worden aangelegd. Dat mag er echter niet toe leiden dat bos, singels en houtwallen moeten worden gekapt. Er zal bij 18.d moeten worden aangegeven dat de ruimtelijke kwaliteit niet mag worden aangetast en dat voor het aanleggen van parkeerplaatsen, laad- en losruimten geen bos, houtwallen en singels mogen worden gekapt. Het beschermen van de ruimtelijke kwaliteit en het landschappelijke waarden ontbreekt nu bij artikel 18.d.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

Aanvullende opmerkingen Stil			
28.144	a. Aanvullende rapporten	Ter kennisneming aangenomen, voor de antwoorden wordt verwezen naar eerdere reacties over dit onderwerp.	Nee
	b. De zones variëren en kloppen niet	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
	c. Nieuwe vleermuisverblijfplaatsen in nieuwe natuur	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
	d. De berekende zone in de Tebodin rapporten is anders dan die nu voorligt.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
	e. Nadere stukken over de evenementenlocatie	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
	f. 1 De kaartweergave geeft de maximale geluidbelasting onvoldoende weer.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
	f.2 De exacte locatie van het proefdraaien dient voor vaststelling BP bekend te zijn	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
	f.3 De zone van het proefdraaien dient gelabeld te worden	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
	g. de modelinformatie is niet ontvangen	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

NR. 29	Stichting Lonneker Land / Stichting Natuur- en Milieuraad Enschede		
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
29.1	Wij hebben ernstige bezwaren tegen de voorgestelde geluidscontour van 50 dB rondom de werkparken. Bij de werkparken wordt ten westen en zuidwesten van De Strip en ten zuiden en oosten van Hangar 11 een grotere afstand tussen de rand van de werkparken en de 50 dB-contour gehanteerd dan de gebruikelijke richtwaarde van 300 m (bij milieucategorie 4.2). Ten zuidwesten is het onbegrijpelijk waarom het parkeerterrein eveneens een grote geluidsruimte moet krijgen.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

29.2	Vergelijkenderwijs hebben andere 4.2-industriezones in Nederland - waar nota bene binnen zo'n zone diverse fabrieken/bedrijven staan- dikwijls een kleinere omvang, d.w.z. lettend op de richtafstand van 300 m vanaf de randen van de zwaartepunten van de terreinen. Een voorbeeld is te vinden in Gouda, industriegebied "Hollandsche IJssel"; in de uiterste zuidwesthoek van het terrein loopt de 50 dB-contour zelfs over het terrein zelf, een bewijs dat niet over de volle lengte van het terrein een maximale geluidsruimte nodig is. Voor de werkparken "Strip" en "Hangar 11" is gekozen voor maximale benutting van de geluidsruimte tot de eerstvolgende woningen in de omgeving en kan niet van een sturend beleid inzake de omringende landschappen en extensieve recreatie daarin gesproken worden: de 300 m wordt vrijwel overal verre overschreden. Voor de berekening van de 50 dB-contour is er duidelijk gebruik gemaakt van een meetpunten-bron over een behoorlijke lengte van de Strip, als het ware een verzameling van bedrijven simulerend die tegelijkertijd in bedrijf zijn: "alle m2 van 43 hectare tegelijkertijd in gebruik". Wij achten die maximale geluidsruimte onnodig en ongewenst. Het is jammer voor de investeringen in het EHS-gebied ten westen van de Strip en wij vrezen voor ecologische en natuurbelevingsschade in EHS-park en landschap Lonnekerberg. Bij een milieucategorie 4.2 mag geluidsuitstoot overdag en 's avonds gelijk zijn; wij hebben hier echter te maken met werkparken die hoofdzakelijk overdag activiteiten hebben en te midden van natuur liggen. De 50 dB-contour is daarop niet aangepast, maar het maximale -uitsluitend gericht op de gevels van woningen in de omgeving- is verkregen. Door de permanente geluidszonering verliest de gemeente Enschede de regie over mogelijke ontwikkelingen. De zwaarste geluidsbronnen- Oostkamp en waarschijnlijk Strip-Noord -liggen tegen het meeste waardevolle natuurgebied, Lonnekerberg, aan.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
------	---	--	--

29.3	Aansluitend hebben we ernstige bezwaren tegen de geluidsruimte die de voormalige bunkerstrook krijgt. Historisch gezien is deze strook altijd een rustig gebied geweest, behorend tot de ecologische zone en instekend in het natuurgebied Lonnekerberg. Wij pleiten voor een geluidscontour met maximale afstand 300 m ten oosten van Hangar 11 om de volgende redenen: 1. De munitiebunkerstrook is historisch gezien altijd ecozone geweest 2. De afstand van 600 m van Hangar 11 oostwaarts naar Lonnekerberg, waardoor de fauna en personen in het natuurgebied dagelijks onnodig meer overlast kunnen ondervinden dan als de 50 dB-lijn meer westwaarts zou liggen. 3. Er is geen duidelijke reden waarom ook de bunkerstrook-ook nu weer met bestemming "voedselverwerking"- tot milieucategorie 4.2 zou moeten behoren. 4. Er is met betrekking tot de diverse -ook zeldzame- vleermuispopulaties voor het oosten van Hangar 11 geen flora- en fauna-ontheffing verkregen. Aan behoud of vergroten van de biodiversiteit wordt geen goed gedaan. Vleermuisprotocollen worden niet gevolgd. 5. Ten oosten van Hangar 11 is geen geluidswal voorzien en de hangar is slecht geïsoleerd. Het achtergrondgeluid in de natuurgebieden gaat aanzienlijk omhoog; dit gaat grote gevolgen hebben voor de fauna in de natuurgebieden.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
------	---	--	--

29.4	Gezien de vrijstellingsbepalingen voor de werkparken en de "gemiddelde geluidsruimte" zou het kunnen zijn dat dagelijks of bijv. driemaal per week gedurende bijv. 2 uur per dag een automotieve activiteit kan plaats vinden van 100 dB geluid of meer. Er is dan niet uit te sluiten dat benzine- of dieselmotoren bij karting, draglines, helikopters en dergelijke in zo'n geval toch mogelijk zijn, met alle belevingsnadelen van dien voor de recreant in EHS-gebied en Lonnekerberg. Gezien eerdere toezeggingen door bestuurders/verantwoordelijke gezagsdragers moeten in het bestemmingsplan motorcross, karten en trainen daarvoor expliciet worden uitgesloten.	Bestuurlijk uitgangspunt is altijd geweest om de milieu-impact te beperken tot categorie 4.2. Hiermee wordt o.a. voorkomen dat regulier crossen en karten met hogere milieueffecten mogelijk wordt. Het is nooit de intentie geweest om crossen en karten in algemene zin niet toe te staan, waardoor bijvoorbeeld karten met elektrische motoren wel mogelijk is.	Nee
29.5	In het huidige bestemmingsplan staat er niets over de lengte van het broedseizoen. De Flora en Fauna-wet bepaalt geen periode. Stelt dat verstoring van nesten is verboden. Wie gaat nu vaststellen dat er gebroed wordt?	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
29.6	Geluidsbeperkingen worden alleen gegeven voor evenementen met een etmaalgeluidsbelasting van max 70 dB. Gelet op de ligging van De Strip is er echter bij normale evenementen (met een etmaalgeluidsbelasting van max 50 dB op 300m) al sprake van (broed)verstoring bronbelasting. Het is dan ook onbegrijpelijk waarom in het broedseizoen geen beperkingen worden opgelegd t.a.v. het brongeluid.	Zowel voor de evenementen binnen als buiten het broedseizoen geldt de beperking van 70 dB(A). In het Sovon rapport is dit beschouwd, waarbij de conclusie is dat het geen problemen oplevert voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.	Nee
29.7	De aanwezige bosstructuren op De Strip en Oostkamp zijn van belang vanwege de aanwezige natuurwaarden en vanwege de verbinding die zij vormen tussen de Lonnekerberg, de Nieuwe Natuur op het vliegveld en via het Natuurnetwerk Nederland met de overige bos- en natuurterreinen in de omgeving. Deze dienen adequate bescherming en overeenkomstig de bestemming 'bos' te krijgen en niet te worden bestemd met een bouwblok voor bedrijventerrein/"leisure".	Het bestemmingsplan werkt op dit punt de structuurvisie van 2009 uit. De ecologische schakel is de NNN tussen de werkgebieden en de landingsbaan. De landschappelijke waarden worden door de beleidsregel ruimtelijke kwaliteit geborgd. De effecten op de natuur zijn in de MER beschreven. Het bestemmingsplan is daarop geënt.	Nee

29.8	Uit onderzoek is gebleken dat in de betreffende bosgebieden onder andere de das en de boommarter voorkomen. Omdat deze soorten en 12 verschillende vleermuissoorten voorkomen op de Lonnekerberg is het zeer waarschijnlijk dat zij ook op De Strip en Oostkamp leven, daar het gebied landschappelijk gezien één geheel vormt. Ook in de MER wordt aangegeven dat het zo goed mogelijk behouden van de huidige leefgebieden noodzakelijk is om de negatieve effecten op vleermuizen en vogelsoorten te verminderen. Wij zien die bescherming niet terug in de regels van het bestemmingsplan.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
29.9	De vlinderstichting kwam in de jaren '90 tot de conclusie dat de hoge vlinderstand een duidelijke correlatie en samenhang vertoonde met de aanwezige bosranden. Om de biodiversiteit in het gebied te behouden is het van belang het bos, de houtwallen, bossingels en bosranden te beschermen voor verdere bomenkap. Wij hebben nu in het bestemmingsplan geen beperkingen kunnen vinden met betrekking tot het omgaan met bos in de werkparken. Volgens ons mag hier helaas vrijelijk mee worden omgegaan en is er in de bestemming geen garantie voor behoud van bos. Kap is ook in strijd met het compensatiebeginsel van de provincie.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

29.10	Aansluitend bij het vorige ten aanzien van bos en coulisselandschap hebben de commissie Wientjes en het Kwaliteitsteam adviezen geformuleerd ten aanzien van het behoud van de landschappelijke kwaliteiten van het gebied en de landschappelijke relaties die het gebied aangaat met de omliggende landgoederen, waaronder de Lonnekerberg. Wij onderschrijven de adviezen van (met name) het kwaliteitsteam. Wij menen dat het opnemen van deze adviezen in de vigerende bestemmingsplannen en gebiedsvisie noodzakelijk is. Wij adviseren u om deze adviezen tot de uwe te maken en aan te geven dat het door het kwaliteitsteam opgestelde Gebiedsprofiel met spelregels en beeldkwaliteitsboek leidend moet zijn bij de verdere planologische en technische invulling van het gebied. Daarmee geeft u uzelf een handvat voor de verdere beoordeling van de door lagere overheden op te stellen en/of opgestelde plannen.	Het beeldkwaliteitplan van het Kwaliteitsteam is als kaderstellend in de "gebiedsgerichte uitwerking van de structuurvisie luchthaven 2009" opgenomen. Dit gebeurde in overleg met het kwaliteitsteam. De uitwerking van de structuurvisie vond tijdens het vooroverleg plaats zodat hun reactie en de inhoudelijke afstemming parallel gebeurden. De beleidsregel voor ruimtelijke kwaliteit is de vertaling van toetsbare criteria.	Nee
29.11	Om de aantrekkelijkheid van Technology Base Twente (het hele gebied, dus Noord en Midden) te behouden zou het passend zijn om aan vergunningverlening voor evenementen op deze locatie de eis te verbinden dat het evenement de landschapskenmerken van Technology Base Twente (o.a. verwoord in de brochure "Een nieuwe basis") eerbiedigt en niet schaadt. Deze voorwaarde dient opgenomen te worden in het bestemmingsplan.	De evenementen zijn beperkt tot De Strip en Oostkamp. Hierbij wordt juist gebruik gemaakt van de bijzondere locatiekenmerken. De shelters en de rolbaan bieden een pittoreske en unieke karakter voor het evenemententerrein waardoor zich de locatie sterk onderscheidt van andere locaties. De landschapskenmerken en voor de cultuurhistorische lagen worden geborgd door de beleidsregel ruimtelijke kwaliteit en het cultuurhistorisch attentiegebied.	Nee

29.12	Als uit monitoring blijkt dat het aantal van 12 evenementen per jaar te veel is voor fauna, is er bij rechte geen mogelijkheid meer om dit aantal terug te draaien. Dit irreversibele effect is ongewenst. Door de toezegging is er in feite in iedere maand van het broedseizoen een geweldige verstoring mogelijk. Het effect van maandelijks een zware verstoring bij vleermuizen is niet onderzocht; sommige soorten hiervan kunnen wel degelijk gehoorschade en schade als gevolg van verstoring en desoriëntatie oplopen. Onduidelijk is ook waarom het volledige gebied van de werkparken nodig is voor de 12 evenementen. In veel andere gebieden in Nederland bestaat de gewoonte om zware evenementen, zoals festivals, slechts twee keer per jaar toe te staan, met het oog op vereiste rust voor de natuur en de woonomgeving. Ook de op- en afbouw van materiaal voor de evenementen werkt verstorend voor de omgeving, dus het gaat niet slechts om 12 dagen per jaar, maar ca. 60. Volgens het evenementenbeleid van de gemeente is niet elke locatie geschikt voor elk type evenement; er is een toetsingskader voor de relatie evenement/omgeving/diversiteit. Voor de werkparken heeft de ondernemer echter te veel vrijheid en wordt te weinig gelet op de effecten naar de omgeving.	In de "Gebiedsgerichte uitwerking Structuurvisie Luchthaven 2009" zijn De Strip en Oostkamp benoemd als evenementenlocatie. Het bestemmingsplan borduurt daar op voort. In het opgestelde milieueffectrapport (behorend bij beide documenten) zijn de eventuele gevolgen van evenementen onderzocht, evenals de maatregelen die genomen moeten worden om de gevolgen voor de omgeving te beperken. Het onderzoek van Sovon dat betrekking heeft op broedvogels en vleermuizen is daarin meegenomen. Daar komt bij dat een soortenmanagementplan is opgesteld, op basis waarvan een ontheffing voor de Flora & faunawet is verleend. Daar is een monitoringsplicht aan gekoppeld om te kunnen beoordelen of de instandhoudingsverplichtingen worden gehaald. De resultaten van de monitor kunnen aanleiding geven tot extra maatregelen in het bestemmingsplan en/of bij vergunningverlening.	Nee
-------	---	---	-----

29.13	Ten onrechte wordt in de toelichting bij het bestemmingsplan gesteld dat er bij de voorgenomen ontwikkelingen geen sprake is van een Stedelijke Ontwikkeling. Gesteld wordt dat, vanwege de uiterst nauwkeurige begrenzing en bestemming "militair terrein", het gebied is te kwalificeren als stedelijk gebied. Dit is een buitengewoon vreemde stelling: er zijn in Nederland vele voorbeelden te vinden van militaire (omrasterde) terreinen die unieke natuurkwaliteiten hebben en zeker niet behoren tot stedelijk gebied. Dat is ook op de Voormalige Vliegbasis Twenthe het geval. Defensie heeft zich in het verleden zeer ingespannen de grote groengebieden binnen het luchthaventerrein als natuurterrein te beheren. Het kwalificeren van deze terreinen als "stedelijk gebied" doet geen recht aan de feitelijke situatie. De realisering van 50 hectare gezoneerd bedrijventerrein en het toevoegen van 53.000 vierkante meter bebouwing met een potentiële hoogte van 20 meter op De Strip en Oostkamp alleen al maakt een toets aan de ladder Duurzame Verstedelijking noodzakelijk. Op grond van de bestemming kan de oppervlakte worden ingevuld met kantoren. De voorgenomen bestemming maakt de vestiging van alle bedrijven tot en met categorie 4.2 mogelijk, vestiging is niet beperkt tot leisure-gerelateerde bedrijven, in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij maken ernstig bezwaar tegen de potentiële verstedelijking.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	---	--	--

NR. 30			
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
30.1	Het voormalige terrein van luchthaven Twenthe is een uniek natuurgebied dat als zodanig behouden moet blijven. Het vestigen van welk bedrijventerrein dan ook zorgt voor onomkeerbare schade aan unieke natuur en cultuurhistorie. Verzoek is om het Groene Hart te respecteren en te behouden, door af te zien van de bestemming tot Bedrijventerrein.	De gemeenteraad van Enschede en Provinciale Staten van Overijssel hebben de afgelopen jaren meerdere beleidskaders vastgesteld, waarin de afweging is gemaakt omtrent de ontwikkelrichting van het terrein. Gekozen is voor een ontwikkeling in lijn met het advies van de Commissie Wientjes: "Maak van de luchthaven Twente een iconische internationale ontwikkel-, demonstratie-, en productiezone voor 'Advanced Materials and Manufacturing'. In een fraai coulisselandschap rond het Twentse vliegveld worden groen en rust gecombineerd met de bruisende energie van duurzame hightech bedrijvigheid. Kortweg: Technology Base Twente. Het terrein is gelegen in het groen, te midden van stedelijke centra en onderdeel van het netwerk van topbedrijven en kennisinstellingen in Twente. Een unieke start- en landingsbaan met vliegfunctie maken het gebied tot een zeer onderscheidende 'asset' voor bedrijvigheid. De herontwikkeling is onderdeel van de totale transformatie van de voormalige militaire basis tot gebied met ruimte voor natuur, wonen, ontspannen en werken."	Nee

30.2	Vrees is dat er een bedrijventerrein wordt ontwikkeld dat evengoed op een andere locatie gevestigd kan worden. Een landingsbaan is voor een drone-testcentrum bijvoorbeeld helemaal niet noodzakelijk en gezien de huidige wetgeving zelfs ongewenst. Hoe wordt gegarandeerd dat er echt unieke bedrijvigheid wordt toegelaten? Daarnaast is in de 'Herijking Visie bedrijventerreinen Netwerkstad Twente' uit 2013 duidelijk aangegeven dat er voor de komende tientallen jaren een overschot is aan bedrijventerreinen in de regio Twente. Door het ontwikkelen van Technology Base wordt alleen maar meer bedrijventerrein aan de bestaande voorraad toegevoegd. Het feit dat Enschede Technology Base Twente moet compenseren door andere geplande bedrijventerreinen in te leveren, duidt er op dat op de luchthaven een regulier bedrijventerrein wordt ontwikkeld.	Het inzetten van de landingsbaan voor drones komt vanuit de vraag van dronespartijen en maakt juist deze lokatie zo uniek voor de dronessesector. Aan de benodigde wetgeving wordt gewerkt door het Ministerie. Technology Base heeft een eigen onderscheidend profiel dat is opgenomen in de Structuurvisie. Daarmee is het geen regulier bedrijventerrein. In de Structuurvisie is nu aangegeven dat het unieke profiel van dit terrein in het bestemmingsplan wordt aangescherpt en dat over deze profilering, het beoogde oppervlak en de eventuele noodzaak en wijze van compensatie van deze nieuwe uitgifte, bestuurlijke afspraken worden gemaakt tussen de gemeente, de provincie en de regio via het regionaal programmeren bedrijventerreinen voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Alle andere sectoren zijn locatiegebonden (luchthaven, Safety & Security) en hoeven niet worden gecompenseerd.	Nee
30.3	Hoe worden de verschillen tussen de gehanteerde kengetallen voor werkgelegenheid voor AXL en aantallen medewerkers van ervaren vliegtuigslapers elders verklaard? Vraag is of de gemeente bereid is om de kengetallen uit de werkgelegenheidsstudie nogmaals op realiteitsgehalte te beoordelen. Daarnaast is de verwachting dat Technology Base Twente vooral werkgelegenheid wordt gecreëerd op MBO+ en hoger opgeleid personeel, terwijl er in Twente juist behoefte is aan banen voor lager en middelbaar opgeleid personeel. Hoeveel van de circa 1.100 nieuwe banen zijn er voor deze groep?	De verschillen in de aangegeven werkgelegenheid bij AXL en de aantallen medewerkers bij een ander bedrijf in deze sector, komen voort uit een verschillen in werkprocessen en activiteiten. Het rekenen met kengetallen is gebruikelijk om een verwachting over werkgelegenheid te kunnen bepalen. De realiteit per bedrijf zal daar natuurlijk van af kunnen wijken, het blijft een kengetal en een gemiddelde voor de betreffende bedrijfstak. Op dit ogenblik zien wij geen reden om de kengetallen te herzien. In Enschede hebben we geen tekort aan banen voor laagopgeleiden, maar juist een tekort aan banen voor middelbaar en hoog opgeleiden. Er is wel sprake van een verdringingseffect omdat de middelbaar opgeleiden nu de banen voor laagopgeleiden 'bezetten' (Atlas van Gemeenten "participatiewijzer Enschede 2015"). Uit onderzoek blijkt overigens dat hoogopgeleiden werkgelegenheid creëren voor laagopgeleiden door onder andere bestedingseffecten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan banen in de dienstverlenende sector, zoals de horeca.	Nee

30.4	Kan inzichtelijk gemaakt worden wat de jaarlijkse kosten zijn van het exploiteren van de luchthaven en hoe deze kosten worden gedekt? Vermoeden is dat het overgrote deel van de luchthavenkosten wordt betaald door de belastingbetaler, terwijl er maar een zeer selecte groep mensen gebruik van maakt. Is er al een staatssteuntoets gedaan?	Voor de exploitatie van de luchthaven zijn berekeningen gemaakt waarin alle kosten en opbrengsten zijn meegenomen. Daaruit blijkt dat de luchthavenexploitatie sluitend is. Dat is bevestigd in een second opinion. Staatsteun is niet aan de orde.	Nee
30.5	De wijze waarop de 18.000 vliegbewegingen voor General Aviation is vastgesteld is onrealistisch. Uitgegaan is van het 'natuurlijke verzorgingsgebied', maar dat is natuurlijk veel te globaal. Luchthaven Twente biedt nu ook al mogelijkheden voor General Aviation, maar het aandeel is nu slechts 2.500 vliegbewegingen. Waarom is dat aandeel nu niet al veel groter? Er wordt geen rekening gehouden met de groei-ambities van vliegvelden Eelde en Teuge, die eerder in aanmerking komen om de eventuele verplaatsing vanuit Lelystad op te vangen. Ook het feit dat recreatievluchten in Duitsland goedkoper zijn dan in Nederland is niet meegenomen. Vraag is om een nieuwe en beter onderbouwde berekening te maken van het aantal vliegbewegingen voor General Aviation en de geluidscontour daarop aan te passen.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
30.6	De manier waarop men zonder verkeerstoren de vliegtuigen uit elkaar wil houden stemt niet gerust. Daarbij komt dat men in Twente wil experimenteren met onbemande (vracht)vliegtuigen, dat nog een groter risico op botsingen in de lucht oplevert. Welke garanties kunnen worden gegeven dat de veiligheid in de lucht rondom de luchthaven wordt gewaarborgd en dat er adequaat wordt opgetreden in geval van een calamiteit?	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

30.7	Bij het evenemententerrein van Van Eck is een overschrijding van de geluidsnorm toegestaan van 12 keer per jaar. Voor aanwezige dieren, met name vleermuizen, is dit zeer schadelijk. Bovendien is het niet passend voor een uniek natuurgebied tussen stedelijke kernen (Oldenzaal, Enschede, Hengelo) waar rust juist van bijzonder grote waarde is. Overschrijding van de geluidsnorm is ook in strijd met de duurzame ambities die ook in de Gebiedsvisie zijn omschreven. Verzoek is om de toegestane overschrijding van de geluidsnorm te schrappen.	Overschrijding van een wettelijke geluidsnorm is niet aan de orde, met de regeling wordt voorzien om maximaal twaalf keer per jaar af te wijken van de opgenomen geluidszone tot een maximum van 70 dB(A).	Nee
30.8	De MER heeft geen aandacht voor het gelijktijdig plaatsvinden van de vliegbewegingen en het genieten van het buitenleven in de weekenden en de zomermaanden. Verzoek is om dit in de besluitvorming mee te nemen. Daarnaast heeft de MER alleen aandacht voor de uitstoot van fijnstof op het luchthaventerrein zelf en niet in de omgeving, terwijl het tot serieuze gezondheidsklachten kan leiden. Hoe wordt dit meegenomen in de besluitvorming? Verzoek is om een gedegen monitoring van de luchtkwaliteit toe te passen als de plannen doorgaan.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
30.9	In het luchthavenbesluit, de Gebiedsvisie en bijbehorende MER is geen enkele aandacht besteed aan de (negatieve) effecten op het toerisme, terwijl dit wel een belangrijke economische pijler is in Twente. Hoewel recreatievluchten enige toeristen trekken, leidt dit ook tot geluidshinder wat niet bijdraagt aan de rust en natuur waar Twente zo bekend om is. De negatieve effecten van intensief recreatief luchtverkeer op de werkgelegenheid in de toerisme-industrie is niet integraal meegewogen. Vraag is wat de netto-effecten van de luchthavenplannen op het toerisme in Twente zijn, zowel in directe werkgelegenheid als in economische bestedingen.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

30.10	Er zijn nog veel onduidelijkheden, veel aannames zijn slecht onderbouwd (bijvoorbeeld geluid en werkgelegenheid) en aspecten worden niet of in beperkte mate meegewogen (geluid, fijnstof, effecten op toerisme, gevolgen voor windenergie). Dit leidt tot een onvolledig en ondoorzichtig besluitvormingsproces dat niet aan de eisen van een goede democratie voldoet. Oproep is om absolute openheid van zaken te geven over de financiële gevolgen van de plannen.	In de verschillende plannen (luchthavenbesluit, provinciale gebiedsvisie, gemeentelijke structuurvisie, gemeentelijke bestemmingsplannen, wijziging van de welstandsnota) is aan de verschillende genoemde thema's uitvoerig aandacht besteed. Daarnaast worden de wettelijk vereiste procedures doorlopen en wordt er open gecommuniceerd over de inhoud en inspraakmogelijkheden. Daarmee wordt voorzien in de gevraagde openheid.	Nee
-------	--	--	-----

NR. 31			
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
31.1	Het voormalige terrein van luchthaven Twenthe is een uniek natuurgebied dat als zodanig behouden moet blijven. Het vestigen van welk bedrijventerrein dan ook zorgt voor onomkeerbare schade aan unieke natuur en cultuurhistorie. Verzoek is om het Groene Hart te respecteren en te behouden, door af te zien van de bestemming tot Bedrijventerrein.	De gemeenteraad van Enschede en Provinciale Staten van Overijssel hebben de afgelopen jaren meerdere beleidskaders vastgesteld, waarin de afweging is gemaakt omtrent de ontwikkelrichting van het terrein. Gekozen is voor een ontwikkeling in lijn met het advies van de Commissie Wientjes: "Maak van de luchthaven Twente een iconische internationale ontwikkel-, demonstratie-, en productiezone voor 'Advanced Materials and Manufacturing'. In een fraai coulisselandschap rond het Twentse vliegveld worden groen en rust gecombineerd met de bruisende energie van duurzame hightech bedrijvigheid. Kortweg: Technology Base Twente. Het terrein is gelegen in het groen, te midden van stedelijke centra en onderdeel van het netwerk van topbedrijven en kennisinstellingen in Twente. Een unieke start- en landingsbaan met vliegfunctie maken het gebied tot een zeer onderscheidende 'asset' voor bedrijvigheid. De herontwikkeling is onderdeel van de totale transformatie van de voormalige militaire basis tot gebied met ruimte voor natuur, wonen, ontspannen en werken."	Nee

31.2	Vrees is dat er een bedrijventerrein wordt ontwikkeld dat evengoed op een andere locatie gevestigd kan worden. Een landingsbaan is voor een drone-testcentrum bijvoorbeeld helemaal niet noodzakelijk en gezien de huidige wetgeving zelfs ongewenst. Hoe wordt gegarandeerd dat er echt unieke bedrijvigheid wordt toegelaten? Daarnaast is in de 'Herijking Visie bedrijventerreinen Netwerkstad Twente' uit 2013 duidelijk aangegeven dat er voor de komende tientallen jaren een overschot is aan bedrijventerreinen in de regio Twente. Door het ontwikkelen van Technology Base wordt alleen maar meer bedrijventerrein aan de bestaande voorraad toegevoegd. Het feit dat Enschede Technology Base Twente moet compenseren door andere geplande bedrijventerreinen in te leveren, duidt er op dat op de luchthaven een regulier bedrijventerrein wordt ontwikkeld.	Het inzetten van de landingsbaan voor drones komt vanuit de vraag van dronespartijen en maakt juist deze lokatie zo uniek voor de dronessesector. Aan de benodigde wetgeving wordt gewerkt door het Ministerie. Technology Base heeft een eigen onderscheidend profiel dat is opgenomen in de Structuurvisie. Daarmee is het geen regulier bedrijventerrein. In de Structuurvisie is nu aangegeven dat het unieke profiel van dit terrein in het bestemmingsplan wordt aangescherpt en dat over deze profilering, het beoogde oppervlak en de eventuele noodzaak en wijze van compensatie van deze nieuwe uitgifte, bestuurlijke afspraken worden gemaakt tussen de gemeente, de provincie en de regio via het regionaal programmeren bedrijventerreinen voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Alle andere sectoren zijn locatiegebonden (luchthaven, Safety & Security) en hoeven niet worden gecompenseerd.	Nee
31.3	Hoe worden de verschillen tussen de gehanteerde kengetallen voor werkgelegenheid voor AXL en aantallen medewerkers van ervaren vliegtuigslapers elders verklaard? Vraag is of de gemeente bereid is om de kengetallen uit de werkgelegenheidsstudie nogmaals op realiteitsgehalte te beoordelen. Daarnaast is de verwachting dat Technology Base Twente vooral werkgelegenheid wordt gecreëerd op MBO+ en hoger opgeleid personeel, terwijl er in Twente juist behoefte is aan banen voor lager en middelbaar opgeleid personeel. Hoeveel van de circa 1.100 nieuwe banen zijn er voor deze groep?	De verschillen in de aangegeven werkgelegenheid bij AXL en de aantallen medewerkers bij een ander bedrijf in deze sector, komen voort uit een verschillen in werkprocessen en activiteiten. Het rekenen met kengetallen is gebruikelijk om een verwachting over werkgelegenheid te kunnen bepalen. De realiteit per bedrijf zal daar natuurlijk van af kunnen wijken, het blijft een kengetal en een gemiddelde voor de betreffende bedrijfstak. Op dit ogenblik zien wij geen reden om de kengetallen te herzien. In Enschede hebben we geen tekort aan banen voor laagopgeleiden, maar juist een tekort aan banen voor middelbaar en hoog opgeleiden. Er is wel sprake van een verdringingseffect omdat de middelbaar opgeleiden nu de banen voor laagopgeleiden 'bezetten' (Atlas van Gemeenten "participatiewijzer Enschede 2015"). Uit onderzoek blijkt overigens dat hoogopgeleiden werkgelegenheid creëren voor laagopgeleiden door onder andere bestedingseffecten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan banen in de dienstverlenende sector, zoals de horeca.	Nee

31.4	Kan inzichtelijk gemaakt worden wat de jaarlijkse kosten zijn van het exploiteren van de luchthaven en hoe deze kosten worden gedekt? Vermoeden is dat het overgrote deel van de luchthavenkosten wordt betaald door de belastingbetaler, terwijl er maar een zeer selecte groep mensen gebruik van maakt. Is er al een staatssteuntoets gedaan?	Voor de exploitatie van de luchthaven zijn berekeningen gemaakt waarin alle kosten en opbrengsten zijn meegenomen. Daaruit blijkt dat de luchthavenexploitatie sluitend is. Dat is bevestigd in een second opinion. Staatsteun is niet aan de orde.	Nee
31.5	De wijze waarop de 18.000 vliegbewegingen voor General Aviation is vastgesteld is onrealistisch. Uitgegaan is van het 'natuurlijke verzorgingsgebied', maar dat is natuurlijk veel te globaal. Luchthaven Twente biedt nu ook al mogelijkheden voor General Aviation, maar het aandeel is nu slechts 2.500 vliegbewegingen. Waarom is dat aandeel nu niet al veel groter? Er wordt geen rekening gehouden met de groei-ambities van vliegvelden Eelde en Teuge, die eerder in aanmerking komen om de eventuele verplaatsing vanuit Lelystad op te vangen. Ook het feit dat recreativluchten in Duitsland goedkoper zijn dan in Nederland is niet meegenomen. Vraag is om een nieuwe en beter onderbouwde berekening te maken van het aantal vliegbewegingen voor General Aviation en de geluidscontour daarop aan te passen.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
31.6	De manier waarop men zonder verkeerstoren de vliegtuigen uit elkaar wil houden stemt niet gerust. Daarbij komt dat men in Twente wil experimenteren met onbemande (vracht)vliegtuigen, dat nog een groter risico op botsingen in de lucht oplevert. Welke garanties kunnen worden gegeven dat de veiligheid in de lucht rondom de luchthaven wordt gewaarborgd en dat er adequaat wordt opgetreden in geval van een calamiteit?	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

31.7	Bij het evenemententerrein van Van Eck is een overschrijding van de geluidsnorm toegestaan van 12 keer per jaar. Voor aanwezige dieren, met name vleermuizen, is dit zeer schadelijk. Bovendien is het niet passend voor een uniek natuurgebied tussen stedelijke kernen (Oldenzaal, Enschede, Hengelo) waar rust juist van bijzonder grote waarde is. Overschrijding van de geluidsnorm is ook in strijd met de duurzame ambities die ook in de Gebiedsvisie zijn omschreven. Verzoek is om de toegestane overschrijding van de geluidsnorm te schrappen.	Overschrijding van een wettelijke geluidsnorm is niet aan de orde, met de regeling wordt voorzien om maximaal twaalf keer per jaar af te wijken van de opgenomen geluidszone tot een maximum van 70 dB(A).	Nee
31.8	De MER heeft geen aandacht voor het gelijktijdig plaatsvinden van de vliegbewegingen en het genieten van het buitenleven in de weekenden en de zomermaanden. Verzoek is om dit in de besluitvorming mee te nemen. Daarnaast heeft de MER alleen aandacht voor de uitstoot van fijnstof op het luchthaventerrein zelf en niet in de omgeving, terwijl het tot serieuze gezondheidsklachten kan leiden. Hoe wordt dit meegenomen in de besluitvorming? Verzoek is om een gedegen monitoring van de luchtkwaliteit toe te passen als de plannen doorgaan.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
31.9	In het luchthavenbesluit, de Gebiedsvisie en bijbehorende MER is geen enkele aandacht besteed aan de (negatieve) effecten op het toerisme, terwijl dit wel een belangrijke economische pijler is in Twente. Hoewel recreatievluchten enige toeristen trekken, leidt dit ook tot geluidshinder wat niet bijdraagt aan de rust en natuur waar Twente zo bekend om is. De negatieve effecten van intensief recreatief luchtverkeer op de werkgelegenheid in de toerisme-industrie is niet integraal meegewogen. Vraag is wat de netto-effecten van de luchthavenplannen op het toerisme in Twente zijn, zowel in directe werkgelegenheid als in economische bestedingen.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

31.10	Er zijn nog veel onduidelijkheden, veel aannames zijn slecht onderbouwd (bijvoorbeeld geluid en werkgelegenheid) en aspecten worden niet of in beperkte mate meegewogen (geluid, fijnstof, effecten op toerisme, gevolgen voor windenergie). Dit leidt tot een onvolledig en ondoorzichtig besluitvormingsproces dat niet aan de eisen van een goede democratie voldoet. Oproep is om absolute openheid van zaken te geven over de financiële gevolgen van de plannen.	In de verschillende plannen (luchthavenbesluit, provinciale gebiedsvisie, gemeentelijke structuurvisie, gemeentelijke bestemmingsplannen, wijziging van de welstandsnota) is aan de verschillende genoemde thema's uitvoerig aandacht besteed. Daarnaast worden de wettelijk vereiste procedures doorlopen en wordt er open gecommuniceerd over de inhoud en inspraakmogelijkheden. Daarmee wordt voorzien in de gevraagde openheid.	Nee
-------	--	--	-----

NR. 32	Stichting Natuur- en Milieuraad Hengelo e.o.		
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
32.1	De volgende zienswijzen worden onderschreven: - A.F.M. Haafkes, Oldenzaal - Stichting Lonneker Land & Natuur- en Milieuraad Enschede - IVN afdeling Losser - A.M. en A. Bos, Oldenzaal - Ing. Th. Korstanje, Oldenzaal Verzocht wordt de genoemde zienswijzen ter harte te nemen en in de verdere planuitwerking vorm te geven.	De zienswijzen van -Stichting Lonneker Land & Natuur- en Milieuraad Enschede (nr. 29) en A.M. en A. Bos, Oldenzaal (nr. 18) zijn ingediend bij de gemeente Enschede. Voor de beantwoording hiervan wordt verwezen naar de betreffende zienswijzen. De overige zienswijzen zijn niet bij de gemeente bekend en waarschijnlijk ingediend tegen de provinciale plannen. Voor zover daartegen ingediend wordt naar de beantwoording vanuit de provincie verwezen.	Nee

NR. 33			
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
33.1	In de krant van 22 juni stond dat een zienswijze ingediend kon worden, met daarbij een lijst van stukken en plannen. De genoemde link voor het bestemmingsplan voor het middengebied opende weer een lijst. Helemaal onderaan stond dan pas het bestemmingsplan zelf. Het is onbehoorlijk dat het zo moeilijk wordt gemaakt. Een gemeente moet haar inwoners serieus nemen. Je kunt niet meelesen wat het besluit is en niet begrijpen waarom het besluit wordt genomen, als zonder enige handleiding of structuur ontelbare documenten op het internet worden gezet. Bij de documenten zitten veel rapporten met daarin conclusies. Onduidelijk is wat de gemeente vindt van die conclusies.	Vanwege de omvang van het terrein en het aantal benodigde besluiten op verschillende overheidslagen is het helaas niet te voorkomen dat (om aan alle wettelijke vereisten te kunnen voldoen) het aantal documenten groot is. De bestuurlijke wens is altijd geweest om alle plannen gelijktijdig ter inzage te leggen om versnippering in procedures te beperken. In alle rapporten zijn conclusies opgenomen en in de plantoelichting die voor alle bestemmingsplannen is opgesteld zijn deze conclusies samengevat en beoordeeld.	Nee
33.2	De plannen maken mogelijk dat er te vaak teveel lawaai wordt gemaakt. Er is lawaai van het testen van de vliegtuigmotoren, de gewone evenementen, de bijzondere evenementen en van het verkeer voor die evenementen.	Zie 33.3	Nee
33.3	Indiener is het er niet mee eens dat er iedere dag lawaai wordt gemaakt. Er mogen teveel grote evenementen komen.	Bij bedrijvigheid is het gebruikelijk dat er ook geluid geproduceerd wordt. Deze is getoetst aan geldende wet- en regelgeving. Conclusie hiervan is dat hieraan voldaan wordt en dat het geheel voldoet aan een goede ruimtelijke ordening.	Nee
33.4	Het verkeer zal vaak 's nachts langsrijden, terwijl geprobeerd wordt te slapen.	Bij de verkeersonderzoeken en geluidsconsequenties is rekening gehouden met de aan- en afvoertijden o.a. op late tijdstippen. Conclusie is dat de plannen voldoen aan een goede ruimtelijke ordening.	Nee

33.5	Het verkeer levert luchtvervuiling op.	Door de beoogde ontwikkeling zal het verkeer en daarmee de stikstofdepositie toenemen. In het deelonderzoek Luchtkwaliteit is onderzocht of de effecten acceptabel zijn. Conclusie is dat dit het geval is.	Nee
33.6	De Oude Deventerweg is helemaal niet geschikt voor zoveel verkeer.	Er zijn recent al aanpassingen doorgevoerd aan de Oude Deventerweg, mede rekening houdend met de nieuwe ontwikkelingen. Deze uitgangspunten zijn meegenomen in de verkeersonderzoeken. Uit de zienswijze wordt niet duidelijk waarom dit onvoldoende zou zijn.	Nee
33.7	Bij een evenement is het huis niet meer veilig bereikbaar.	Bij grotere evenementen moet verplicht gewerkt worden met een verkeers- en vervoersplan. Hierbij wordt ook de situatie voor de omgeving beoordeeld zodat geen verkeersonveilige situaties ontstaan.	Nee
33.8	Indiener zal hierdoor minder fijn wonen en is bang voor zijn gezondheid (niet meer slapen vanwege het lawaai en slechte luchtkwaliteit).	Zie de antwoorden bij de overige punten voor de specifieke onderdelen. In de MER zijn alle milieuaspecten beoordeeld en geconcludeerd dat onder bepaalde voorwaarden de effecten acceptabel zijn. Deze voorwaarden zijn verankerd in de verdere besluitvorming. Daarmee komt de gezondheid niet in gevaar.	Nee

NR. 34	Gemeente Haaksbergen		
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
34.1	Op grond van de uitgevoerde onderzoeken kan worden geconcludeerd dat de burgers van Haaksbergen naar alle waarschijnlijkheid weinig hinder zullen ondervinden van het vliegverkeer. Voor het startende vliegverkeer vanaf baan 5 is de vliegroute over het grondgebied van Haaksbergen niet inzichtelijk gemaakt. Meer inzicht is gewenst over deze vliegroute in relatie tot het grondgebied van Haaksbergen. Het geluidsonderzoek zou nader verfijnd kunnen worden naar een niveau waarbij ook is vast te stellen wanneer mensen die op een grote afstand van de luchthaven niet of nauwelijks nog geluidhinder ervaren. In de huidige systematiek wordt een indeling van geluidhinder gehanteerd die vergelijkbaar is met die van een drillboor tot het niveau waarop een normaal gesprek kan worden gevoerd. De vliegroute van uitgerekend het grote vliegverkeer dat zonder navigatie vliegt en voorts voor ontmanteling is bedoeld lijkt over de dorpskern van Haaksbergen te liggen. De logica hiervan ontbreekt en opheldering is gewenst.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

34.2	Op dit moment wordt in regionaal verband nog volop gesproken over de herprogrammering van werklocaties. Ook de herontwikkelingsplannen van de voormalige vliegbasis maken hiervan onderdeel uit. In het bestemmingsplan is nogal een zeer brede omschrijving van het begrip "Advanced Materials and Manufacturing (AMM)" opgenomen Het betreft een gehele cluster van bedrijvigheid rondom de nieuwe maakindustrie dat zich richt op het ontwikkelen, testen, demonstreren en produceren van geavanceerde materialen en(deel)producten van deze geavanceerde materialen. Het lijkt noodzakelijk dat een nadere concretere omschrijving van het begrip AMM in het bestemmingsplan wordt opgenomen Dit om juist ook het unieke karakter van deze voorgenomen herontwikkeling te waarborgen en duidelijk te maken dat het gaat om bedrijven die een duidelijke relatie hebben met de luchtvaart en om die reden zich alleen op deze specifieke locatie kunnen vestigen. Gelet op het vorenstaande is het vermoeden dat deze herontwikkeling concurrerend is met het bestaande aanbod van werklocaties.	De definitie zal in overleg met de regio worden aangepast zodat een scherper profiel van AMM ontstaat.	ja
------	--	---	----

NR. 35			
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
35.1	De wijze waarop de betreffende stukken gepresenteerd zijn is onbehoorlijk. Het is een enorm aantal plannen waarbij geen hulp was bij het inzichtelijk krijgen. Daarnaast is het in de vakantieperiode ter inzage gelegd. Om de plannen te kunnen lezen werd verwezen naar diverse links, die niet werkten of leidden naar ongestructureerde data. Een zorgvuldige inspraak is op deze wijze nagenoeg onmogelijk, als burger wordt je onvoldoende serieus genomen.	Vanwege de omvang van het terrein en het aantal benodigde besluiten op verschillende overheidslagen is het helaas niet te voorkomen dat (om aan alle wettelijke vereisten te kunnen voldoen) het aantal documenten groot is. De bestuurlijke wens is altijd geweest om alle plannen gelijktijdig ter inzage te leggen om versnippering in procedures te beperken. In alle rapporten zijn conclusies opgenomen en in de plantoelichting die voor alle bestemmingsplannen is opgesteld zijn deze conclusies samengevat en beoordeeld.	Nee
35.2	Rapporten hebben verschillende uitgangspunten t.a.v. het meten van verkeer (verschillende autobezettingen, ramingen van autogebruik (modal split)). Ze zijn daarmee innerlijk tegenstrijdig en niet consistent. De plannen zijn hiermee onzorgvuldig voorbereid en niet goed gemotiveerd. Voorbeeld: met betrekking tot de berekening van de indirecte hinder. In bijlage L van het geluidsrapport dat als bijlage bij de MER is toegevoegd, waar in de MER naar wordt verwezen, kan ik niet vinden welke uitgangspunten door u zijn vastgesteld. De aannames in die bijlage verschillen weer van aannames in andere bijlagen (zoals modal split of bezetting per auto).	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

35.3	Uit de regels wordt opgemaakt dat er bij een te verwachten toestroom van meer dan 600 auto's per uur een verkeersplan moet worden opgesteld. Er worden geen kaders gesteld waar dat verkeersplan dan aan moet voldoen. Ten behoeve van het Airforcefestival is ook een verkeersplan opgesteld. Daarin staat dat er 's nachts 1687 auto's tussen 00.00 uur en 01.00 uur over de Oude Deventerweg naar huis gaan rijden, terwijl in de bij het bestemmingsplan gevoegde stukken staat dat de Oude Deventerweg niet meer dan 600 auto's per uur kan verwerken. Zonder enig kader lijkt het voorschrift 'een verkeersplan op te stellen' dus een loze regel, die niet gericht is op een haalbare uitvoering en op beperking van de overlast voor omwonenden. Ik verzet mij dan ook tegen het eisen van een verkeersplan zonder dat verder kaders aan gesteld worden in het bestemmingsplan, die er op gericht zijn om de overlast te beperken.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
35.4	Uit de verkeersstudies komt naar voren dat de Oude Deventerweg volstrekt ongeschikt is voor het verwerken van grote verkeersstromen. Ook uit de ruimte die gegeven wordt om nieuwe gebouwen neer te zetten, maak ik op dat rekening gehouden moet worden met grote aantallen al dan niet reguliere bezoekers van het gebied. (Hoe definieert u bezoekers eigenlijk?) Als goed regeerder voorziet u dat de wegen naar het gebied die enorme hoeveelheid reguliere bezoekers, die al die bouwruimte gaan gebruiken aangepast zullen moeten worden. Kunt u toezeggen dat er geen alternatieve routes worden gemaakt of extra wegen worden aangelegd? Kunt u toezeggen dat de Oude Deventerweg niet zal worden aangepast om structureel meer verkeer dan 600 MVT te kunnen verwerken? Hierbij verzoek ik u mij met een beroep op de wob om mij stukken ter beschikking te stellen die zien op dergelijke plannen.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

35.5	Bovendien lees ik in de nota van antwoord dat 8300 het maximum aantal bezoekers is, in verband met de wegcapaciteit. Hoe kan het dan dat bij de eerste en beste werkelijke 'toets' dat aantal wordt overschreden? Voor het Airforcefestival wordt over 10.000 bezoekers gesproken. Het aantal van 8300 bezoekers is ook als maximaal, als uitgangspunt genomen in rapporten over verkeer en geluid. Dat betekent dat u uw plan haalbaar acht op basis van onrealistische uitgangspunten. Van uitgangspunten die blijkbaar in de eerste en beste praktijk situatie niet gelden. Ik acht uw plannen hierom niet deugdelijk gemotiveerd en onzorgvuldige voorbereid.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
35.6	Het te verwachten geluid is een etmaal berekening. Dat betekent dat het op een aanvaardbaar gemiddelde moet uitkomen. Dit zegt mij niets. Een gemiddelde van 50 DbA kan altijd nog enige uren onduelbaar geluid geven veel hoger dan die 50 DbA. En dat iedere dag weer op onvoorspelbare momenten. Waar moet ik nu rekening mee houden?	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
35.7	Het maximum van 70 DbA geldt voor grote evenementen. Hoe lang mag die 70 DbA duren? De hele evenementendag? Is de 70DbA ook weer een gemiddelde? In de door u onderschreven nota Limburg wordt gesproken over 1 minuut, Hoe vaak mag die minuut?	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
35.8	Geldt het maximum van 70 altijd, ook bij andere evenementen? Betekent dat dus dat de meer nabijgelegen buurman dagelijks met een geluidsbelasting van 70DbA te maken kan krijgen, die toch binnen het gemiddelde van 50 Db(A) blijft?	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
35.9	Uit bovenstaande vragen blijkt al wel dat ik eigenlijk geen idee heb wat dat wat u vergunt (voor mij) betekent. Zeker niet als u graag organische ontwikkeling wil toelaten. Waar moet ik mij nu op voorbereiden? Wat staat mij te wachten?	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

35.10	Bij de geluidsberekeningen is geen rekening gehouden met het verkeer, terwijl een verdubbeling van het verkeer een verdubbeling van het geluid betekent, lees ik in bijlage J bij het geluidsrapport. Dit kan grote gevolgen hebben voor de geluidsbelasting van mijn woning, zeker in de nachtelijke uren na afloop van grote evenementen. Ik ben het er niet mee eens dat het verkeersgeluid niet in de geluidscumulatie is meegenomen. Ik weet zo niet wat ik kan verwachten. Maar weer het voorbeeld van het Airforcefestival: 1687 auto's over de Oude Deventerweg tussen 00.00 en 01.00 uur 's nachts (dat is bijna 3x zoveel als 600 MVT; iedere verdubbeling geeft een verdubbeling van het geluid, dus een toename van 3 db). Met deze extra verkeersdrukte wordt bij een housevenement het maximum op onze woning overschreden.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
35.11	Als de geluidsbelasting door het verkeer niet in de L _{cum} zou zijn meegenomen, wat ik uit de stukken opmaak, ben ik onvoldoende voorgelicht over de overlast die het totale evenement mij kan geven. Ik maak bezwaar tegen deze onvolledigheid.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
35.12	Het is onduidelijk op welke wijze er toezicht wordt gehouden op het niet veroorzaken van geluidsoverlast en hoe gemeten gaat worden of er sprake is van eventuele overtreding. Wat is mijn positie als ik hinder van het geluid heb? Word ik geacht zelf meetapparatuur aan te schaffen? Hoe kunt u - als mijn overheid - mij dan helpen om te bepalen of ik terecht klaag? Ik weet dus niet waar ik aan toe ben. Ik verzet mij dan ook tegen deze plannen die mij geen of onvoldoende rechtszekerheid bieden.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

35.13	Kunt u mij uitleggen waarom u ten behoeve van de volksgezondheid veel geld en energie stopt in het handhaven van een rook- en alcoholbeleid voor jeugdigen en het tegelijk mogelijk maakt dat (jonge) mensen voor de rest van hun leven gehoorschade hebben? Er is een convenant 'Preventie Gehoorschade Muzieksector' tussen de staatssecretaris en de muzieksector. Hierin is afgesproken dat de muziek op maximaal 103 decibel mag staan. Dit is een veilig volume, mits je er oordoppen bij draagt. De aanwezigheid van goede oordoppen is ook een afspraak uit het convenant. Waarom conformeert u zich niet aan dat convenant voor de in het gebied te organiseren evenementen? Door de wijze waarop u nu geen kaders stelt, maakt u het mogelijk dat er voor een evenement 'breaking sound harriers' een vergunning verleend wordt. (Dat lijkt me meer om meer dan max 103 Db A te gaan). Gelet op de enorme afstand tot de eerste woning, scheppen deze plannen ruimte voor het produceren van ongezond veel brongeluid. Hier maak ik bezwaar tegen. Ik vind het een gebrek aan de plannen dat u geen aandacht schenkt aan de gezondheidsaspecten van hard geluid. Ik ben van mening dat u moet motiveren waarom u het brongeluid om gezondheidsredenen niet beperkt.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	--	--	--

35.14	Uit het verkeersplan bij het Airforcefestival maak ik op dat er in tegenstelling tot de bij dit bestemmingsplan gevoegde stukken a. een andere gemiddelde autobezetting wordt aangenomen b. er sprake is van een andere modal split. c. er tussen 00.00 en 01.00 uur 1687 auto's over de Oude Deventerweg gaan. d. er sprake is van 10.000 bezoekers. Een aantal bezoekers van 10.000 is blijkaar realistisch en nog maar het begin van de organische ontwikkeling. In uw rapporten is met deze eerste en beste praktijksituatie niet gerekend. Ik vind dat ik dan als burger na al die stukken te hebben doorgeworsteld niet serieus genomen word, als meteen in de praktijk de daarin opgenomen aannames terzijde geschoven worden. Let wel ik stel in deze zienswijze niet de verleende vergunning voor dat evenement aan de orde. Ik wil slechts een praktijkvoorbeeld geven waar de bestemmingsplannen toe leiden en hiermee aantonen dat de bestemmingsplannen niet zorgvuldig zijn voorbereid. De haalbaarheid en uitvoerbaarheid van de plannen staat hiermee geenszins vast. Ik ben het dan ook niet met deze plannen eens.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
-------	--	--	--

35.15	In uw plan worden geen of nauwelijks beperkingen opgelegd of kaders gesteld. Het is een industrieterrein van 'maar' categorie 4.2, om aan bezwaren van de omgeving tegemoet te komen. In deze milieucategorie vallen niet motorcross- en kartbanen. U heeft herhaaldelijk gezegd geen motorcross- en kartbanen te willen toestaan. Wil u wel toestaan dat er met crossmotoren en karts over het industrieterrein gereden wordt? Kan onder het begrip automotive ook het rijden (voor testen, rijvaardigheidstrainingen, voorbereiden van wedstrijden etc.) met cross- en kartmotoren vallen? Klopt het dat alleen de geluidscontour de mate van een dergelijke invulling kan beperken? Wat is voor omwonenden het verschil tussen een kart/crossbaan in de buurt of kart- en crossmotoren die om automotive-redenen over het terrein rijden? Ik weet ook in dit opzicht niet waar ik aan toe ben. Ik vind het begrip automotive te ruim en onvoldoende rechtszekerheid bieden. Ik verzet mij ertegen als cross- kartactiviteiten en activiteiten met vergelijkbaar lawaai met deze plannen mogelijk gemaakt worden.	Bestuurlijk uitgangspunt is altijd geweest om de milieu-impact te beperken tot categorie 4.2. Hiermee wordt o.a. voorkomen dat regulier crossen en karten met hogere milieueffecten mogelijk wordt. Het is nooit de intentie geweest om crossen en karten in algemene zin niet toe te staan, waardoor bijvoorbeeld karten met elektrische motoren wel mogelijk is.	Nee
-------	--	---	-----

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

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

36.5	Er heeft geen inspraak plaatsgevonden. Er is geen voorontwerp-bestemmingsplan voor inspraak beschikbaar gesteld. Daarmee is gehandeld in strijd met de gemeentelijke inspraakregelgeving.	De gemeente Enschede kent geen inspraakverordening. Wel is ervoor gekozen om naast de wettelijk vereiste instanties ook andere belangenorganisaties te betrekken bij het vooroverleg.	Nee
36.6	Duidelijk is dat er ook vliegtuigen vertrekken en dat het niet alleen gaat om uitsluitend landen om het vliegtuig vervolgens enkel te slopen. Dit landen en opstijgen verhoudt zich niet met het provinciale beleid om alleen activiteiten te laten plaatsen die recht doe aan bescherming en behoudt en verbetering van de EHS.	Het provinciale beleid voor de herontwikkeling van de voormalige vliegbasis Twente is vastgelegd in de ruimtelijke visie in 2010 en wordt nu deels herzien in de Gebiedsvisie. Daarbij behoort ook een vliegfunctie zoals die nu is voorzien.	Nee
36.7	Het gaat om het inzamelen van verwerking van economisch afgeschreven vliegtuigen. Het slopen van vliegtuigen dient per saldo te worden aangemerkt als het inzamelen en verwerken van afvalstoffen en dat van gevaarlijke afvalstoffen. Er is ten onrechte niet getoetst aan het vigerende landelijke afvalstoffenbeleid en niet aan het afvalbeheersplan.	Er wordt rekening gehouden met de regelgeving die voor het ontmantelen van de vliegtuigen geldt. Het betreft in hoofdzaak hergebruik van onderdelen en materialen.	Nee
36.8	De bekendmaking en de beschikbaarstelling van de ontwerpplannen heeft niet langs elektronische weg plaatsgevonden. Het ontwerp van het bestreden plan is in strijd met artikel 3.8 en 3.9a van de Wet op de ruimtelijke ordening en in strijd met artikel 1.2.1. en 1.2.1.a van het Besluit ruimtelijke ordening, aangezien op de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl de bekendmaking niet te vinden.	De bekendmaking van de plannen heeft plaatsgevonden op de wettelijk vereiste wijzen, waaronder in de Staatscourant. Het vanuit de website www.ruimtelijkeplannen.nl verwijzen naar de in de Staatscourant geplaatste bekendmaking is een automatische, niet wettelijk vereiste service waar gemeenten geen rechtstreekse invloed op hebben.	Nee
36.9	De ruimtelijke onderbouwing verdraagt zich niet met de provinciale Ruimtelijke visie gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving en verdraagt het zich niet met de gemeentelijke structuurvisie luchthaven Twente: Met het ruimtelijke beleid van rijk provincie en gemeente is niet in voldoende mate rekening mee gehouden en is dat beleid niet in acht genomen.	In de plantoelichting is uitgewerkt waarom de ontwikkeling past binnen de verschillende beleidskaders. Uit de zienswijze wordt niet duidelijk waarom dit onvoldoende zou zijn.	Nee

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

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

36.15	De vraag is of er sprake is van concurrentievervalsing. De huurovereenkomsten huurprijs die aan vliegbedrijven en bedrijven op het bedrijventerrein in rekening zal worden gebracht is niet bekend. Verder ontbreekt een vergelijking wat andere bedrijven bij vliegvelden aan huurpenningen moeten betalen per vierkante meter grondgebruik. Verder is niet inzichtelijk gemaakt welke kosten door ADT aan vliegbedrijven en bedrijven in rekening is gebracht en zal worden gebracht. ADT verricht zeer veel werkzaamheden die enkel ten goede komen aan enkele bedrijven en vliegbedrijven terwijl die aanmerkelijk organisatorische verstrekte dienstverlening door ADT en daaraan gelieerde (semi)-overheidsdiensten daar blijkbaar niet voor hoeft te betalen. Zolang hierover geen inzicht is verschaft en deze informatie er niet is, dient te worden vastgesteld dat sprake is van ongerechtvaardigde overheidssteun althans dat met de huidige ter inzage gelegde stukken dit niet kan worden weerlegd.	ADT rekent voor de verhuur van panden en gronden en voor de erfpacht van gronden marktconforme prijzen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van taxaties door erkende makelaars. Ook de te hanteren landingsgelden zijn marktconform. Er is geen sprake van door de indiener genoemde "ongerechtvaardigde overheidssteun".	Nee
36.16	De economische haalbaarheid is onvoldoende aangetoond. Er zijn ruim voldoende landingsbanen aanwezig waardoor er een overcapaciteit aan vliegvelden ontstaat en dit verstorend werkt. De bedrijfsprognoses zijn te rooskleurig. Nergens is in voldoende mate inzichtelijk gemaakt dat dit vliegveld noodzakelijk is.	Voor de exploitatie van de luchthaven zijn berekeningen gemaakt waarin alle kosten en opbrengsten zijn meegenomen. Daaruit blijkt dat de luchthavenexploitatie sluitend is. Dat is bevestigd in een second opinion. Staatsteun is niet aan de orde.	Nee
36.17	Cliënten willen graag het Groene Hart in Twente behouden. De voorliggende plannen voor Technology Base Twente voorzien in de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein met een heuse luchthaven in het groene hart tussen Oldenzaal, Enschede en Hengelo. Het voormalige terrein van luchthaven Twenthe is een uniek natuurgebied dat als zodanig behouden moet blijven. Het vestigen van welk bedrijventerrein dan ook zorgt voor onomkeerbare schade aan unieke natuur en cultuurhistorie. Ik wil u vragen om het Groene Hart te respecteren en te behouden, door af te zien van de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein.	Zie 36.18	Nee

36.18	Het nut en de noodzaak van een nieuw bedrijventerrein en luchthaven is onvoldoende onderbouwd Het profiel van Technology Base is dat het een iconisch bedrijventerrein moet worden, met een integrale inpassing van de landingsbaan en luchtvaartgerelateerde bedrijven. Het bedrijventerrein kan evenzogoed worden ontwikkeld op een andere locatie in Twente. Er is immers ruimte genoeg op de bestaande aangewezen bedrijvenlocaties in Twente. Bijvoorbeeld, zo is een landingsbaan voor een drone-test centrum helemaal niet noodzakelijk, en gezien de huidige wetgeving voor drone-vluchten zelfs gevaarlijk. Daarnaast is in de 'Herijking Visie bedrijventerreinen Netwerkstad Twente' (2013) duidelijk aangegeven dat er voor de komende tientallen jaren een overschot is aan bedrijventerreinen in de regio Twente. Door het ontwikkelen van Technology Base wordt alleen maar meer bedrijventerrein aan de bestaande voorraad toegevoegd. Het feit dat Enschede de Technology Base Twente moet compenseren door andere geplande bedrijventerreinen in te leveren, duidt er op dat op naast een onnodige luchthaven ook een onnodig regulier bedrijventerrein wordt ontwikkeld. Hoe kan er anders sprake zijn van compensatie?	Het inzetten van de landingsbaan voor drones komt vanuit de vraag van dronespartijen en maakt juist deze lokatie zo uniek voor de dronesector. Aan de benodigde wetgeving wordt gewerkt door het Ministerie. Technology Base heeft een eigen onderscheidend profiel dat is opgenomen in de Structuurvisie, daarmee is het geen regulier bedrijventerrein. In de Structuurvisie is nu aangegeven dat het unieke profiel van dit terrein in het bestemmingsplan wordt aangescherpt en dat over deze profilering, het beoogde oppervlak en de eventuele noodzaak en wijze van compensatie van deze nieuwe uitgifte, bestuurlijke afspraken worden gemaakt tussen de gemeente, de provincie en de regio via het regionaal programmeren bedrijventerreinen voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.	Nee
-------	---	---	-----

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

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

36.23	Het hele besluitvormingsproces niet transparant en onzorgvuldig en de inzageperiode is te kort. Met de voorgestelde plannen wordt veel gemeenschapsgeld besteed aan het luchthaventerrein. Dat betekent dat er een zorgvuldige en transparante besluitvorming moet plaatsvinden. Zoals hierboven is aangegeven zijn er nog veel onduidelijkheden, en zijn veel aannames slecht onderbouwd (zoals met werkgelegenheidseffecten en de geluidscontour). Ook lijken aspecten ten aanzien van geluidsoverlast, fijnstofconcentraties, effecten voor toerisme en gevolgen voor windenergie niet of in beperkte mate te worden meegewogen. Dit leidt tot een onvolledig en ondoorzichtig besluitvormingsproces dat niet aan de eisen van een goede democratie voldoet. Er ontbreekt ten onrechte absolute openheid van zaken over de financiële gevolgen van deze plannen.	De inzagetermijn is conform de Awb 6 weken geweest. Voor de overige punten zie de beantwoording bij de betreffende thema's. Alle onderzoeken zijn beschikbaar gesteld (waaronder de economische onderbouwing), van onvolledigheid en ondoorzichtigheid is geen sprake.	Nee
36.24	De voorliggende plannen voor Technology Base Twente voorzien in de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein in het groene hart tussen Oldenzaal, Enschede en Hengelo. Het voormalige terrein van luchthaven Twenthe is een uniek natuurgebied dat als zodanig behouden moet blijven. De noodzaak voor deze nieuwe stedelijke ontwikkeling is niet aangetoond. Oe ontwerpbesluiten zijn in strijd met artikel 3.1. van de Wet ruimtelijke ordening tot stand gekomen. Van een goede ruimtelijke ordening is geen sprake.	Zie 36.1	Nee

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

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

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

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

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

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

NR. 37			
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
37.1	De plannen van roepen veel vragen op en veroorzaken veel met overlast op het gebied van fijnstof, geluid en milieurisico's. Naast de geplande luchthaven is er behoorlijk zware industrie gepland tot milieucategorie 5.3 en voor de luchthaven zelfs categorie 6. Dat is op korte afstand van het dorp Lonneker en het woonhuis van de indieners van de zienswijze. Uit de MER blijkt dat er zeer negatieve effecten zijn te verwachten op de aspecten geluid en verstoring door licht. In het bestemmingsplan is bepaald dat specifieke geluidszoneringsplichtige inrichtingen zijn toegestaan. Vanwaar deze maximale benutting van mogelijkheden en waarom is niet gekozen voor een passende beperking van milieucategorie en geluid? Het betreffende gebied ligt dusdanig dicht tegen de ecologische hoofdstructuur dat het onwenselijk is om de maximale benutting op deze plaatsen te willen inzetten.	In de MER is de gevraagde afweging uitgewerkt in verschillende scenario's. Dat heeft ertoe geleid dat er gekozen is voor een economische tussenvariant, waarbij de ontwikkeling in balans is met de omgeving. Voorbeeld hiervan is de gehanteerde milieuzonering, deze is op verschillende plaatsen lager dan wettelijk is toegestaan.	Nee
37.2	Was er niet ooit gezegd dat wanneer er voor januari 2008 geen exploitant voor een luchthaven was gevonden dat dan de stekker eruit zou gaan? Nu jaren verder staat er nog steeds een luchthaven op de agenda. Het gaat zelfs veel verder met het ontmantelen van zwaar vervuilende vliegtuigen die aan het einde van hun economische levensduur zijn. Neveneffect is dat deze locatie komt te zitten met alle, waarschijnlijk ook niet zo schone onderdelen van deze vliegtuigen die vervolgens hier moeten worden verwerkt.	Eind 2014 hebben de provincie Overijssel en de gemeente Enschede het advies van de ingesteld commissie van wijzen overgenomen om tot ontwikkeling van Technology Base Twente over te gaan. Daarin is een vliegfunctie opgenomen. De te ontmantelen vliegtuigen zijn nog van goede kwaliteit; veel onderdelen en materialen zullen opnieuw worden gebruikt.	Nee

37.3	Het belang van het vliegveld is groot wordt gesteld, maar hoe vindt financiële borging plaats? Er is geen exploitant en hoe wordt omgegaan met de initiële eisen van de provincie destijds? Wanneer ADT de luchthaven gaat exploiteren, beschikt zij dan over voldoende expertise om dit vorm te geven? Waar liggen de verantwoordelijkheden voor aansprakelijkheid en risico's t.a.v. veiligheid? Waar ligt de verantwoordelijkheid voor de financiële exploitatie? Wie draait op voor tekorten ervan uitgaande dat het ADT nog steeds een entiteit is die wordt gedragen door de gemeente Enschede en de provincie.	De luchthavenexploitatie is financieel sluitend. Dat is in een second opinion bevestigd. Het voornemen is dat het hele noordelijke deelgebied, waaronder ook het vliegveld, wordt overgedragen aan een private partij. Tot die tijd is ADT de exploitant. ADT heeft daartoe deskundigheid aangetrokken die dat in haar opdracht verzorgt. Er wordt voldaan aan alle veiligheidseisen, die worden getoetst door de Inspectie voor Leefomgeving en Transport.	Nee
37.4	Bezwaar wordt gemaakt tegen de voorgestelde geluidscontour van 50 dB(A) rondom de werkparken. De nu voorgestelde contour hanteert een grotere afstand tussen de rand van de werkparken dan de gebruikelijke richtwaarde van 300m (bij milieucategorie 4.3). Voor de werkparken is gekozen voor maximale benutting van de geluidsruimte tot de eerstvolgende woningen, wat onnodig en ongewenst is. Hierdoor worden dusdanig gebruiksmogelijkheden mogelijk gemaakt die ernstige schade en hinder kunnen veroorzaken aan de omliggende natuur en de EHS.	Voor het bepalen van de zone is gebruik gemaakt van de gebruikelijke systematiek van dB(A)/m². Hiermee wordt ook voldaan aan het door de raad vastgestelde Nota van uitgangspunten. Omdat het terrein organisch wordt ontwikkeld is nu nog niet te bepalen waar activiteiten plaats gaan vinden. Vandaar dat voor een "dekking" van het hele gebied is gekozen. De invloed op de omliggende natuur is beoordeeld in het Sovon rapport, waarbij de conclusie is dat het voldoet aan een goede ruimtelijke ordening.	Nee

37.5	De vraag is gerechtvaardigd of er wel vraag is naar een dusdanig omvang van bedrijventerrein. Wat maakt de locatie hierin onderscheidend? Langs de A1 en A35 liggen legio nog niet ingevulde bedrijventerreinen waarvoor geen opname zijn. Van alle vastgoed bestemd voor industrie is ruim 20% onbenut, dat geldt ook voor de kantorenmarkt. Wordt niet een volgend probleem gecreëerd van verplaatsing in plaats van toevoeging van bedrijven?	In de plantoelichting is de economische uitvoerbaarheid aangetoond. Onderdeel daarvan zijn meerdere rapporten naar de marktkansen van de verschillende deelontwikkelingen. Daarnaast zijn functies zoals de luchthaven en de Safety Campus nu al op het terrein aanwezig. Gemeente Enschede, buurgemeenten en Provincie hebben meermaals onderzoek gedaan naar de behoefte en bestaande voorraad bedrijventerreinen in Twente en Overijssel. Zo is in 2014 de Bedrijventerreinenvisie Netwerkstad vastgesteld en heeft de Provincie een onderzoek laten doen door het bureau Panteia (2015). Deze laatstgenoemde is de basis voor de nu lopende bedrijventerreinenprogrammering Twente, waarbij de regio een gezamenlijke aanpak uitwerkt om de balans in vraag en aanbod te herstellen.	Nee
37.6	Genoemde plannen moeten worden voorgefinancierd terwijl de verwachte opbrengsten onzeker zijn. Dat is zeker een reden waarom er nog geen exploitant is gevonden voor de luchthaven. Hoever wil de gemeente en provincie gaan in het onrechtmatig voorfinancieren van deze ontwikkeling? Wat gaat het de burger kosten?	Zie ook bij 37.3. Voor een private partij is het van belang dat er een luchthavenbesluit en bestemmingsplannen van kracht zijn. Dat is naar verwachting in de loop van 2017 voor beide het geval. Het maken van afspraken en het overdragen aan een private partij zijn mede daarvan afhankelijk.	Nee
37.7	Gehoopt wordt dat de gemeente en provincie oog hebben voor de financiële onzekerheid en een afweging zullen maken of al deze risico's en onzekerheden een dusdanige impact op milieu en gezondheid van omwonenden rechtvaardigen. Gehoopt wordt dat de partijen oog hebben voor een integrale en passende invulling van het gebied waarbij behoud en borging van dit prachtige gebied voorop staat naast de zorg voor werkgelegenheid.	Zie 37.1	Nee

NR. 38			
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
38.1	Het rapport van de commissie Wientjes is helemaal niet uitgewerkt in het bestemmingsplan. De doelstelling van het advies is niets mis mee maar dient gerealiseerd te worden op het Business en Science Park bij de UT. Verzoek is om het bestemmingsplan dusdanig aan te passen dat alleen bestaande gebouwen op het terrein kunnen dienen als broedkamer voor startende ondernemers, die na succes doorgaan naar het Business- en Science Park of een vergelijkbare geschikte locatie. Een mooi gebied centraal tussen de Twentse steden wordt nu verkwaanseld met activiteiten die niet iconisch genoemd kunnen worden. Op AMM en HTSM is nog geen zicht, drones mogen helemaal niet getest worden in de omgeving van een burgerluchthaven. Het bestemmingsplan is een lappendeken van verschillende functies die elkaar niet versterken. De som van die delen gaat het gebied niet méér, maar minder waard maken. Het voormalige terrein van luchthaven Twenthe is een uniek natuurgebied dat als zodanig behouden moet blijven. Het vestigen van welk bedrijventerrein dan ook zorgt voor onomkeerbare schade aan unieke natuur en cultuurhistorie. Verzoek is om het Groene Hart te respecteren en te behouden, door af te zien van de bestemming tot Bedrijventerrein.	In het advies Wientjes wordt juist ingegaan op de relatie met Kennispark en de noodzaak om op de voormalige vliegbasis aanvullende ontwikkelingen mogelijk te maken. De gemeenteraad van Enschede en Provinciale Staten van Overijssel hebben de afgelopen jaren meerdere beleidskaders vastgesteld, waarin de afweging is gemaakt omtrent de ontwikkelrichting van het terrein. Gekozen is voor een ontwikkeling in lijn met het advies van de Commissie Wientjes: "Maak van de luchthaven Twente een iconische internationale ontwikkel-, demonstratie-, en productiezone voor 'Advanced Materials and Manufacturing'. In een fraai coulisselandschap rond het Twentse vliegveld worden groen en rust gecombineerd met de bruisende energie van duurzame hightech bedrijvigheid. Kortweg: Technology Base Twente. Het terrein is gelegen in het groen, te midden van stedelijke centra en onderdeel van het netwerk van topbedrijven en kennisinstellingen in Twente. Een unieke start- en landingsbaan met vliegfunctie maken het gebied tot een zeer onderscheidende 'asset' voor bedrijvigheid. De herontwikkeling is onderdeel van de totale transformatie van de voormalige militaire basis tot gebied met ruimte voor natuur, wonen, ontspannen en werken."	Nee

38.2	Vrees is dat er een bedrijventerrein wordt ontwikkeld dat evengoed op een andere locatie gevestigd kan worden. Een landingsbaan is voor een drone-testcentrum bijvoorbeeld helemaal niet noodzakelijk en gezien de huidige wetgeving zelfs ongewenst. Hoe wordt gegarandeerd dat er echt unieke bedrijvigheid wordt toegelaten? Daarnaast is in de 'Herijking Visie bedrijventerreinen Netwerkstad Twente' uit 2013 duidelijk aangegeven dat er voor de komende tientallen jaren een overschot is aan bedrijventerreinen in de regio Twente. Door het ontwikkelen van Technology Base wordt alleen maar meer bedrijventerrein aan de bestaande voorraad toegevoegd. Het feit dat Enschede Technology Base Twente moet compenseren door andere geplande bedrijventerreinen in te leveren, duidt er op dat op de luchthaven een regulier bedrijventerrein wordt ontwikkeld. In bestaande bebouwing zijn functies zoals startende bedrijven met geen verkeersaantrekkende werking mogelijk maar het overige gebied moet naar mijn oordeel door één of twee graasdierbedrijven worden beheerd op een ecologische wijze die vooral het welzijn van de mensen in Twente dient.	Het inzetten van de landingsbaan voor drones komt vanuit de vraag van dronespartijen en maakt juist deze lokatie zo uniek voor de dronessesector. Aan de benodigde wetgeving wordt gewerkt door het Ministerie. Technology Base heeft een eigen onderscheidend profiel dat is opgenomen in de Structuurvisie. Daarmee is het geen regulier bedrijventerrein. In de Structuurvisie is nu aangegeven dat het unieke profiel van dit terrein in het bestemmingsplan wordt aangescherpt en dat over deze profilering, het beoogde oppervlak en de eventuele noodzaak en wijze van compensatie van deze nieuwe uitgifte, bestuurlijke afspraken worden gemaakt tussen de gemeente, de provincie en de regio via het regionaal programmeren bedrijventerreinen voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Alle andere sectoren zijn locatiegebonden (luchthaven, Safety & Security) en hoeven niet worden gecompenseerd. In hoofdstuk 4 van de toelichting op de bestemmingsplannen is het bestaande beleidskader uitgewerkt. Hierin is al de keuze vastgelegd om tot ontwikkeling van Technology Base te komen. Het bestemmingsplan legt deze beleidsrichting vast en is niet het instrument om de gevraagde beleidswijziging vorm te geven.	Nee
------	--	--	-----

38.3	Hoe worden de verschillen tussen de gehanteerde kengetallen voor werkgelegenheid voor AXL en aantallen medewerkers van ervaren vliegtuigslapers elders verklaard? Vraag is of de gemeente bereid is om de kengetallen uit de werkgelegenheidsstudie nogmaals op realiteitsgehalte te beoordelen. Daarnaast is de verwachting dat Technology Base Twente vooral werkgelegenheid wordt gecreëerd op MBO+ en hoger opgeleid personeel, terwijl er in Twente juist behoefte is aan banen voor lager en middelbaar opgeleid personeel. Hoeveel van de circa 1.100 nieuwe banen zijn er voor deze groep?	De verschillen in de aangegeven werkgelegenheid bij AXL en de aantallen medewerkers bij een ander bedrijf in deze sector, komen voort uit een verschillen in werkprocessen en activiteiten. Het rekenen met kengetallen is gebruikelijk om een verwachting over werkgelegenheid te kunnen bepalen. De realiteit per bedrijf zal daar natuurlijk van af kunnen wijken, het blijft een kengetal en een gemiddelde voor de betreffende bedrijfstak. Op dit ogenblik zien wij geen reden om de kengetallen te herzien. In Enschede hebben we geen tekort aan banen voor laagopgeleiden, maar juist een tekort aan banen voor middelbaar en hoog opgeleiden. Er is wel sprake van een verdringingseffect omdat de middelbaar opgeleiden nu de banen voor laagopgeleiden 'bezetten' (Atlas van Gemeenten "participatiewijzer Enschede 2015"). Uit onderzoek blijkt overigens dat hoogopgeleiden werkgelegenheid creëren voor laagopgeleiden door onder andere bestedingseffecten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan banen in de dienstverlenende sector, zoals de horeca.	Nee
38.4	Kan inzichtelijk gemaakt worden wat de jaarlijkse kosten zijn van het exploiteren van de luchthaven en hoe deze kosten worden gedekt? Vermoeden is dat het overgrote deel van de luchthavenkosten wordt betaald door de belastingbetaler, terwijl er maar een zeer selecte groep mensen gebruik van maakt. Is er al een staatssteuntoets gedaan?	Voor de exploitatie van de luchthaven zijn berekeningen gemaakt waarin alle kosten en opbrengsten zijn meegenomen. Daaruit blijkt dat de luchthavenexploitatie sluitend is. Dat is bevestigd in een second opinion. Staatsteun is niet aan de orde.	Nee
38.5	Indiener is tegen de mogelijkheid die aan het bedrijf Aeronextlife wordt geboden om Boeings te slopen (niet tegen hergebruik en recyclen van materialen). Het landen van Boeings en het slopen en afvoeren van reststoffen via de lucht is een slechte keuze die niet hoogwaardig en niet iconisch is en geen bijdrage levert aan de leef- en woonkwaliteit van Twente. Verzoek is om plaatsen aan te geven (op de wereld) waar dat wel het geval is.	De behoefte aan luchthavengebonden bedrijvigheid (waar AXL onder valt) is uitgewerkt in hoofdstuk 6 van de plantoelichting). Omdat commerciële burgerluchtvaart niet meer aan de orde is, is gezocht naar een andere invulling voor het vlieggedeelte. Luchthavengebonden bedrijvigheid is daarbij een essentieel onderdeel van een breed pakket aan vliegende gebruikers, dat ook goed aansluit op de beoogde ontwikkeling van AMM.	Nee

38.6	De manier waarop men zonder verkeerstoren de vliegtuigen uit elkaar wil houden stemt niet gerust. Daarbij komt dat men in Twente wil experimenteren met onbemande (vracht)vliegtuigen, dat nog een groter risico op botsingen in de lucht oplevert. Welke garanties kunnen worden gegeven dat de veiligheid in de lucht rondom de luchthaven wordt gewaarborgd en dat er adequaat wordt opgetreden in geval van een calamiteit?	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
38.7	Bij het evenemententerrein van Van Eck is een overschrijding van de geluidsnorm toegestaan van 12 keer per jaar. Voor aanwezige dieren, met name vleermuizen, is dit zeer schadelijk. Bovendien is het niet passend voor een uniek natuurgebied tussen stedelijke kernen (Oldenzaal, Enschede, Hengelo) waar rust juist van bijzonder grote waarde is. Overschrijding van de geluidsnorm is ook in strijd met de duurzame ambities die ook in de Gebiedsvisie zijn omschreven. Verzoek is om de toegestane overschrijding van de geluidsnorm te schrappen. Overall in Nederland lopen evenementen tegen grenzen aan van acceptatie en voor dit plan worden aan de ondernemer - zo lijkt het - geen evenwichtige eisen gesteld. Let op de kwaliteit en denk meer dan aan welvaart en vermeende werkgelegenheid.	Overschrijding van een wettelijke geluidsnorm is niet aan de orde, met de regeling wordt voorzien om maximaal twaalf keer per jaar af te wijken van de opgenomen geluidszone tot een maximum van 70 dB(A). De gevraagde afweging tussen evenementen en effecten heeft plaatsgevonden in de MER. Op basis hiervan worden er onder specifieke regels evenementen mogelijk gemaakt, daarmee zijn de gevraagde grenzen vastgelegd.	Nee
38.8	In het luchthavenbesluit, de Gebiedsvisie en bijbehorende MER is geen enkele aandacht besteed aan de (negatieve) effecten op het toerisme, terwijl dit wel een belangrijke economische pijler is in Twente. Hoewel recreatievluchten enige toeristen trekken, leidt dit ook tot geluidshinder wat niet bijdraagt aan de rust en natuur waar Twente zo bekend om is. De negatieve effecten van intensief recreatief luchtverkeer op de werkgelegenheid in de toerisme-industrie is niet integraal meegewogen. Vraag is wat de netto-effecten van de luchthavenplannen op het toerisme in Twente zijn, zowel in directe werkgelegenheid als in economische bestedingen.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

38.9	Er zijn nog veel onduidelijkheden, veel aannames zijn slecht onderbouwd (bijvoorbeeld geluid en werkgelegenheid) en aspecten worden niet of in beperkte mate meegewogen (geluid, fijnstof, effecten op toerisme, gevolgen voor windenergie). Dit leidt tot een onvolledig en ondoorzichtig besluitvormingsproces dat niet aan de eisen van een goede democratie voldoet. Oproep is om absolute openheid van zaken te geven over de financiële gevolgen van de plannen.	In de verschillende plannen (luchthavenbesluit, provinciale gebiedsvisie, gemeentelijke structuurvisie, gemeentelijke bestemmingsplannen, wijziging van de welstandsnota) is aan de verschillende genoemde thema's uitvoerig aandacht besteed. Daarnaast worden de wettelijk vereiste procedures doorlopen en wordt er open gecommuniceerd over de inhoud en inspraakmogelijkheden. Daarmee wordt voorzien in de gevraagde openheid.	Nee
------	--	--	-----

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

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

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

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

NR. 40			
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
40.1	In Twente is een overschot aan bedrijventerreinen, deze terreinen hebben nog voldoende ruimte voor ontwikkeling. De stukken onderbouwen niet waarom het middengebiet als bedrijventerrein moet worden ingericht. Indiener verzet zich tegen de categorisering (milieucategorie 4.2 en aanwijzing gehele gebied hiervoor), de motivering hiervoor is niet duidelijk. Het valt al helemaal niet in te zien, waarom het terrein waarop b.v. de munitiebunkers zijn gelegen ook die categorie moet krijgen. De munitiestrip behoorde altijd tot de ecologische hoofdstructuur, er vond alleen opslag plaats van munitie en hammen en kazen. Gelet op het feit dat deze strip in de lonnekerberg steekt is op dit stuk een categorie 4,2 al helemaal niet passend.	Oostkamp en de Strip worden niet ontwikkeld als bedrijventerrein maar als economische zone bestaande uit een evenementenlokatie waar ook ruimte is voor automotiv en foodbedrijvigheid en innovatieve bedrijven die gebruik maken van de bestaande infrastructuur zoals de bunkers (opslag van bijvoorbeeld rijpende voedingsmiddelen), de baan 'Strip' bijvoorbeeld voor het testen van autobanden en de zonneauto van de UT. Het betreft dus geen uitbreiding van bedrijventerrein. De gemeenteraad van Enschede heeft hier in 2014 al een besluit over genomen met het vaststellen van de herijking bedrijventerreinvisie Netwerkstad. In het bestemmingsplan wordt de bunkerstrip als cultuurhistorisch waardevol element beschermd in zijn vorm en uitstraling. Welke type activiteit qua milieuzone vervolgens in de bunkers plaats mag vinden is in de MER beoordeeld. Conclusie is dat de opgenomen milieuzonering in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Hierbij is zowel naar de menselijke als natuurlijke omgeving gekeken.	Nee
40.2	Ook de ligging t.o.v. de nieuwe natuur is niet passend. De kosten die gemaakt zijn om deze 'nieuwe' natuur in te richten zijn onmiddellijk 'weggegooid geld' als die natuur vervolgens overstemd wordt door een bedrijventerrein, zeker door een terrein met een dergelijke geluidscontour. Met een beroep op de wob, verzoek ik u mij te informeren over de kosten die met de inrichting van het nieuwe natuurgebied gemoeid zijn.	In de MER zijn de milieueffecten op de omgeving onderzocht. Daarbij is niet gebleken dat de nieuwe natuur daardoor zodanig wordt beïnvloed dat flora en fauna niet kunnen functioneren zoals bedoeld. Er is dan ook zeker geen sprake van "weggegooid geld". Door ADT zal de indiener geïnformeerd worden over de kosten ten aanzien van de inrichting van het nieuwe natuurgebied.	Nee

40.3	Ik verzet mij tegen de mogelijkheden die de plannen scheppen om op het terrein gebouwen neer te zetten. Deze mogelijkheden zijn veel te ruim. Het gaat om 79.000 m2 met een hoogte van maximaal 20 meter. Niet valt in te zien, waarom u de ondernemer een dergelijke ruimte biedt. Ik verzoek u mij te informeren over de economische waarde die die bouwruimte vertegenwoordigt bij een gemiddelde van 5 verdiepingen. Een dergelijke bebouwing is in dit gebied niet passend. Dit getuigt niet van een goede ruimtelijke ordening. Bovendien gaat het gebruik van die bebouwing een ernstige inbreuk maken op het omliggende natuurgebied.	Naar aanleiding van de zienswijze van de Stichting Lonnekerberg worden de bouwmogelijkheden voor het terrein van dhr. Van Eck naar beneden bijgesteld, zodat het beter in overeenstemming is met de beleidsmatige uitgangspunten en de relatie met de omgeving.	Nee
40.4	De toegangswegen zijn ongeschikt om de daarmee gemoeid zijnde verkeersbewegingen te verwerken. Bij de dan onoverkomelijke aanpassing van die toegangswegen zal het natuurgebied hier nog meer onder komen te lijden. Regeren is vooruitzien. Als u het vooruitzicht heeft om die toegangswegen aan te passen, hetgeen eigenlijk voortvloeit uit art. 5.2 jo art. 12, dient u dat in uw toelichting aan te geven. Voorziet u een dergelijke aanpassing? Zo nee, hoe ziet u dan de aan- en afvoer van de mensen die al die oppervlakte gaan gebruiken? Ik merk op dat in alle berekeningen (geluid, verkeer, luchtkwaliteit) daar op geen enkele wijze rekening mee is gehouden. Ook om die reden acht ik uw plannen onvoldoende voorbereid en gemotiveerd.	Uw mening dat het wegennet niet berekend is op de verkeershoeveelheden wordt door ons niet gedeeld en komt ook niet overeen met uitgevoerde berekeningen en gemaakte inschattingen. Plannen voor uitbreiding of aanpassing van de toegangswegen aan de zuidzijde zijn er niet. Voor de visie op de verwerking van de hoeveelheden verkeer a.g.v. evenementen, wordt verwezen naar Bijlage 11 van de MER 'Notitie Indirecte Hinder Verkeer Evenementen'	Nee

40.5	Ik verzet mij tegen de wijze waarop de geluidscontour in uw plannen tot stand gekomen is. Niet alleen is de wijze van totstandkoming niet inzichtelijk, ook verzet ik mij tegen de gehanteerde methodiek om te gaan rekenen vanaf de rand van het gebied. Dit biedt de ondernemer bv op de Strip of in Hangar 11 de mogelijkheid een enorm brongeluid te produceren. Ik verzet mij tegen de geluidscontour op zich. Het gaat om etmaal gemiddelde, dat betekent dus dat ik meerdere momenten per dag en ook nog eens iedere dag op onvoorspelbare momenten veel lawaai te verduren kan krijgen. Het is mij niet duidelijk hoeveel lawaai dat kan zijn en hoe lang dat mag duren en hoe vaak dat op een dag is toegestaan. Zonder verdere kaders ben ik dus aan de 'organische ontwikkeling' overgeleverd. Ik vind dat uw plannen mij op dit gebied onvoldoende vooruitzicht en rechtszekerheid bieden. Op deze wijze heb ik iedere dag en onvoorspelbaar elk moment kans op onduldbare hinder van harde muziek of automotievegeluid. Het geluid in mijn huidige woon- en leefmilieu is gemeten. Het is 40 db(A) overdag, 35 's avonds en 30 's nachts. Er komt 10 db(A) etmaalwaarde bij. Een toename van 3 db(A) is een verdubbeling van het geluid. Ik krijg dus met meer dan 3 keer een verdubbeling te maken en dat zowel overdag als 's avonds als 's nachts. Ik verzet mij daartegen.	Voor het bepalen van de zone is gebruik gemaakt van de gebruikelijke systematiek van dB(A)/m². Hiermee wordt ook voldaan aan de door de raad vastgestelde Nota van uitgangspunten. Omdat het terrein organisch wordt ontwikkeld is nu nog niet te bepalen waar precies welke activiteiten plaats gaan vinden. In feite verschilt dit niet met de huidige bestemming, militair terrein. Een gevolg van het herbestemmen van het gebied is dat de geluidssituatie wijzigt en toeneemt ten opzichte van de huidige situatie.	Nee
40.6	Een evenement duurt tot 01.00 uur 's nachts. Dit geldt voor alle evenementen, niet alleen de 12 waarbij de contour overschreden mag worden. Iedere dag kan er dus een evenement zijn met harde muziek in de nachtelijke uren. Dit is een volstrekt onaanvaardbare inbreuk op mijn leven. Ik verzet mij dan ook tegen deze ruime definitie van evenement.	Randvoorwaarde is dat maximaal 12 keer per jaar een evenement mag worden gehouden met meer geluidruimte. Deze ruimte wordt vastgelegd in het bestemmingsplan. Activiteiten (evenementen) die passen binnen de zone kunnen dagelijks plaatsvinden, maar krijgen dus niet meer geluidruimte.	Nee

40.7	Hangar 11, waar die evenementen ook zullen plaatsvinden is onvoldoende geïsoleerd. Het zou volstrekt gebruikelijk zijn om aan de ondernemer eisen te stellen om de geluidsoverlast te beperken door aanpassing van de inrichting met goede isolatie. Ik begrijp niet waarom u dat niet doet. Ook in dit opzicht geeft u de ondernemer onbegrijpelijk veel ruimte. Kunt u mij de redenen waarom u hier geen eisen aan stelt geven en toelichten? In uw toelichting zelf lees ik hier niets over.	Indien de hal onvoldoende geïsoleerd zou zijn om aan de 50 dB(A) contour te voldoen zullen in het vergunningenspoor aanvullende geluidwerende voorzieningen worden verlangd als de gewenste activiteit door moet gaan. De 50 dB(A) contour is en blijft het ruimtelijke kader waaraan voldaan dient te worden.	Nee
------	--	---	-----

40.8	Ik verzet mij tegen die geluidscontour omdat die niet passend is in een gebied dat zijn kwaliteit ontleent aan de stilte die er heerst. Zelf geeft u aan de waarden van het gebied te willen behouden. Uw plannen zijn hierdoor niet consistent en innerlijk tegenstrijdig. Dit past niet bij een goede ruimtelijke ontwikkeling waar economie en ecologie met elkaar in balans zijn. Met deze contour en zonder verdere kaders wordt het gebied verkwanseld. Voor reguliere evenementen is geen piekbelasting aangegeven. Ik verzet mij tegen het maximum van 70 db(A) op de 12 bijzondere evenementendagen. Die dagen kan ik- in tegenstelling tot de dieren om mij heen- zien aankomen. Dat is een groot verschil met de 'reguliere' evenementen. Niettemin is mij onduidelijk wat dat maximum betekent. Hoe lang kan ik die 70 db(a) te verduren krijgen? Waarom worden dergelijke evenementen niet ingekaderd? Als u dan niet gevoelig lijkt te zijn voor de schade die zoveel geluid voor de al dan niet zeldzame dieren in de omgeving veroorzaakt, waarom gaat ook de volksgezondheid u niet aan het hart. U maakt het immers mogelijk dat er blijvend gehoorschade optreedt bij bezoekers aan zo'n evenement. Dit maximum op deze afstand maakt langdurig zo'n enorm brongeluid mogelijk dat directe gehoorschade bijna niet te vermijden is. Ik zie in uw plannen geen handvatten voor een kader om die gevolgen te beperken. In de stukken wordt gesuggereerd dat onze woning destijds door defensie is geïsoleerd. Dit is niet het geval. Bij de geluidscumulatie is geen rekening gehouden met het verkeerslawaaï bijvoorbeeld na afloop van een al dan niet bijzonder evenement. Ik vind dat dat wel moet worden meegenomen.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
------	---	--	--

40.9	De berekeningen van de te verwachten verkeersstromen zijn inconsistent. Ik lees dat de Oude Deventerweg maximaal 600 auto's per uur kan verwerken. Bij meer moet er een verkeersplan komen. Ik lees nergens waar dat verkeersplan dan aan moet voldoen. Deze bepaling geeft mij dus geen houvast om te weten wat mij bij zo'n evenement te wachten staat. De Oude Deventerweg is ongeschikt voor grote hoeveelheden auto's. Hierover heb ik al eerder opmerkingen gemaakt.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
40.10	Ik verzet mij tegen de definitie van automotive. Met deze definitie is het mogelijk om onder het mom van testritten, rijvaardigheidstrainingen, voorbereidingen op wedstrijden iedere dag met crossmotoren en karts te rijden. Als u -zoals herhaaldelijk te mijner geruststelling mondeling gezegd- geen cross- of kartbaan wilt, is het niet fair om wel-gelet op de ruime geluidscontour - crossen en karten als automotive activiteit mogelijk te maken. Als u dat anders ziet, zult u dat nadrukkelijk in de plannen moeten aangeven. Nu laat de door u voorgestane organische ontwikkeling dit eenvoudig toe. Ik verzet mij hiertegen.	Bestuurlijk uitgangspunt is altijd geweest om de milieu-impact te beperken tot categorie 4.2. Hiermee wordt o.a. voorkomen dat regulier crossen en karten met hogere milieueffecten mogelijk wordt. Het is nooit de intentie geweest om crossen en karten in algemene zin niet toe te staan, waardoor bijvoorbeeld karten met elektrische motoren wel mogelijk is.	Nee
40.11	De balans tussen natuur en bedrijvigheid ontbreekt. Er is geen balans tussen ecologie en economie. Wij hebben een uniek natuurgebied dat wij als zodanig ook beheren, er staan veel bijzondere planten en wij genieten van de fauna, de vogels, de reeën en ja, ook van de vleermuizen die we hier 's avonds vaak zien. Op ons terrein zijn bijzondere en beschermde dieren aanwezig. De effecten van uw plannen op deze soorten heeft u niet onderzocht. Uw plannen zijn dan ook onzorgvuldig en onvolledig voorbereid. U geeft in uw rapporten aandacht aan de veldleeuwerik. Ik onderschrijf dit. Echter het gaat niet alleen om de veldleeuwerik. Alle andere dier- en plantensoorten die op de lonnekerberg en op mijn terrein voorkomen mogen ook niet worden geschaad en dienen te worden beschermd.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	

NR. 41			
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
41.1	Indiener maakt bezwaar tegen de opdeling van het terrein van 550 ha dat door de gemeente Enschede en de provincie Overijssel is aangekocht. De doelstelling bij die aankoop is duidelijk door beide colleges aangegeven indertijd, integrale ontwikkeling, en daarbij was het niet de bedoeling deelgebieden te verkopen, grond zou enkel in pacht worden uitgegeven. Deze verandering van inzet heeft een verrommeling van het gebied tot gevolg die een ernstige schade aan het Twentse landschap teweeg brengt.	De structuurvisie 2009 verdeelt het gebied in de deelgebieden, woon- en werkparken die geen onderlinge samenhang dan wel verbindingen krijgen. De deelgebieden worden wel goed ontsloten en verbonden met de omgeving. Het ontwerp motief hierachter zijn ruimtelijke enclaves in een robuuste landschappelijke hoofdstructuur (pagina 99). Deze doelstelling is nooit aangepast.	Nee
41.2	Er is nu geen inbreng of invloed meer in de duidelijke doelstelling dat "Leisure op Twentse schaal" zou plaats vinden. Het afzonderen van het gebied voor de ecologische hoofdstructuur is een kunstmatige ingreep, waarbij de landschappelijke waarde zowel in het gebied zelf, als ook door de Leisure activiteiten die toegestaan dreigen te worden, ernstige schade is toegebracht (o.a. kappen van bossen en het onder water zetten van twee dassenburchten, in gevaar brengen van de vleermuizen stand van o.a. 5 rodelijst soorten).	Voor de ontwikkeling is een MER opgesteld en zijn de effecten en compensatiemaatregelen goed afgewogen ten opzichte van elkaar. Conclusie is dat met de beoogde ontwikkeling van de rode en groene functies naast elkaar voldaan wordt aan een goede ruimtelijke ordening.	Nee
41.3	De fixatie op vliegen werkt ernstig verstorend op de ontwikkeling van een geïntegreerde gebiedsontwikkeling. Bovendien leidt dit telkens weer tot grote kosten zonder enig perspectief op opbrengsten die deze kosten dekken. Dat is een patroon dat bekend is van vrijwel alle pogingen in Europa om een regionale luchthaven te ontwikkelen en of in stand te houden.	Voor de exploitatie van de luchthaven zijn berekeningen gemaakt waarin alle kosten en opbrengsten zijn meegenomen. Daaruit blijkt dat de luchthavenexploitatie sluitend is. Dat is bevestigd in een second opinion. Staatsteun is niet aan de orde.	Nee

41.4	Bij het vliegveld Teuge is de aanwezigheid van en het gebruik van de baanverlichting als schadelijk voor de milieu en natuurwetgeving aangemerkt. Er is geen enkele reden om in het geval van dit project in Twente de verwachting te koesteren dat er hier geen sprake zou zijn van verstoring voor de omgeving door het gebruik van de aanwezige of op te richten baan verlichting, met een natuurgebied dat deze gehele baan omgeeft en een beschermde status heeft als ecologische hoofdstructuur.	Het antwoord op dit onderdeel wordt gegeven bij vaststelling van de bestemmingsplannen en wijziging welstandsnota (begin 2017).	
41.5	De geplande Drones voorziening zal nabij de Universiteit Twente worden gesitueerd. Ook enkele belangrijke bedrijven voor Advanced Materials and Manufacturing hebben de voorkeur gegeven aan een vestiging direct in de nabijheid van de Universiteit, voor hun ontwikkelingsprojecten. Er vallen daarmee twee poten weg die in de nabijheid een betere optie hebben om hun ontwikkelingen vorm te geven. Met deze keuzes verliest Enschede geen enkel bedrijf en mag het blij zijn met die positieve keuze. Alle buurgemeenten kunnen er ook goed mee overweg wanneer dit er aanleiding toe is om het gehele concept van vliegen, dat enkel verstoring geeft en verliesgevend is, uit het plan weg te nemen. Dat zou ook direct de bezwaren van de buurgemeenten tegen de aanvoerweg met nieuwe aansluiting op autobaan weg nemen, want die is overbodig. Er is namelijk al een overschot aan bedrijventerreinen dus dat hoeft ook niet hier gesitueerd te worden, om dan elders weer gecompenseerd te moeten worden.	De dronessector heeft gevraagd om de locatie bij de luchthaven omdat zij gebruik moeten maken van de start- en landingsbaan en de samenwerking zoeken met Twente Safety Campus. Net als bij de AMM-sector wil dit niet zeggen dat alle bedrijven uit deze sectoren naar deze locatie zullen verhuizen. Dit is ook niet de bedoeling. Op TechnologyBase kunnen delen van bedrijven door alle sectoren heen met elkaar samenwerken aan nieuwe producten en nieuwe materialen. Dat is het unieke van dit project. In dit bestemmingsplan is geen sprake van een nieuwe aansluiting op de A1. De gemeenten in Twente werken samen aan een programmering voor bedrijventerreinen om het overschot uit de markt te halen.	Nee
41.6	Er is bij de interpretatie van ADT over de inbreng van de "Commissie van Wijzen" telkens een afwijking van de werkelijke adviezen. In het advies van de Commissie van Wijzen is een vliegfunctie enkel geoorloofd wanneer die van toegevoegde waarde is voor het project Technology Base Twente.	Het advies van de Commissie Wientjes is nog steeds uitgangspunt bij de verschillende documenten. Daarbij wordt het vliegen niet als losse ontwikkeling mogelijk gemaakt, maar als integraal onderdeel van de gebiedsontwikkeling (AMM, Safety & Security etc).	Nee

41.7	ADT interpreteert dit telkens in de zin dat er moet worden gevlogen en daaromheen moeten we iets vinden dat het mogelijk maakt dit te blijven projecteren op het gehele concept. Het is een tunnelvisie die voor de bevolking van zowel de gemeente als voor de burgers van Overijssel erg hoge kosten met zich meebrengt en die gelden kunnen niet gebruikt worden voor projecten die voor diezelfde bevolking en de ontwikkeling van Twente van groot belang zijn.	Zie 41.6	Nee
41.8	Er zijn al hoge bedragen afgeschreven op leefgebied en de ontwikkelingen tot nu toe en ook de accountant stelt gereide vragen bij de risicoparagraaf voor de toekomstige ontwikkelingen die door de voorlopige exploitant als veel te positief zijn voorgesteld. Zie als voorbeeld de ontwikkelingen rondom AXL. Zonder dit experiment is het geheel duidelijk dat er geen enkele toekomstmogelijkheid is voor het vliegen met grotere vliegtuigen in Twente. Bovendien hebben onderzoeken door o.a. de gemeentelijke opdrachtgevers in Enschede in de vorige eeuw al duidelijk gemaakt dat vliegen economisch niet haalbaar is vanaf Twente. Dat was de reden dat een burgerluchthaven in het plan werd geprojecteerd die de levensvatbaarheid moest geven aan het plan. Dat bleek ook niet mogelijk zonder staatssteun. De Europese commissie zou dit ongetwijfeld hebben verworpen indien het plan niet teruggetrokken zou zijn.	De luchthavenexploitatie van de huidige plannen, waarin alle kosten en opbrengsten zijn opgenomen, is sluitend.	Nee
41.9	Ook om de Europese samenwerking te bevorderen en in het bijzonder de samenwerking binnen de Euregio, zou het verstandig zijn om onder sturing van de voorzitter van de Euregio te zoeken naar een samenwerking met de Duitse overheden. Wij maken bezwaar tegen voortgaande uitgaven ten bate van de vliegfunctie in dit project, die niet dienstbaar zijn aan de Twentse bevolking, die eindbetaler is in het geheel.	Met de huidige opzet van Technology Base Twente is gekozen voor een luchthaven ten behoeve van het bedrijfsleven en recreatie. Er is geen commercieel burgerluchtverkeer opgenomen. Samenwerking tussen beide luchthaven biedt vanuit de vliegfunctie geen meerwaarde. Verder heeft Twente Airport een sluitende exploitatie en vindt geen aanvulling vanuit de overheden plaats. Samenwerking in de Euregio kan worden gezocht op het bredere economische terrein.	Nee

41.10	Indien een clubje vliegende streekgenoten gebruik wil blijven maken van de baan zolang er geen gebiedsontwikkeling is die het baangebruik geheel uitsluit zijn wij van oordeel dat zij net als bijvoorbeeld leden van een golfbaan zelf geheel voor alle kosten van het baangebruik en de exploitatie verantwoordelijk worden gesteld. Dan zullen er dus opslag gelden, huren voor gebruik gebouwen en start en landingsgelden betaald dienen te worden die dekkend zijn voor de totale kosten De inschatting zal dan zijn dat de vaste kosten dermate hoog zijn dat leden elders in de zeer nabije omgeving als Sudderwick, of Nordhorn, of Teuge, hun onderdak zullen zoeken. Voor een hobby van enkelingen hoeft dat geen problemen op te leveren.	Momenteel is er belangstelling door meerdere partijen om van het vliegveld gebruik te maken, hiervoor zijn ontheffingen verleend. Vanaf het moment dat het luchthavenbesluit van kracht is zullen aanzienlijk meer partijen van het vliegveld gebruik maken. Daarbij zijn ook bedrijven die zich op Technology Base vestigen. Alle gebruikers betalen marktconforme tarieven. De luchthavenexploitatie, waarin alle kosten en opbrengsten zijn opgenomen, is sluitend.	Nee
41.11	Er is een afspraak dat niet wordt bijgedragen in de exploitatie van de luchthaven. Dat was een vaststaand gegeven Motie Welten Weijnen.	Zie 41.10	Nee
41.12	Nu gaat de combinatie van gemeente en provincie via hun samenwerkingsverband ADT zelf de exploitatie op zich nemen. Er lijkt hier een onmogelijkheid te zijn geschapen. Zonder exploitant is een openstelling niet mogelijk, maar in de markt bleek die al 14 jaar niet te vinden. De exploitatie is zonder meer verliesgevend, zeker de eerste jaren, maar uit ervaringen van alle andere regionale luchthavens in Europa ook op langere duur. Dus dragen de provincie en de gemeente bij in de exploitatie. Dat is tegen de afspraken van de aankoopvoorwaarden.	Zie 41.10	Nee

41.13	Zoals in de toelichting op het luchthavenbesluit staat is het naleven van de rekenvoorschriften uit de regeling burgerluchthavens een complete aangelegenheid die een deskundige begeleiding en ICT ondersteuning vereist. Als ADT als exploitant zal optreden is daarmee een veiligheidsrisico geïntroduceerd. ADT heeft hiervoor immers niet de ervaring noch de expertise. Op welke wijze gaat ADT voldoen aan die voorschriften van de Regeling burgerluchthavens, zoals bijvoorbeeld het in gebruik hebben en toepassen van een registratie- en berekeningsstelsel voor de correcte berekening van de feitelijke geluidsbelasting in de handhavingspunten?	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
41.14	De exploitant dient te zorgen voor certificering van de luchthaven. Gelet op het geheel ontbreken van kennis hieromtrent bij ADT is het onaannemelijk dat certificering op korte termijn zal plaatsvinden. Zonder certificering zal exploitatie en dus gebruik, niet mogelijk zijn ook al is er een Luchthavenbesluit van kracht. Op welke termijn denkt de provincie dat de luchthaven gecertificeerd zal zijn? En is er een voorziening getroffen voor de gebruikers die hierdoor worden geraakt (als het luchthavenbesluit van kracht is, is daarmee de militaire aanwijzing vervallen. Gebruikers kunnen dus niet meer op basis van een ontheffing gebruik maken van de luchthaven. Maar vliegen op basis van het luchthavenbesluit is onmogelijk bij ontstentenis van de certificering)?	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
41.15	De exploitant is verantwoordelijk (en dus aansprakelijk) voor de veiligheid op de luchthaven. Op welke wijze is een eventuele aansprakelijkheid van ADT in de hoedanigheid van exploitant gedekt?	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
41.16	Dat met een beperkt aantal personeelsleden meerdere functies worden ingevuld, baart zorgen, gelet op de onervarenheid van die personeelsleden, in combinatie met het feit dat zij meerdere functies tegelijkertijd vervullen. De veiligheid van alle betrokken partijen (omwonenden inclusief) loopt hiermee risico.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

41.17	Wat wordt bedoeld met de opmerking “er wordt met maatwerk voorzien in de Brandweervoorziening”? En welke kosten zijn hier voorzien? Wie draagt die kosten?	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
41.18	Zoals algemeen bekend is een vliegbeweging een start of een landing. Volgens de Gebiedsvisie van de Provincie, punt 7.4 mag per jaar maximaal 12 keer worden afgeweken (bedoeld is: overschrijding) van het vastgestelde aantal van 20.340 vliegbewegingen per jaar. Dit aantal wordt overigens ook genoemd in de toelichting op het Luchthavenbesluit, p. 14. In het Luchthavenbesluit, artikel 5.2.2.2.8. wordt echter in strijd met de Gebiedsvisie en de eigen toelichting bepaald dat er 24 keer per jaar mag worden: twee vliegbewegingen per dag op maximaal 12 dagen per jaar afgeweken.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
41.19	Er is geen luchtverkeersleiding aanwezig en ook geen reguliere brandweervoorziening, of andere hulpdiensten. Hoezo dan landen bij nood over dichtbevolkt gebied op 1700 meter voor de baandrempeel? Op de kaarten 5 en 6 zijn deze woongebieden liggende in het beperkte veiligheid gebied. Voor de veiligheid en de gezondheidsschade blijft een nulmeting voor gezondheid noodzakelijk en de veiligheid dient opnieuw beoordeeld te worden op grond van het niet aanwezig zijn van hulpdiensten en luchtverkeersleiding en de hoogte verschillen in de bodemgesteldheid.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
41.20	In de toelichting, p. 15 leidt tabel 3 tot verwarring: waarom is een kolom (nacht) 23.00 – 7.00 uur opgenomen, als er (uitzonderingen daargelaten) niet gevlogen mag worden tussen 23:00 en 5:00 uur? De tabel laat nu de optie toe dat er tussen 23.00 en 7.00 uur 180 vliegbewegingen mogen plaatsvinden. De toevoeging onderaan de tabel maakt dat niet anders.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
41.21	Op grond van artikel 5.2.2.2.11 is het vreemd dat bij de verkoop aan de heer van Eck toegestaan is in tegenspraak met dit artikel, veel geluid te mogen produceren, daarbij de contouren van de decibellen overschrijdend.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

41.22	Artikel 5.2.2.2.12 verwijst naar de kaart in Bijlage V-5. De wijziging in het Besluit Burgerluchthavens lijkt bestaande bomen binnen het veiligheidsgebied te beschermen, maar enkel voor zover deze niet door de ILT als risicovol worden aangemerkt. Hoeveel objecten voldoen anno 2016 niet aan de hoogtebeperkingen en lopen daarmee het risico (te zijner tijd) als risicovol te worden aangemerkt en te worden gekapt? En hoeveel bomen binnen het veiligheidsgebied zullen de komende 5 jaren de "hoogtegrens" overschrijdend?	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
41.23	Bij het punt veiligheid is onvoldoende rekening gehouden met het gegeven dat de grond van het vliegveld in het oorspronkelijke natte diepste gedeelte van Twente ligt en dat de aanvliegeroute over Zuid Berghuizen op de Oldenzaalse heuvelrug is gesitueerd. Dat geeft dat er snel na de drempel in de baan aanmerkelijke hogere gronden zijn. De autobaan overgang is al ruim tien meter hoger in grondoppervlak en de wijk 20 tot 25 meter en het bos op de Boerskotten staat op grond die tot wel 45 meter hoger ligt. Wij willen beslist geen bomenkap in dit oerbos. Daarnaast is het in het verleden voorgekomen dat vliegtuigen met vracht de pannen van de daken trokken met de luchtweerstand die zij veroorzaakten en enkele schoorstenen ontzet hebben.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
41.24	Artikel 5.2.2.2.13 verwijst naar de kaart in Bijlage V-6. Er ontbreekt echter een concrete inventarisatie van het aantal bomen dat als gevolg van deze beperkingen risico loopt om gekapt dan wel getopt te moeten worden (anno 2016 en de komende 5 jaar) ingeval de ILT meent dat er sprake is van een onaanvaardbaar risico.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
41.25	I.v.m. artikelen 5.2.2.2.12 en 13 is onvoldoende rekening gehouden met de veiligheid van de bevolking van Zuid Berghuizen en de hoogte verschillen in de grond. De afwezigheid van luchtvaartverkeersleiding op zichtafstand en van technische ondersteuning die voldoende veiligheidswaarborgen biedt voor het gecombineerd dan wel specifiek laten vliegen van diverse vormen van luchtvaart is een aanmerkelijk probleem voor de veiligheid en	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

	de beleving van veiligheid van de bevolking van de gebieden die direct onder of naast de aanvliegroutes wonen. Gecombineerde vormen van luchtvaart worden ook internationaal als complicerende factor voor de veiligheid gezien ook bij wel bewaakte luchthavens. Vaak is daardoor een verbodsbepaling aan de orde. Hier is getracht die combinatie toch mogelijk te maken zonder echte controle op de reële toestand. Niet meegenomen is dat het luchthavengebied zeker in de zomermaanden waarin ook GA regelmatig vliegt, ook vele luchtballonnen van hetzelfde luchttruim gebruik maken. Daarnaast is in het gebied gelijk over de grens een bommenafwerp oefenplaats Nordhorn Range, met kruisende toestellen van de NATO. Daarnaast Drones en alle soorten van vliegtuigen en het hoogteverschil in het landschap en de dichte bevolking, maakt dat er aanmerkelijk belang van deze bevolking is om tegen deze ontwikkelingen te zijn. De ondersteuning van de luchthaven bevindt zich op Teuge 70 km weg, de luchthaven FMO is dichterbij. De overige ondersteuning dient ieder keer ingehuurd te worden en moet aanrijden, een economisch erg onrendabele onderneming. Worden al deze kosten per vlucht aan de gebruiker doorberekend? Wat betekent dit voor de landingsrechten per uit te voeren vlucht? De rentabiliteit van de kandidaat gebruiker dient in de businesscase van de kandidaat gebruiker en exploitant op deze aspecten uitsluitend te geven. Er zijn nu slechts opties van mogelijke kandidaat gebruikers. Er bestaan geen businesscases. Er is zelfs nauwelijks sprake van een serieus te nemen geïnteresseerd bedrijf, iedere concrete invulling ontbreekt. Is er overwogen om in het kader van de internationale en Euregiole samenwerking om kandidaat gebruikers, c.q. geïnteresseerden te verbinden aan FMO om zo de gehele regio te versterken en de exploitatie van één luchthaven mogelijk te maken? Verlies van FMO en het niet van de grond komen van luchtverkeer in Twente tegelijk, zou een handicap zijn voor de infrastructuur in de Euregio. De samenwerking daarvoor wordt van Duitse zijde al decennia aangeboden.		
--	--	--	--

41.26	Het specifieke van het bedrijventerrein van Technology Base Twente krijgt al vorm nabij de UT en in Hengelo Zuid. Bedrijven kiezen nu ook zelf voor die optie. Het toch voortvoeren van deze doelstelling zou kannibalisme op deze nabije bedrijventerreinen betekenen.	Bij de planvorming is veel afstemming geweest met Kennispark en HighTech Systems Park en de drie gebieden zullen samenwerken om de HTSM-sector en aanverwante bedrijven van een goed vestigingsklimaat te voorzien.	Nee
41.27	In de voorstellen wordt een 4 kilometer straal genoemd van 45 meter hoogte doorsnijdingspunt. Binnen deze straal is alleen al de grondhoogte dit verschil op diverse punten in de aanliegroute en daarenboven bevinden zich op die hogere gronden bomen van uitzonderlijke kwaliteit en bijzonderheid. Aan Duitse zijde in het vlak zijn windmolens toegestaan die 250 meter hoogte mogen hebben. Die zullen aanmerkelijk in de weg staan voor de veiligheidsverantwoording.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
41.28	Het is niet aangetoond dat deze luchthaven nuttig of noodzakelijk is. De luchthaven dient geen maatschappelijk belang dat opweegt tegen de negatieve gevolgen voor de natuur en de kwaliteit van leven van omwonenden. Voor zover er sprake is van een economisch belang is dit kunstmatig gecreëerd met de voorgenomen aanleg van twee bedrijventerreinen. En dat in een regio waarin een surplus is aan kwakkelende bedrijventerreinen.	Uit een aantal marktonderzoeken blijkt dat er vraag is voor het gebruik van het vliegveld, zowel voor vliegbewegingen als voor bedrijfsvestiging. In de MER worden de milieueffecten in beeld gebracht, op grond waarvan tot een verantwoorde inrichting van het gebied te komen. Deze uitgangspunten zijn overgenomen in de bestemmingsplannen.	Nee
41.29	Er is sprake van ongeoorloofde staatssteun, gelet op de gelden die tot nu toe zijn, maar ook in de toekomst moeten worden bijgedragen, door de provincie Overijssel en de gemeente Enschede om de luchthaven te exploiteren. De gemeentelijke regeling ADT was bedoeld voor het zoeken van een bestemming voor de voormalige militaire luchthaven, niet voor het commercieel exploiteren van een luchthaven.	Voor de exploitatie van de luchthaven zijn berekeningen gemaakt waarin alle kosten en opbrengsten zijn meegenomen. Daaruit blijkt dat de luchthavenexploitatie sluitend is. Dat is bevestigd in een second opinion. Staatsteun is niet aan de orde.	Nee

41.30	Er is al een luchthaven op plm. 60 km afstand (FMO). Europese regelgeving staat niet toe dat er dan nog een luchthaven wordt gevestigd.	De 60 kilometer (of 1 uur reistijd) komt uit de Mededeling van de Europese Commissie inzake staatssteun aan luchthavens ("Richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen, Publicatieblad EU 2014/C 99/03"). In een Mededeling van de Europese Commissie inzake staatssteun aan luchthavens is, kort gezegd (de formulering in het betreffende artikel is aanzienlijk genuanceerder), bepaald dat investeringssteun ten behoeve van de aanleg of uitbouw van een luchthaven die binnen een afstand van 100 kilometer of een reistijd van 60 minuten met de auto, bus, trein of hogesnelheidstrein van een bestaande luchthaven ligt, steeds afzonderlijk moet worden getoetst op staatssteun. Het is niet juist dat Europese regelgeving verbiedt om luchthavens in nabijheid van een andere luchthaven te realiseren. De richtsnoeren bepalen alleen t.a.v. dat een steunmaatregel in die situatie gemeld moet worden. Dit geldt alleen als er sprake is van staatssteun. Dat is hier niet het geval.	Nee
41.31	De MER is gebaseerd op verkeerde uitgangspunten (verouderde, onjuiste rapporten; onjuiste aannames m.b.t. vlieghoogte en geluid etc.)	Op basis van de diverse onderzoeken is geconcludeerd dat de ontwikkelingen passen binnen de kaders van een goede ruimtelijke ordening. Uit de zienswijze wordt op dit punt niet duidelijk waarom dat niet het geval zou zijn.	Nee
41.32	Is in de planning rekening gehouden met recente milieu afspraken en de waarschijnlijk noodzakelijke aanscherping daarvan? Daarin zal in volgende onderhandelingen ook de scheepvaart en de luchtvaart niet verschoond blijven willen we een temperatuurstijging binnen de perken houden of anders alle gevolgen van dien aanvaarden. Wanneer zo'n aanscherping van afspraken in laten we zeggen 2020 plaats vindt, wat is dan het effect op de exploitatie van deze luchthavens?	Er is rekening gehouden met de geldende regelgeving. Toekomstige aanscherping van milieuregelgeving en technische ontwikkelingen zullen mogelijk leiden tot minder uitstoot en geluid van vliegtuigen.	Nee

41.33	Bij aankoop van de gronden van de ex-militaire luchthaven, was een belangrijk argument dat daarmee de grond in banden bleef van de overheden. Er is de stelling ingenomen dat gronden ook niet verkocht zouden worden maar enkel in pacht uitgegeven zouden worden, om de invulling van de doelen van de bestemming in de band te kunnen houden.	In de loop van het project zijn de beleidsdoelstellingen veranderd, dit heeft ook tot wijziging van het standpunt ten aanzien van grondpositie geleid.	Nee
41.34	Nu fungeert ADT financieel gezien als een grondbedrijf, Het heeft in die functie een deelgebied onderhands verkocht en wel tegen uiterst gunstige voorwaarden, die deels geheim gehouden zijn, net als de verkoop zelf. De heer van Eck gaf in een gesprek aan gunstige voorwaarden te hebben en de afspraak te hebben dat hij geen last zou hebben van natuur of milieu beperkende maatregelen. Tegen die afspraken zouden de gronden zijn aangekocht. De financiële verantwoording van ADT is ook opgesteld als die van een grondbedrijf, met als doel de verkoop van alle gronden voor 2020. Hiermee wordt de doelstelling die uitgangspunt was van de aankoop van de gronden door de gemeente en de provincie geweld aangedaan. De motie Welten Weijnen wordt geweld aangedaan of totaal losgelaten. Zonder die voorwaarden waren de gronden nooit aangekocht indertijd, er zou in de staten niet mee ingestemd zijn. Daarmee was exploitatie van enige vorm van luchtverkeer ten enen male uitgesloten geweest. De naleving van deze voorwaarden waren en zijn nog steeds de basis van een nog klein beetje vertrouwen in overheden bij de bevolking woonachtig in de gebieden rond de luchthaven. Handhaving daarvan is nu noodzakelijk.	ADT is – in de vorm van een Gemeenschappelijke Regeling – een zelfstandig rechtspersoon en in die zin – als eigenaar van de gronden - bevoegd tot grondverkoop. Het vinden van nieuwe exploitanten van de gronden die invulling geven aan de vastgestelde visies behoort tot de opgave van ADT. Met de verkoop aan Van Eck is daaraan invulling gegeven. De grondverkoop aan van Eck is gedaan op marktconforme condities, en voor wat betreft de ontwikkeling in aansluiting op de kaders van het vastgestelde beleid.	Nee

41.35	ADT tracht belanghebbenden die in ernstige mate last ondervinden en organisaties die voor de schade aan mensen, milieu en omgeving opkomen monddood te maken met pogingen hen niet ontvankelijk te verklaren, naar strikte juridische regels die zij uitlegt in het juridische voordeel van de overheden, zonder rekening te houden met de reëel ervaren gevaren en werkelijke metingen en gegevens van gevaar voor bewoners. Dit geeft een negatieve indruk voor het functioneren van onze overheden.	ADT is geen overheid die vergunningen e.d. verleend met de daarbij behorende bezwaar- en beroepsmogelijkheden. Bij eventuele juridische procedures wordt door de rechtbank en de Raad van State altijd beoordeeld of een partij ontvankelijk en/of belanghebbende is op basis van de onderzochte effecten.	Nee
-------	--	--	-----

NR. 42			
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
42.1	Het voormalige terrein van luchthaven Twenthe is een uniek natuurgebied dat als zodanig behouden moet blijven. Het vestigen van welk bedrijventerrein dan ook zorgt voor onomkeerbare schade aan unieke natuur en cultuurhistorie. Verzoek is om het Groene Hart te respecteren en te behouden, door af te zien van de bestemming tot Bedrijventerrein. Het is wetenschappelijk bewezen dat natuur (naast de CO2-waarde) een positieve invloed heeft op lichaam en geest. Daar waar steeds meer (soms slecht half benutte) bedrijventerreinen gebouwd worden is geen natuur meer, waardoor de mens steeds vaker zijn heil over de grens moet halen. Waarom de zo kwetsbare en noodzakelijke natuur verkwansele? Beleidsmakers en overheden hebben hierin ook een morele plicht en zijn mede verantwoordelijk voor ons aller welzijn.	De gemeenteraad van Enschede en Provinciale Staten van Overijssel hebben de afgelopen jaren meerdere beleidskaders vastgesteld, waarin de afweging is gemaakt omtrent de ontwikkelrichting van het terrein. Gekozen is voor een ontwikkeling in lijn met het advies van de Commissie Wientjes: "Maak van de luchthaven Twente een iconische internationale ontwikkel-, demonstratie-, en productiezone voor 'Advanced Materials and Manufacturing'. In een fraai coulisselandschap rond het Twentse vliegveld worden groen en rust gecombineerd met de bruisende energie van duurzame hightech bedrijvigheid. Kortweg: Technology Base Twente. Het terrein is gelegen in het groen, te midden van stedelijke centra en onderdeel van het netwerk van topbedrijven en kennisinstellingen in Twente. Een unieke start- en landingsbaan met vliegfunctie maken het gebied tot een zeer onderscheidende 'asset' voor bedrijvigheid. De herontwikkeling is onderdeel van de totale transformatie van de voormalige militaire basis tot gebied met ruimte voor natuur, wonen, ontspannen en werken." In de plantoelichting is uitgebreid ingegaan op de relatie van de bedrijfsmatige ontwikkelingen t.o.v. van de natuur. Conclusie is dat beide ontwikkelingen naast elkaar kunnen bestaan binnen de kaders van een goede ruimtelijke ordening.	Nee

42.2	Vrees is dat er een bedrijventerrein wordt ontwikkeld dat evengoed op een andere locatie gevestigd kan worden. Een landingsbaan is voor een drone-testcentrum bijvoorbeeld helemaal niet noodzakelijk en gezien de huidige wetgeving zelfs ongewenst. Hoe wordt gegarandeerd dat er echt unieke bedrijvigheid wordt toegelaten? Daarnaast is in de 'Herijking Visie bedrijventerreinen Netwerkstad Twente' uit 2013 duidelijk aangegeven dat er voor de komende tientallen jaren een overschot is aan bedrijventerreinen in de regio Twente. Door het ontwikkelen van Technology Base wordt alleen maar meer bedrijventerrein aan de bestaande voorraad toegevoegd. Het feit dat Enschede Technology Base Twente moet compenseren door andere geplande bedrijventerreinen in te leveren, duidt er op dat op de luchthaven een regulier bedrijventerrein wordt ontwikkeld.	Het inzetten van de landingsbaan voor drones komt vanuit de vraag van dronespartijen en maakt juist deze lokatie zo uniek voor de dronessesector. Aan de benodigde wetgeving wordt gewerkt door het Ministerie. Technology Base heeft een eigen onderscheidend profiel dat is opgenomen in de Structuurvisie. Daarmee is het geen regulier bedrijventerrein. In de Structuurvisie is nu aangegeven dat het unieke profiel van dit terrein in het bestemmingsplan wordt aangescherpt en dat over deze profilering, het beoogde oppervlak en de eventuele noodzaak en wijze van compensatie van deze nieuwe uitgifte, bestuurlijke afspraken worden gemaakt tussen de gemeente, de provincie en de regio via het regionaal programmeren bedrijventerreinen voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Alle andere sectoren zijn locatiegebonden (luchthaven, Safety & Security) en hoeven niet worden gecompenseerd.	Nee
42.3	Hoe worden de verschillen tussen de gehanteerde kengetallen voor werkgelegenheid voor AXL en aantallen medewerkers van ervaren vliegtuigslapers elders verklaard? Vraag is of de gemeente bereid is om de kengetallen uit de werkgelegenheidsstudie nogmaals op realiteitsgehalte te beoordelen. Daarnaast is de verwachting dat Technology Base Twente vooral werkgelegenheid wordt gecreëerd op MBO+ en hoger opgeleid personeel, terwijl er in Twente juist behoefte is aan banen voor lager en middelbaar opgeleid personeel. Hoeveel van de circa 1.100 nieuwe banen zijn er voor deze groep?	De verschillen in de aangegeven werkgelegenheid bij AXL en de aantallen medewerkers bij een ander bedrijf in deze sector, komen voort uit een verschillen in werkprocessen en activiteiten. Het rekenen met kengetallen is gebruikelijk om een verwachting over werkgelegenheid te kunnen bepalen. De realiteit per bedrijf zal daar natuurlijk van af kunnen wijken, het blijft een kengetal en een gemiddelde voor de betreffende bedrijfstak. Op dit ogenblik zien wij geen reden om de kengetallen te herzien. In Enschede hebben we geen tekort aan banen voor laagopgeleiden, maar juist een tekort aan banen voor middelbaar en hoog opgeleiden. Er is wel sprake van een verdringingseffect omdat de middelbaar opgeleiden nu de banen voor laagopgeleiden 'bezetten' (Atlas van Gemeenten "participatiewijzer Enschede 2015"). Uit onderzoek blijkt overigens dat hoogopgeleiden werkgelegenheid creëren voor laagopgeleiden door onder andere bestedingseffecten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan banen in de dienstverlenende sector, zoals de horeca.	Nee

42.4	Kan inzichtelijk gemaakt worden wat de jaarlijkse kosten zijn van het exploiteren van de luchthaven en hoe deze kosten worden gedekt? Vermoeden is dat het overgrote deel van de luchthavenkosten wordt betaald door de belastingbetaler, terwijl er maar een zeer selecte groep mensen gebruik van maakt. Is er al een staatssteuntoets gedaan?	Voor de exploitatie van de luchthaven zijn berekeningen gemaakt waarin alle kosten en opbrengsten zijn meegenomen. Daaruit blijkt dat de luchthavenexploitatie sluitend is. Dat is bevestigd in een second opinion. Staatsteun is niet aan de orde.	Nee
42.5	De wijze waarop de 18.000 vliegbewegingen voor General Aviation is vastgesteld is onrealistisch. Uitgegaan is van het 'natuurlijke verzorgingsgebied', maar dat is natuurlijk veel te globaal. Luchthaven Twente biedt nu ook al mogelijkheden voor General Aviation, maar het aandeel is nu slechts 2.500 vliegbewegingen. Waarom is dat aandeel nu niet al veel groter? Er wordt geen rekening gehouden met de groei-ambities van vliegvelden Eelde en Teuge, die eerder in aanmerking komen om de eventuele verplaatsing vanuit Lelystad op te vangen. Ook het feit dat recreativluchten in Duitsland goedkoper zijn dan in Nederland is niet meegenomen. Vraag is om een nieuwe en beter onderbouwde berekening te maken van het aantal vliegbewegingen voor General Aviation en de geluidscontour daarop aan te passen.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
42.6	De manier waarop men zonder verkeerstoren de vliegtuigen uit elkaar wil houden stemt niet gerust. Daarbij komt dat men in Twente wil experimenteren met onbemande (vracht)vliegtuigen, dat nog een groter risico op botsingen in de lucht oplevert. Welke garanties kunnen worden gegeven dat de veiligheid in de lucht rondom de luchthaven wordt gewaarborgd en dat er adequaat wordt opgetreden in geval van een calamiteit?	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

42.7	Bij het evenemententerrein van Van Eck is een overschrijding van de geluidsnorm toegestaan van 12 keer per jaar. Voor aanwezige dieren, met name vleermuizen, is dit zeer schadelijk. Bovendien is het niet passend voor een uniek natuurgebied tussen stedelijke kernen (Oldenzaal, Enschede, Hengelo) waar rust juist van bijzonder grote waarde is. Overschrijding van de geluidsnorm is ook in strijd met de duurzame ambities die ook in de Gebiedsvisie zijn omschreven. Verzoek is om de toegestane overschrijding van de geluidsnorm te schrappen.	Overschrijding van een wettelijke geluidsnorm is niet aan de orde, met de regeling wordt voorzien om maximaal twaalf keer per jaar af te wijken van de opgenomen geluidszone tot een maximum van 70 dB(A).	Nee
42.8	De MER heeft geen aandacht voor het gelijktijdig plaatsvinden van de vliegbewegingen en het genieten van het buitenleven in de weekenden en de zomermaanden. Verzoek is om dit in de besluitvorming mee te nemen. Daarnaast heeft de MER alleen aandacht voor de uitstoot van fijnstof op het luchthaventerrein zelf en niet in de omgeving, terwijl het tot serieuze gezondheidsklachten kan leiden. Hoe wordt dit meegenomen in de besluitvorming? Verzoek is om een gedegen monitoring van de luchtkwaliteit toe te passen als de plannen doorgaan.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee
42.9	In het luchthavenbesluit, de Gebiedsvisie en bijbehorende MER is geen enkele aandacht besteed aan de (negatieve) effecten op het toerisme, terwijl dit wel een belangrijke economische pijler is in Twente. Hoewel recreatievluchten enige toeristen trekken, leidt dit ook tot geluidshinder wat niet bijdraagt aan de rust en natuur waar Twente zo bekend om is. De negatieve effecten van intensief recreatief luchtverkeer op de werkgelegenheid in de toerisme-industrie is niet integraal meegewogen. Vraag is wat de netto-effecten van de luchthavenplannen op het toerisme in Twente zijn, zowel in directe werkgelegenheid als in economische bestedingen.	De zienswijze is op dit punt doorgestuurd naar de provincie Overijssel omdat het over de provinciale plannen gaat.	Nee

42.10	Er zijn nog veel onduidelijkheden, veel aannames zijn slecht onderbouwd (bijvoorbeeld geluid en werkgelegenheid) en aspecten worden niet of in beperkte mate meegewogen (geluid, fijnstof, effecten op toerisme, gevolgen voor windenergie). Dit leidt tot een onvolledig en ondoorzichtig besluitvormingsproces dat niet aan de eisen van een goede democratie voldoet. Oproep is om absolute openheid van zaken te geven over de financiële gevolgen van de plannen.	In de verschillende plannen (luchthavenbesluit, provinciale gebiedsvisie, gemeentelijke structuurvisie, gemeentelijke bestemmingsplannen, wijziging van de welstandsnota) is aan de verschillende genoemde thema's uitvoerig aandacht besteed. Daarnaast worden de wettelijk vereiste procedures doorlopen en wordt er open gecommuniceerd over de inhoud en inspraakmogelijkheden. Daarmee wordt voorzien in de gevraagde openheid.	Nee
-------	--	--	-----

NR. 43	Vliegclub Twente		
	Inhoud zienswijze	Gemeentelijke reactie	Aanpassing
43.1	Zienswijze 8 betreft figuur 2: het gebied “Kop 11” ligt nu expliciet buiten het airside gedeelte van het luchthaven terrein. Dit zou echter een uitgelezen plek zijn voor herhuisvesting van de Vliegclub Twente. Hier is de mogelijkheid van “voor deur” buiten het terrein en “achter deur” binnen het terrein. Voorts is er directe toegang tot de active runway 05-23 en is alle noodzakelijke verharding als ondergrond voor hangaar en clubhuis aanwezig, zodat minimale kosten gemaakt hoeven te worden voor herhuisvesting. Wij dringen dus aan op aanpassing van de contouren van de airside en inclusie van dit gebied. Ter compensatie zou het gebied noordoost van de Twentsche Zweefvlieg Club dan afgestoten kunnen worden.	Het bestemmingsplan maakt geen onderscheid tussen airside en landside, maar kent aan het gehele noordelijke deel de bestemming voor Technology Base Twente toe. Waar de exacte bedrijven gesitueerd worden is aan de exploitant in samenwerking met de gebruikers (voor zover het past binnen de randvoorwaarden van het bestemmingsplan).	Nee
43.2	Zienswijze 9 betreft §3.1: er ontbreekt in de algemene profilering bij de opsomming een expliciete beschrijving van “recreatieve luchtvaart”, tenzij u dit binnen “leisure-locatie met faciliteiten” schaaft	In de betreffende opsomming in paragraaf 3.1 is benoemd welke nieuwe ontwikkelingen een plek gaan krijgen. De vliegactiviteiten zijn reeds aanwezig op het terrein.	Nee
43.3	Zienswijze 10 betreft figuur 20: de “uitstulping” noordoost van de locatie van de Twentsche Zweefvlieg Club wordt hier expliciet binnen de grenzen van luchthaven betrokken. Wilt u s.v.p. bevestigen dat bladzijde 4 van de “Gebiedsgerichte Uitwerking Structuurvisie Luchthaven 2009” daarmee vervallen en aangepast is?	Er zit geen verschil in afbeelding 20 uit de plantoelichting en de afbeelding op pagina 4 van de structuurvisie. In de afbeelding van de structuurvisie is ook de grond van ADT meegenomen dat een agrarisch gebruik heeft.	Nee
43.4	Zienswijze 11 betreft figuur 20: het bruin gekleurde gebiedje “Kop 11” is niet beschreven, maar zou o.i. tot het luchthavengebied gerekend moeten worden. Zie onze opmerking bij figuur 2.	Zie de reactie bij punt 8, de gemeentelijke plannen gaan niet over airside-landside.	Nee

43.5	Zienswijze 12 betreft §4.2.3 “Het testen en ontwikkelen van drones....” dient geen belemmeringen voor de bemande luchtvaart op te werpen. Er moet onderscheid gemaakt worden tussen drones die binnen een beperkte ruimte blijven en drones die gebruik moeten maken van de runway. Deze laatste zullen zich aan alle luchtvaartregels moeten houden die ook voor bemande luchtvaart gelden. Overigens wordt in het hele document meermaals verwezen naar deze drones. Gezien de ontbrekende wet- en regelgeving betreffende deze luchtvaartuigen in de buurt van een luchthaventerrein voor bemande luchtvaart, verzoeken wij u te garanderen dat, totdat deze wet- en regelgeving wel bestaat, er geen belemmeringen in tijd en/of ruimte voor de bemande luchtvaart zullen ontstaan. Dit in tegenstelling tot hetgeen op pagina 70 einde eerste alinea “Om te voorkomen dat bij de fase van vergunningverlening of bij handhavingszaken discussie ontstaat over het wel of niet toegestaan zijn van het vliegen met RPAS is dit expliciet als activiteit benoemd” wordt gesteld.	Er wordt in de zienswijze verwezen naar de verschillende beleidsdocumenten. In deze stukken worden de ambities rondom drones benoemd, altijd zal moeten worden voldaan aan de landelijke wet- en regelgeving rondom drones, luchthavens en vliegveiligheid.	Nee
43.6	Zienswijze 13 betreft §4.3.3 Deventerpoort: onze aanwezige panden (clubhuis en hangaar) vertegenwoordigen toegevoegde waarde aan deze grond. Wij hebben tot heden geen adequate compensatie gekregen voor het feit dat de aansluiting naar de runway is verdwenen. Het grotere maatschappelijk belang van een ecologische hoofdstructuur begrijpen wij, maar dan is het billijk de getroffen en hiervoor volledig te compenseren. Voor verplaatsing zijn tot heden slechts concept locaties en zwaar geclausuleerde, ontoereikende tegemoetkoming in de eventuele verhuiskosten besproken. De kapitaalvernietiging van onze huidige panden en daarmee gepaarde planschade blijft tot heden onbesproken. Wij verzoeken u te komen met een ons conveniënt voorstel dat recht doet aan onze gedwongen herplaatsing en waarmee onze bezwaren tegen deze structuurwijziging worden weggenomen.	De plannen die als ontwerp ter inzage zijn gelegd gaan niet over compensatie tussen een huurder en eigenaar. Het betreft een privaatrechtelijke discussie, waarbij het verzoek gericht moet worden aan de eigenaar.	Nee

43.7	Zienswijze 14 betreft §4.3.7 halverwege laatste alinea: "...is voor de bestaande landingsstrip belangstelling vanuit de automotive branche." Wij verzoeken u te garanderen dat de landingsstrip 05-23 uitsluitend voor luchtvaart gebruikt zal worden, c.q. de luchtvaart geen enkele hinder van eventuele automotive activiteiten zal ondervinden.	Het betreft de landingsstrip bij De Strip, één van de werkparken, en niet de grote landingsbaan.	Nee
43.8	Zienswijze 15 betreft §4.3.8: Welke stimuleringsmaatregelen voorziet u op het gebied van "energie"?	De voorliggende plannen gaan niet over de verdere uitvoering van het Actieplan Duurzaamheid . Indien hierover concrete vragen zijn kan hierover met de gemeente contact worden opgenomen.	Nee
43.9	Zienswijze 16 betreft pagina 42 Grondwater: Deze omschrijving is te vrijblijvend. Gezien de recente malaise in Noord-Enschede past een betere algehele bescherming tegen hoog grond water. Vervolgens kunnen eisen gesteld worden aan de opvang van hemelwater op het eigen perceel (alsof er geen bebouwing zou zijn), maar dat moet wel kunnen infiltreren in de bodem en daarbij niet gehinderd worden door een algeheel te hoge waterstand.	De eigenaar van een perceel (al dan niet met bebouwing) is verantwoordelijk voor de grondwaterstand op zijn perceel. Middels een beleidsregel wordt de functie van (ruimtelijk relevante) hoofdafvoerstructuren, ten behoeve van de afvoer van overtollig hemel- en grondwater, gewaarborgd. In de planmer zijn effecten op grondwaterstanden als gevolg van ontwikkelingen onderzocht.	Nee
43.10	Zienswijze 17 betreft § 5.1.2 punt 5: wij onderschrijven uw stelling dat er "maatregelen dienen te worden getroffen ter voorkoming van overlast voor het toekomstig vliegverkeer" volledig.	De opmerking wordt ter kennisneming aangenomen.	Nee

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

6	De Commissie adviseert de informatie over het aantal gehinderden en de correctie in de berekening van het aantal ernstig gehinderden openbaar te maken en te betrekken bij de besluitvorming.	Zie de reactie bij punt 2	Ja
7	De Commissie adviseert, voor zover dit binnen de bevoegdheid van de gemeente ligt, om bij de verdere invulling van de bedrijventerreinen en de vergunningverlening voor bedrijven en evenementen de best beschikbare technieken voor geluidreducerende maatregelen te onderzoeken. Daar waar de gemeente deze bevoegdheid niet heeft adviseert de Commissie de mogelijkheden voor het toepassen van geluidreducerende maatregelen te bevorderen.	De gemeente Enschede hanteert al de werkwijze om het gebruik van best beschikbare technieken te stimuleren bij vergunningverlening. Omdat de gebiedsontwikkeling een organisch karakter heeft zijn de concrete activiteiten nog niet te voorzien, maar dezelfde werkwijze zal voor dit gebied worden toegepast. Ervaringen tot nu toe met de eerste deelontwikkelingen is dat door een goede samenwerking tussen ontwikkelende partijen en overheid de genoemde geluidsreducerende maatregelen ook tot stand komen.	Nee