

De gemeenteraad van Enschede
Postbus 20
7500 AA ENSCHEDE

Datum: 3 augustus 2016
Betreft: Zienswijze op de ter inzage gelegde ontwerpbesluiten en plannen met de
bijbehorende stukken Voormalige Vliegbasis Twente van de gemeente Enschede en
Dinkelland

Geachte gemeenteraad,

Stichting Lonnekerberg zet zich in om de flora, fauna en het (leef)milieu op en om de Lonnekerberg te bevorderen en te behouden.

De Lonnekerberg is een uniek natuurgebied in Nederland. De natuurwaarden zijn extreem hoog. Veel mensen genieten hier dagelijks van. StiL komt in verzet als dit gebied verkwanseld wordt en voor de volgende generaties onherstelbaar wordt vernietigd. Dat is nu aan de hand.

Aan de rand van de Lonnekerberg vindt veel ontwikkeling plaats. Mooi! Mooi, als dit gebeurt met respect voor de unieke omgeving. 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. Geweldig!

Helaas, de Gemeente doet niet wat ze zegt. 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 eco-systeem 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. StiL laat daarom van zich horen.

1. Inleiding

Wij hebben kennis genomen van de door u ter visie gelegde ontwerp besluiten en bestemmingsplannen die betrekking hebben op de herontwikkeling van de voormalige Vliegbasis Twente. Wij hebben ook kennis genomen van de achterliggende (ter inzage gelegde) stukken en bijlagen. Vanwege de samenhang van de stukken (zo is er één integrale MER) hebben wij onze opmerkingen op de plannen in één zienswijze gevat. Deze zienswijze is dus gericht op alle ontwerpbesluiten en ontwerpplannen met bijbehorende stukken:

- Voormalige vliegbasis Twenthe – Midden, gemeente Enschede;
- Voormalige vliegbasis Twenthe-Noord, gemeente Enschede;
- Voormalige vliegbasis Twenthe-Zones, gemeente Enschede;
- Voormalige vliegbasis Twenthe-Zones, gemeente Dinkelland;
- Milieu Effect Rapportage Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente;
- Structuurvisie Gebiedsgerichte uitwerking luchthaven 2009, gemeente Enschede
- Wijziging 86 van de Welstandsnota, gemeente Enschede

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.

In deze zienswijze maken wij, op basis van te onderscheiden thema's, opmerkingen en bezwaren die, als er niet expliciet naar een document is verwezen, gelden voor alle ter visie gelegde bestemmingsplannen en onderliggende stukken.

Wij hebben ook opmerkingen gemaakt over de onderliggende stukken en de specifieke bestemmingsregelingen die zijn gerangschikt volgens het systeem dat in de betreffende plannen wordt gehanteerd. Deze opmerkingen vindt u in bijlage 1, die als integraal onderdeel van deze zienswijze moeten worden beschouwd.

U heeft een enorme hoeveelheid documenten ter visie gelegd en ook nog in de vakantieperiode. Omdat een aantal van onze deskundigen wegens vakantie niet op tijd kennis kon nemen van alle stukken verzoeken wij u om ons 14 dagen extra tijd te geven om deze zienswijze zo nodig aan te vullen. Wij zijn van mening dat de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 9 juni 2010 (LJN: BM7139) dit mogelijk maakt.

2. Natuur

2.1 Soortenbescherming

2.1.1 Broedseizoen niet gedefinieerd/onbepaald

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.

Conclusie:

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.

2.1.2 Bescherming van gunstige instandhouding soorten bedreigd door gebrek aan geluidbeperkingen en toename van verlichting

Geluidbeperkingen 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 geluidbeperking 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)versturende 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 tav het brongeluid. 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 verstoring gevoeliger 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 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*.

Conclusies:

- **Stichting Lonnekerberg vindt het onbegrijpelijk dat in het broedseizoen geen algemene beperkingen worden opgelegd tav het brongeluid in het gebied.**
- **De zeldzame vleermuizen die in de directe omgeving voorkomen worden niet beschermd, evenals andere diersoorten die gevoelig zijn voor verstoring en vervuiling als gevolg van de toegestane activiteiten en evenementen;**
- **Een verstoring van 1x per maand met mega-evenementen die onbegrensde aantallen decibellen mogen produceren is voor de in het gebied voorkomende (strikt) beschermde diersoorten vernietigend. Zeker nu in de andere 353 dagen een grote geluidszone met onbeperkte maximale geluidsniveaus mogelijk wordt gemaakt.**

2.1.3 Onvoldoende onderzoek naar kwetsbare soorten

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 ommissie. 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.

Conclusie:

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.

2.2 Aanwezige bossen en houtwallen niet adequaat bestemd

2.2.1 Bos- en natuur in de werkparken

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 Greftenberghoekweg 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.

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 bomenkap. Naast het bos dienen de houtwallen en bossingels in het bestemmingsplan te worden beschermd.

Conclusies:

- **Het op de Strip aanwezige oude bos dient planologisch te worden beschermd,**
- **De in het gebied aanwezige singels en houtwallen zijn van groot ecologisch belang;**
- **Er dient in het gebied rekening te worden gehouden met de hoge natuurwaarden. Daarbij gaat het niet om ecologisch wegschrijven en weggijken en vervolgens wegdrukken, maar om beschermen en een balans vinden tussen ecologie en economie.**

2.2.2 Bos- en natuurgebieden in Noord.

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.

Conclusie:

De bestaande waardevolle bosgebieden en houtwallen in de Werparken en deelgebied Noord zijn niet adequaat bestemd en daarmee vogelvrij. Wij verzoeken om een adequate bescherming van deze gebieden.

2.3 Natura 2000 en Natuurbeschermingswet

2.3.1 De PAS werkt met stikstofsaldering voor projecten, niet voor plannen

De Programmatische Aanpak Stikstof (verder: PAS) is alleen toepasbaar voor projecten, niet voor plannen (bijlage 2.3.1: factsheet ‘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 ontwerp-bestemmingsplan 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 Stcrt 16320 2015, zie pag 30).

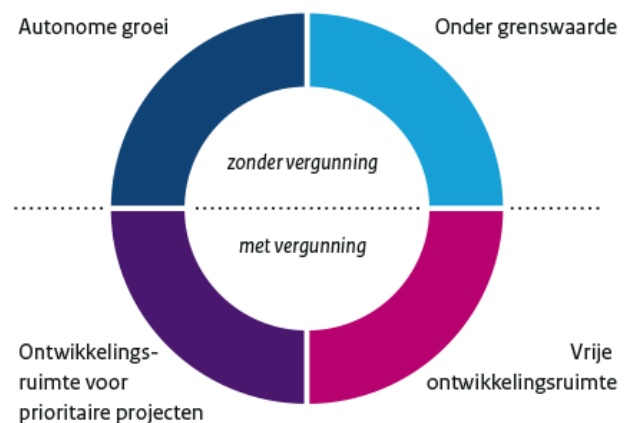
Conclusie:

Het bestemmingsplan is hiermee in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

2.3.2 Welke luchthavenactiviteiten zitten nu in segment 1?

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'. Luchthaven Twente staat genoemd als een prioritair project van de provincie Overijssel in de bijlage behorende bij de PAS (Bijlage 2.3.4: Staatscourant 2015 44851 blz 14), waarbij het de activiteiten van Luchthaven Twente betreft zoals bedoeld in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL, gestart in 2009 zie www.nsl-monitoring.nl).

De voor prioritair project Luchthaven Twente meest recent vastgestelde stikstofemissie is 96,84 ton NOx per jaar en nihil ton NH3 per jaar (Bijlage 2.3.5: Aeries Calculator uitdraai van december 2015 van prioritair project Luchthaven Twente, afkomstig van <http://pas.natura2000.nl/pages/prioritaire-projecten.aspx>). Niet duidelijk is van wélke activiteiten vallende onder prioritair project Twente nu precies de stikstofemissie is meegenomen. Bijlage 2.3.5 vermeldt twee emissiebronnen, beide gelegen op de startbaan, één op 265 meter hoogte en één op 5 meter hoogte. Hieruit valt af te leiden dat het prioritair 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 passende beoordeling gebiedsontwikkeling luchthaven Twente (bijlage 22 van de bijlagen behorende bij het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan) bekijkt de stikstofeffecten van het voorkeursalternatief (VKA) op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000 gebieden. De conclusie 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.

Conclusie:

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 tov 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.

2.3.3 Referentiesituatie dient altijd de op heden onherroepelijk vergunde situatie te bevatten
Bijlage 22 (bij ontw.bestemmingsplan), de passende beoordeling bevat, vier Aeriussystematiek

1. Vergelijking AO bedrijvigheid en wegverkeer (situatie 1) tegenover voorkeursalternatief deelgebied Midden bedrijvigheid en wegverkeer (situatie 2). Kenmerk RkhTiyhkZDr8. Dit is de uiteindelijke berekening voor de vergunningaanvraag.
2. Vergelijking AO bedrijvigheid en wegverkeer (situatie 1) tegenover voorkeursalternatief deelgebied luchthavengebied bedrijvigheid, weg- en vliegverkeer (situatie 2). Kenmerk RkDNW3Fcp6vx
3. Vergelijking AO bedrijvigheid en wegverkeer (situatie 1) tegenover voorkeursalternatief deelgebied AMM/HTSM voor 50% bedrijvigheid en wegverkeer (situatie 2). Kenmerk RseguV1dEA3C.
4. Vergelijking AO bedrijvigheid en wegverkeer (situatie 1) tegenover voorkeursalternatief 1e PASperiode bedrijvigheid AMM/HTSM 50%, weg en vliegverkeer (situatie 2). Kenmerk RXxxYUi3Ldqp.

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.

Conclusie:

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.

2.3.4 Nbwetvergunning of verklaring geen bezwaar ontbreekt

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.

Conclusie:

Het ontbreken hiervan is in strijd met het uitgangspunt van een goede ruimtelijke ordening.

2.3.5 Er wordt vooruitgelopen op toekomstige ontwikkelruimte

Bijlage 22, 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 Aerius 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 ontwerp-bestemmingsplan. Dan wordt ook duidelijk of deze ontwikkelruimte überhaupt voorhanden is.

Conclusie:

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.

2.4 Flora- en faunawet

De effecten van de luchthavenontwikkeling op individuele dier- 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:

1. Business aviation met luchthavengebonden bedrijvigheid
2. Luchthaven gebonden bedrijvigheid met beperkt vliegen
3. Zone aan de baan
4. Buitenplaats Twente

De activiteiten die nu in het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan worden beschreven verschillen van deze vier eerder beschreven scenario's.

Het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan huldigt echter het principe van ontwikkelplanologie: de toelichting (paragraaf 1.1. aanleiding bestemmingsplan zie http://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0153.BP00133-0002/t_NL.IMRO.0153.BP00133-0002.html#_1.1_Aanleidingbestemmingsplan) vermeldt: *“De aanwezige hangars, shelters, taxibanen en de ruimte rond de start- en landingsbaan, in de groene omgeving, maken het een locatie die zeer geschikt is om te pionieren, uit te proberen en te vernieuwen; waar bedrijven nieuwe dingen gaan ontwikkelen, testen en produceren; waar bedrijven opleiden, trainen en presentaties en evenementen organiseren. Daarmee moet het her te ontwikkelen gebied een aanvulling worden op de vestigingsmogelijkheden voor bedrijven elders in de regio en het aanwezige leisure-aanbod.”*

Het is zeer wel denkbaar dat grootschalige evenementen onder de bovenstaande 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 habitatrictlijnsoorten bij betrokken zijn. Bovendien zijn de onderliggende rapporten, onder andere het soortenmanagementplan van 2011, te oud.

Conclusie

- **Het ontbreken van een Ffwetontheffing is in strijd met het uitgangspunt van een goede ruimtelijke ordening.**
- **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.**

Voorts is het systeem van de Ffwetontheffing 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 Ffwetontheffing 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.

Conclusie:

Nu dit niet zo is, getuigt het niet van een zorgvuldige omgang met de natuuraspecten en dus niet van een goede ruimtelijke ordening.

3. Woon- en leefmilieu

3.1 Wegverkeer

3.1.1 Algemeen

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.¹

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 cq voorwaarden in het PAB worden niet overgenomen en geborgd in het bestemmingsplan. Het PAB vervalt zodra het bestemmingsplan van kracht is. De aannames cq voorwaarden in het PAB kunnen dus niet dienen als grond om de berekeningen tbv 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.

Conclusie:

De cumulatie van series van doorverwijzingen; cirkelverwijzingen; gebruik van aannames als feiten; zorgen voor een volstrekt ontoegankelijke en ernstig gebrekkig onderbouwde verkeersparagraaf.

3.1.2 Bezoekersaantallen

3.1.2.1 Onduidelijkheid over wat onder bezoekersaantallen verstaan wordt, en hoe het maximum gehandhaafd wordt

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

¹ de toelichting op p.44 wordt verwezen naar een bijgevoegde structuurvisie: Gebiedsgerichte uitwerking structuurvisie luchthaven 2009. Die structuurvisie verwijst weer naar het evenementenbeleid: 2.2Leisure en evenementen. Op basis van voorgaande wordt voorgesteld om in het Bestemmingsplan zowel Oostkamp als De Strip als evenementenlocatie op te nemen, onder de algemene voorwaarden ten aanzien van vergunningen zoals gesteld in de Nota Evenementenbeleid 2014 en onder voorwaarden met betrekking tot milieu en verkeer zoals aldaar omschreven.

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.

3.1.2.2 Aantallen in het Bestemmingsplan, regels en toelichting

Regels: 5.4. Specifieke gebruiksregels

*Evenementen met een verkeersaantrekkende werking hoger dan **600 motorvoertuigen per uur** zijn toegestaan, onder de voorwaarde dat de activiteit plaatsvindt volgens een door een verkeerstechnisch deskundige akkoord bevonden verkeers- en vervoersplan.*

Niet duidelijk is hoe dat wordt ingeschat en wie dat gaat controleren. Welke uitgangspunten gelden voor de bezetting per auto en ovv /fiets? (zie verder hieronder)

In de toelichting op bestemmingsplan:

Nader onderzoek is gedaan naar de capaciteit van de toe- en afvoerwegen naar en van het evenemententerrein. Voor evenementen die naast het reguliere verkeer in totaliteit leiden tot een groter verkeersaanbod dan 600 mvt/uur zoals aangegeven, zijn vervoersplannen noodzakelijk.

Verder zijn er gefundeerde aannames gedaan over verdeling van verkeersstromen over het ontsluitende wegennetwerk en gemiddeld autogebruik en autobezetting, met het advies hier een aantal malen te monitoren. Op het evenemententerrein zijn op Oostkamp en zuidzijde van de Strip bij bijzondere evenementen ruim 2.500 parkeerplaatsen beschikbaar.

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 mbt 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.

Het Airforcefestival op 6 augustus 2016 is zo’n evenement waar meer dan 600 auto’s per uur verwacht worden. 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. Met dit 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 de bijlage 12 van de Toelichting op het plan 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 ivm 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.

Nota Bene: de term "bezoeker" is ook niet gedefinieerd. 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.

In de stukken worden dus **verschillende uitgangspunten** gehanteerd als het gaat om bezoekersaantallen naar vervoersbewegingen te converteren.

- *Bezettingsgraad auto:*

Nl. 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%.

Conclusie:

Stichting Lonnekerberg stelt dat gezien de beperkingen in capaciteiten van toeleidende wegen, het maximum aantal bezoekers per evenement gesteld moet worden op 8300.

3.1.3 Fietsveiligheid

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 opongevallen 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.

Conclusie:

De fietsveiligheid van omwonenden en recreanten komt in gevaar

3.1.4 Capaciteit toegangswegen

Uit de MER deel B is 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 eea 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 tbv 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 tav spijtstijden 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.

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.

3.1.5 Bijdrage werkparken aan het verkeer

Los van de evenementen dragen de nieuwe werkparken bij aan een toename van het verkeer. 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.

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 werkdagemaal. 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...

Wat staat daar :

De Werkparken leveren een bijdrage van 51,8% (2.822 verkeersbewegingen per dag) 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. Evenementen zorgen voor een piekbelasting (veel verkeersbewegingen in korte periode) op het wegennet. Het is niet realistisch om op basis van een dergelijke piekbelasting het wegennet te dimensioneren. Voor dergelijke evenementen zullen verkeersplannen opgesteld moeten worden om het verkeer goed van en naar het evenemententerrein te begeleiden. Het evenementenverkeer is verdisconteerd naar verkeersbewegingen per dag, zie ook het uitgangspuntendocument in Bijlage 7. Hierdoor is de verkeersbelasting, als gevolg van evenementen, meegenomen in de lucht & geluid berekeningen.

Verder wordt in MER deel B op pag 26 gesproken over referentsituaties van bv 2000MVT (per etmaal) op het stuk de OudeDeventerweg- Bergweg (uw StiLLe voorbereiders zijn hier afgehaakt...). De stukken staan bol van rotonde-redeneringen zonder afslagen.

3.1.6 Verkeer en geluid

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 tgv 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.

Conclusies wegverkeer

- a) Als het gaat om de haalbaarheid van de plannen uit oogpunt van verkeer kan gesteld worden dat de haalbaarheid niet uit de bijgeleverde stukken is af te leiden en het plan onvoldoende kaders stelt waarbinnen die haalbaarheid wel te verwachten is.**
- b) Er is sprake van ongelijke uitgangspunten, ongelijke aannames en referenties, waar vervolgens cirkelredeneringen op worden losgelaten. Verder wordt voor berekeningen verwezen naar plannen die straks juist niet meer gelden dan wel gewijzigd moeten worden (bv PAB en Evenementenbeleid).**
- c) De onderbouwing is dan ook ondeugdelijk. Uit de stukken blijkt wel dat de toegangswegen onvoldoende zijn toegerust voor het verwerken van grote extra verkeersstromen, waarmee de haalbaarheid van het plan in deze vorm onaannemelijk is.**

3.2 Bestemmingen De Strip en Oostkamp

3.2.1 Definities te onbepaald, alles is toegestaan

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??).

Conclusies:

- **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.**

3.2.2 Toch motorcross en karten toegestaan

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.

Conclusie:

Het ontwikkelen van activiteiten op het gebied van motorcross en karten is, ondanks bestuurlijke toezeggingen, toch mogelijk. Wij vragen om expliciete uitsluiting van deze activiteiten in het bestemmingsplan.

3.3 **Bebouwing De Strip en Oostkamp**

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:

- 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”.
- 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.

Conclusie:

- **Er wordt ongemotiveerd ruimte geboden voor de toevoeging van 265.000 vierkante meter BVO aan bedrijfsgebouwen met een bouwhoogte van 20 meter. Dat is teveel en te hoog.**
- **Dat is in strijd met het in de toelichting aangegeven uitgangspunt/principe dat vooral de bestaande bebouwing wordt hergebruikt.**

3.4 Ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit niet geborgd

In het bestemmingsplan wordt op diverse plaatsen gesteld:

Het college van burgemeester en wethouders kan nadere eisen stellen ten aanzien van het behouden en beschermen van een toereikende ruimtelijke kwaliteit bij de verlening van een omgevingsvergunning, waarbij toereikend betekent dat wordt voldaan aan de normen in de beleidsregels die zijn neergelegd in de beleidsregel 'Ruimtelijke Kwaliteit voormalige vliegbasis Twenthe', dan wel (in het geval deze beleidsregel tussentijds wordt gewijzigd of vervangen door een andere beleidsregel) deze gewijzigde respectievelijk vervangende beleidsregel

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.

In het hoofdstuk “Beleidskader-gebiedsprofiel” worden ten aanzien van landschap twee belangrijke uitgangspunten naar voren gebracht:

- 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.

- Versterken landschappelijke beleving en verbinding met de omgeving hier 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!

Conclusies:

- **De bevoegdheid tot het opstellen van beleidsregels wordt een bevoegdheid van B&W in plaats van een bevoegdheid van de gemeenteraad. Vanwege de grote maatschappelijke belangen die samenhangen met de inrichting van dit gebied vinden wij dat de bevoegdheid bij de gemeenteraad moet blijven.**
- **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.**

3.5 Geluidshinder en belevingskwaliteit natuur

In het gebied direct rond het bedrijventerrein-Leisure, gelegen in het BP Midden, liggen veel wandel- en fietspaden die onderdeel uitmaken van vaste routestructuren. Ook is er in het nieuwe natuurgebied een ‘belevingspad’ gerealiseerd en zijn er ruiterspaden aangelegd. 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 LAmax.

De belangrijkste redenen voor recreanten om het bestaande natuurgebied de Lonnekerberg te bezoeken zijn: ‘het genieten van het landschap en de natuur’, gevolgd door ‘fijn fietsen of wandelen’ en ‘genieten van de stilte, om te ontspannen en tot rust te komen’. Voor het nieuwe natuurgebied geldt dit ook, maar is ook de historische belevingswaarde van het gebied en vliegtuigspotten van belang (met name van de zweefvliegclub bij de spottershil). Ook mountainbikers hebben een andere recreatieve beleving die meer ligt in de uitdaging op het fysieke vlak. : “zo hard mogelijk een fysiek uitdagende route fietsen over (on)verharde paden”.

Uit onderzoek in Drente blijkt er een duidelijk lineair verband te bestaan tussen het geluidsniveau en de waardering voor het gebied. Dit verband is ook sterk significant. Dat betekent hoe hoger het geluidsniveau is (L Aeq), hoe lager de waardering en andersom. Gebieden met een gemiddeld geluidsniveau (etmaalwaarde) < 40 dB(A), krijgen een hoge waardering; gebieden met een gemiddeld geluidsniveau 41-50 dB(A) krijgen een redelijk positieve waardering; gebieden met een gemiddeld geluidsniveau > 50 dB(A) krijgen van recreanten een negatieve waardering; gebieden met een geluidsniveau > 55 dB(A) (etmaalwaarde) zijn voor recreanten onaantrekkelijk.

Boven de 50 dB(A) vindt een ruime meerderheid van recreanten het niet meer rustig genoeg om in het gebied te recreëren. Recreanten mijden deze gebieden. Ze gaan juist wandelen en fietsen in een natuurgebied om de hectiek van de stad te ontlopen, maar niet om die stedelijke geluidsinvloeden te ervaren. 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:

- 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;
- 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 99-50 dB(A) etmaalwaarde te liggen, dat is tevens het gebied waarbij grote geluidspieken kunnen worden verwacht.
- 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 aangelegde ruiterspad ligt vlak langs het automotive-gebied "de Strip" dat behoort tot het gezonde industrieterrein. De ruiterroute loopt voor een groot deel over de Greftenberghoekweg (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.

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 ruiterspaden. 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.

Conclusie:

De aangrenzende natuurterreinen worden zowel ten aanzien van de natuurwaarden als ten aanzien van de recreatieve functie en belevingswaarde zwaar aangetast. Dit krijgt onvoldoende aandacht in de voorliggende MER-rapporten en bestemmingsplannen.

4. Milieueffecten, Bestemmingen en Geluid

4.1 Integraal ingelast: opmerkingen Alcedo

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.

4.2 Gebruik “Huidige situatie” en “Referentiesituatie” in de MER

4.2.1 Huidige situatie en referentiesituatie voor de MER in relatie tot de vliegfunctie

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 km².

Conclusie:

Het is correct dat voor de vliegfunctie de referentiesituatie en de huidige situatie gelijk zijn aan 2011.

4.2.2 Huidige situatie en referentiesituatie voor de MER in relatie tot de geluidsbelasting in de nieuwe situatie (Lcum)

Tabel 1 ‘*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 (zoals bij punt 4.2.1 aangegeven), maar wordt uitgegaan van de oppervlakte van de (oude) militaire geluidscontour (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.

Net als bij punt 4.2.1 moet voor de huidige situatie en de referentiesituatie worden uitgegaan van de situatie anno 2011 er wordt anders een volledig verkeerd beeld geschetst:

- De ooit over het gebied gelegde militaire geluidscontour (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 geluidscontour vol.

- 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.
- 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 geluidscontour van ca. 0,1 km² 56dB(A) Lden. Het ministerie van I&M heeft in 2015 aangegeven dat het civiele gebruik maximaal 1 km² 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.
- 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.
- 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.
- 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 geluidscontour (37 km²) als referentiekader te nemen

Conclusies:

- **Tabel 1 geeft een volstrekt verkeerd beeld van de referentiesituatie en huidige situatie in het gebied ten aanzien van de geluidsbelasting.**

- een vergelijking van de geluidsbelasting van de nieuwe plannen (VKA) met de extreem grote militaire geluidscontour (38 km² Ke), is om de hier bovengenoemde redenen niet correct. Het geeft een volledig verkeerd beeld van de feitelijke situatie en het woon- en leefmilieu voor mens en dier zoals het was, zowel in de tijd van Defensie als in de afgelopen 12 jaar.
- Het VKA zorgt ten opzichte van de referentiesituatie en ten opzichte van de huidige situatie voor een enorme toename van de geluidsbelasting, als gevolg van de grote gezoneerde industrieterreinen zowel in Noord als in Midden.
- De effecten op het woon- en leefklimaat van bewoners en de effecten op de natuur worden door de gemaakte vergelijking zwaar onderschat.
- Gemist wordt een vergelijking van de feitelijke geluidsbelasting in het gebied anno 2011 met de nu voorliggende plannen.

4.2.3 Nieuwe activiteiten moeten in de MER niet gerekend worden tot de referentie situatie.

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 projectafwijkingbesluit (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 milieu-effecten 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'.

Conclusies:

- **De huidige situatie in het MER moet de situatie zijn anno 2011.**
- **Het totaal van de gebiedsontwikkeling van de oorspronkelijke vliegbasis (500 hectare) moet in het MER worden afgewogen, zónder dat er delen worden uitgeknipt en buiten beschouwing worden gelaten.**

4.3 Industriezonering en industriegeluid (etmaalwaarde)

4.3.1 Geluidscontour Midden is te groot, nut en noodzaak is onvoldoende onderbouwd

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.

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). Vóóordat 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.

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.

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 gezonde 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.

Conclusies:

- **De berekening van de geluidszone voor het Middengebied is in strijd met de Ladder duurzame verstedelijking;**
- **De berekening van de geluidszone op basis van (vlakdekkend) grote aantallen decibellen per m² is niet correct. Het aantal decibellen/m² dat (vlakdekkend) is gehanteerd voor de verschillende milieucategorieën is te hoog;**
- **De grote geluidszone voor de ‘werkparken’ is niet goed onderbouwd en voldoet niet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening.**
- **De geluidscontour past niet bij het begrip ‘werkparken’ en bij het begrip ‘automotive’, op basis van hergebruik van gebouwen en hergebruik van de lange taxibaan voor automotive. Daarvoor zou een kleinere geluidszone voldoende zijn.**
- **De grote geluidscontour lijkt te zijn ingegeven door de wens te komen tot een evenemententerrein i.p.v. werkparken;**
- **Dat het een evenemententerrein gaat worden staat ook aangegeven in de verkoopovereenkomst (zie bijlage: verkoopovereenkomst).**

4.3.3 Geen alternatieven berekend voor het Middengebied

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 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.

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.

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 11(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.

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.

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 milieu-effecten ten volle afgewenteld op het kwetsbare natuurgebied de Lonnekerberg. Dit is in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Door de geluidscontour 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.

Conclusies:

- **Er zijn geen alternatieven uitgewerkt in de MER en ook niet in de Nota van Uitgangspunten;**
- **Ook voor het Middengebied moeten meerdere alternatieven worden onderzocht waarbij de effecten op natuur en milieu moeten worden meegewogen. Dat is nu niet gedaan.**
- **In de Nota van Uitgangspunten heeft geen integrale afweging plaatsgevonden.**
- **De omvang van de geluidscontour is gericht op het optimaliseren van de mogelijkheden voor de ondernemer uitgaande van het maximaliseren van de geluidscontour binnen het kader van de maximale milieucategorie 4.2.**
- **Het maximaliseren van de geluidscontour staat een goede ruimtelijke ordening in de weg, er wordt geen rekening gehouden met de hoge natuurwaarden in de directe omgeving;**
- **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 (milieucategorie 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;**
- **De grote geluidszone voor het Bedrijventerrein Middengebied, is niet goed onderbouwd en voldoet niet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening;**
- **De keuze voor het VKA Middengebied is niet gemotiveerd;**
- **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.
- Voor Hangar 11 waar Leisure gewenst is, dienen eerst bronmaatregelen genomen te worden om de uitstralingseffecten op de Lonnekerberg te minimaliseren. Hangar 11 is op dit moment niet voor geluid geïsoleerd, het is een klankkast zonder geluidsisolatie. Na het nemen van bronmaatregelen kan worden bepaald welke vormen van Leisure wel en welke niet kunnen worden toegestaan om geluidsuitstraling van evenementen op de Lonnekerberg te voorkomen.
 - Eerst een royale geluidszone aanleggen speciaal voor Hangar 11 (de grens 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.
 - De Munitiestrip op de Lonnekerberg moet in ieder geval buiten de geluidszone voor grote lawaaimakers worden gehouden. Dit gebied dat eerder tot de Lonnekerberg behoorde en onder Defensie nog altijd tot de EHS behoorde is een kwetbaar gebied. Middels een motie heeft de gemeenteraad in 2009/2010 getracht het gebied onder de EHS te houden. Later zou het uitsluitend een affinagecentrum voor hammen en kazen worden. De overgang naar nu een 'gebied voor grote lawaaimakers' midden in het natuurgebied de Lonnekerberg is niet te volgen. In dit kwetsbare gebied moeten uitsluitend passende activiteiten plaatsvinden en zeker geen grote lawaaimakers.

4.3.4 Voor het VKA zijn maximale geluidsniveaus (LAm_{ax}) berekend.

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 LAm_{ax} geeft de piekbelasting weer. Opmerkelijk is dat in het geluidsrapport voor de MER de LAm_{ax} 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 LAm_{ax} 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 LAm_{ax} moeten zoveel mogelijk worden beperkt (in lijn met art 8.8 Wm). Als LAm_{ax} optreden kunnen deze aan grenswaarden worden verbonden. Voorkomen moet worden dat LAm_{ax} 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 LAm_{ax} bepaald. De LAm_{ax} 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 LAm_{ax} moeten worden gegeven.

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 veel lawaai uitstoot op het natuurgebied.

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.

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 ongekende 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 mega-lawaaievenementen. 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.

Conclusie:

- ***Voor het reguliere geluidsniveau dat mogelijk is op basis van de geluidszone voor het Middengebied dient een L_{max} te worden ingesteld om piekgeluid te begrenzen;***
- ***De norm van 70 dB(A) op de gevel van de dichtstbijzijnde woning is voor mega-lawaaievenementen geen beperking, daar de woningen in dit gebied op verre afstand staan. Op basis van deze norm is zó veel geluid/lawaai mogelijk dat 'breaking sound barriers' en nog veel meer mogelijk wordt.***

- ***De norm biedt geen begrenzing, de norm hoeft nooit te worden gehandhaafd want overschrijding is nagenoeg niet mogelijk. Om wel een begrenzing te bieden moet de grenswaarde met 5 dB(A) omlaag.***
- ***De kwetsbare natuurwaarden en de strikt beschermde soorten worden bij dit soort mega-lawaaai-evenementen onbeschermd blootgesteld aan ongekeerde hoeveelheden decibellen.***

4.3.5 Gecumuleerde geluidsbelasting (Lcum):

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.

Conclusies:

- ***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.***

5. Goede ruimtelijke ordening

5.1 De ontwikkelingen die door het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt passen niet binnen het Provinciale beleid.

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 geluidscontour 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.

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.

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.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is op zeer veel punten in strijd met het provinciaal beleid, er is daarom geen sprake van een goede ruimtelijke ordening.

5.2 Het bestemmingsplan is in strijd met het Gemeentelijk Actieplan Duurzaamheid

In het actieplan 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.

Conclusie:

Het niet beschermen van de aanwezige bossen en natuurterreinen is in strijd met het vastgestelde beleid in het Actieplan Duurzaamheid.

5.3 Ten onrechte geen toets aan Ladder Duurzame Verstedelijking

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 footprint 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.

Conclusie

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.

5.4 Het bestemmingsplan is in strijd met de Bedrijventerreinenvisie Netwerkstad 2010.

In de genoemde regionale bedrijventerreinenvisie 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 icm de regels van het bestemmingsplan laat vestiging toe van alle bedrijven tot en met categorie 4.2 (en hoger met afwijking).

Conclusie:

Het bestemmingsplan in strijd met de regionale bedrijventerreinen-programmering en daarmee in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

5.5 Het bestemmingsplan is in strijd met het gemeentelijk geluidsbeleid

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. In de geluidsnota is aangegeven dat:

De Geluidnota dient onder andere ter invulling van de bevoegdheden met betrekking tot:

- *het vaststellen van hogere waarden op grond van de Wet geluidhinder;*
- *het verlenen van omgevingsvergunningen met de activiteit milieu (kortweg milieuvergunningen genoemd) en het stellen van maatwerkvoorschriften op grond van de Wet milieubeheer;*
- *het verlenen van ontheffingen en het vaststellen van bestemmingsplannen en projectbesluiten op grond van de Wet ruimtelijke ordening.*

Het gaat hierbij met name om de afweging van belangen en uitleg van wettelijke voorschriften.

Het gemeentelijk geluidsbeleid is daarmee 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”.

Voor dit gebiedstype gelden de volgende richtwaarden:

Tabel 2 Richtwaarden voor inrichtingen gelegen in het gebiedstype buitengebied

Gebiedstype	Richtwaarde in dB(A)		
	Dagperiode	Avondperiode	Nachtperiode
Buitengebied ²	45	40	35

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 industrielaawaai.

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 geluidsniveaus (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.

Conclusie

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.

5.6 Handhaving van het bestemmingsplan is onmogelijk, althans onzeker

5.6.1 Handhaving door gemeente vindt niet plaats

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. Wij hebben deze twijfel vanwege de volgende gebeurtenissen:

- De exploitant van het terrein verricht, voordat vergunningen zijn verleend (PAB-De Strip nog niet in werking, geen vigerend bestemmingsplan), aanlegwerkzaamheden in strijd met het huidige bestemmingsplan en in strijd met huidige wetgeving (Flora-faunawet). Bijvoorbeeld: oprichten van lichtmasten zonder amberkleurige verlichting en zonder vergunning, aanleg van een ontsluitingsweg, kap van bos langs Grefthenberghoekweg.
- Het terrein De Strip wordt gebruikt in strijd met het bestemmingsplan en zonder vergunning voor feesten en partijen.
- Op 25 juni 2016, een zaterdag, vond op De Strip een illegaal evenement plaats. Er werd geracet met auto's en met helicopters gevlogen over het nieuwe natuurgebied in het broedseizoen van de veldleeuwerik. Volstrekt in strijd met het bestemmingsplan en de flora- en faunawet. Er was geen ontheffing gevraagd. Door omwonenden is getracht een handhaver van de gemeente te bereiken, maar uitsluitend de rioolontstoppingsdienst van de gemeente was bereikbaar. Er is per e-mail bezwaar gemaakt. Daarop is van de gemeente bericht ontvangen dat er niet handhavend opgetreden kan worden tegen evenementen die "misschien wel" illegaal waren en al hebben plaatsgevonden. De gemeente weigert dus te onderzoeken of er al-dan-niet sprake is van illegale evenementen. Kennelijk kan een ieder op het terrein evenementen organiseren zonder rekening te houden met regels, in het weekeinde is de gemeente niet bereikbaar en tegen al gehouden evenementen wordt niet opgetreden.
- In hetzelfde antwoord op het hiervoor gemelde handhavingsverzoek geeft de gemeente aan dat op 11 juli 2016 vergunning is verleend voor het gebruik van de Strip. De gemeente kent dus ook haar eigen regels niet: die vergunning (PAB-De Strip) ligt ter inzage tot 25 augustus 2016 en treedt pas op 26 augustus 2016 in werking.

Conclusies:

- **De gemeente Enschede is niet in staat en niet bereid handhavend op te treden tegen overtreding van de regels van het bestemmingsplan en tegen illegaal gebruik;**
- **De exploitant van De Strip en Oostkamp heeft bewezen zich niets aan regels gelegen te laten liggen.**
- **Het bestemmingsplan is niet uitvoerbaar want niet handhaafbaar.**

5.6.2. Handhaving door Provincie onzeker

Ten aanzien van het hierboven gemelde evenement met helicopters 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 helicoptervluchten 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 afgevene van de benodigde vergunningen. .

Conclusie:

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.

5.7 Van het Gemeentelijke beleidskader “Gebiedsgerichte uitwerking structuurvisie luchthaven 2009” is de reikwijdte onduidelijk, het bevat feitelijke onjuistheden.

5.7.1 Doel en reikwijdte onduidelijk, verkeerde volgorde

Onduidelijk is wat met deze gebiedsgerichte uitwerking wordt beoogd. 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.

Conclusie:

Doel en reikwijdte van de Gebiedsgerichte uitwerking is, in relatie tot de bestemmingsplannen en de Nota van Uitgangspunten, onduidelijk.

5.7.2 Anticipatie op Omgevingsplan niet als zodanig vermeld

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.

In Gebiedsgerichte uitwerking wordt (alweer) uitgebreid gerefereerd aan de Nota van Uitgangspunten. Kortheidshalve verwijzen wij naar hetgeen daarover is opgemerkt in paragraaf 6.1.

Conclusies:

- **De Gebiedsgerichte uitwerking kan, als voorloper van een pilot omgevingsplan niet worden vastgesteld met dat doel omdat in casu geen sprake is van de voorgenomen vaststelling van een omgevingsplan door de gemeenteraad.**
- **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.**

5.7.3 Wijziging evenementenbeleid en geluidsbeleid

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 verstoep 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.

Ten aanzien van de voorgestelde wijziging van de geluidsregels in paragraaf 3.5 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. Ten aanzien van onze bezwaren tegen deze contour verwijzen wij naar wat wij daar elders in deze zienswijze en in ons rapport inzake de Nota van Uitgangspunten hebben gesteld.

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 scheidt 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 geluidsemisatie moet voldoen aan de richtwaarden voor het gebiedstype zoals opgenomen in de gemeentelijke geluidsnota. Wij maken bezwaar tegen deze wijziging van het gemeentelijke geluidsbeleid.

Conclusie:

Voor zover met de vaststelling van deze visie bedoeld wordt te besluiten over (fundamentele) wijziging van (de uitgangspunten van) flankerend beleid (geluid, evenementen) maken wij daar uitdrukkelijk bezwaar tegen.

5.7.4 Feitelijke onjuistheden

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.

Conclusie:

Op belangrijke onderdelen zijn in het rapport feitelijke onjuistheden vermeld over het proces en over vigerend beleid. De uitwerking is onzorgvuldig.

6. Procedure

6.1 Inspraak op onderliggende documenten

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 Eck 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.

Conclusie:

Er is, anders dan het College doet voorkomen, geen sprake geweest van een transparant proces, aan de input van belanghebbenden is vrijwel geen waarde gehecht.

6.2 Omgevingsvergunning/PAB De Strip

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.

Conclusie:

PAB De Strip is GEEN vigerend beleid. De toelichting op het bestemmingsplan is in deze niet juist.

6.3 De gevoerde procedure voldoet niet aan de Algemene beginselen van behoorlijk bestuur

6.3.1 Zorgvuldigheidsbeginsel.

De overheid moet een besluit zorgvuldig voorbereiden en nemen: correcte behandeling van de burger, zorgvuldig onderzoek naar de feiten en belangen, procedure goed volgen en deugdelijke besluitvorming (art. 3:2 Awb).

- In het uiteindelijke ontwerp plan zijn zonder dat dat is aangekondigd, aanpassingen gepleegd. Die aanpassingen worden vervolgens niet gemotiveerd.
- Uit uitlatingen van Van Eck valt af te leiden dat hem door de gemeente toezeggingen gedaan zijn. Deze zijn niet openbaar en dus niet toetsbaar.
- Opeenvolging van, deels niet doorgezette, procedures/wirwar
- Overzicht, inspraak etc: ondoorzichtig. Zelf voor ambtenaren: zeggen dat gedoogbesluit is genomen; PAB als vastgesteld genoemd in het ontwerpplan.
- 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.

6.3.2 Motiveringsbeginsel

De overheid moet haar besluiten goed motiveren: de feiten moeten kloppen en de motivering moet logisch en begrijpelijk zijn (art. 3:46 Awb).

- 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.
- Voor de onderbouwing van de berekeningen worden verschillende uitgangspunten gehanteerd, nergens wordt gesteld welke uitgangspunten waarom gelden. De motivering ontbreekt.
- 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.

6.3.3 Rechtszekerheidsbeginsel

De overheid moet haar besluiten zó formuleren dat de burger precies weet waar hij aan toe is of wat de overheid van hem verlangt. Bovendien moet de overheid de geldende rechtsregels juist en consequent toepassen.

- 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.
- Door de ruime geluidscontour die een etmaalgemiddelde geeft, kan er dag dagelijks sprake zijn van hinderlijk geluid (lmax 70???) gedurende langere tijd.
- Onduidelijk of de Lmax altijd geldt of alleen bij de 12 evenementen.

- Door de onzorgvuldige, ongemotiveerde en tegenstrijdige berekeningen is noch de te verwachten geluidsbelasting noch de verkeersbelasting duidelijk.
- Er worden geen waarborgen voor controle, monitoring dan wel handhaving gegeven.

6.3.4 Verbod op détournement de procédure

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.

6.3.5 Fair-play-beginsel.

De overheid moet zich onpartijdig opstellen bij het nemen van een besluit en moet de noodzakelijke openheid en eerlijkheid in acht nemen (art. 2:4 Awb).

- Er is een vermenging van ADT met de 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.

6.3.6 Adequate informatie verstrekking

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)).

6.4 Kostenverhaal en Staatssteun

6.4.1 Kostenverhaal

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.

Conclusie:

Er is onterecht geen kostenverhaal geregeld, er dient voor de ontwikkeling van de bedrijventerreinen een exploitatieplan te worden opgesteld.

6.4.2 Staatssteun

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.

Conclusie:

De gemeente realiseert een vermogenswinst bij de eigenaar van het terrein van 10,6 miljoen euro. Naar onze mening is hier sprake van onrechtmatige Staatssteun.

Wij hopen met deze zienswijze een positieve bijdrage te hebben geleverd aan de verdere vervolmaking van de bestemmingsplannen voor Vliegveld Twente en zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,
Stichting Lonnekerberg en omgeving (StiL)

.....
G.J.M. Takkenkamp, voorzitter

.....
P. van der Valk, secretaris

BIJLAGEN:

1. Opmerkingen op de bestemmingen, integraal onderdeel van de zienswijze;
- 2.2.1 Historische topografische kaarten
- 2.2.2 Vleermuisinventarisatie Lonnekerberg, Landschap Overijssel 2015;
- 2.3.1 factsheet ‘stikstof in milieueffectrapportage’
- 2.3.2: ‘handreiking passende beoordeling stikstofaspecten bestemmingsplannen’
- 2.3.3: AmvB Crisis en Herstelwet, geldend van 15 juli 2016 - heden
- 2.3.4: Staatscourant 2015 44851 blz 14
- 2.3.5: Aeries Calculator uitdraai van december 2015 van prioritair project Luchthaven Twente
- 2.3.6 Stcrnt 16320 2015, zie pag 30
- 2.3.7 Stas Dijkma
- 4.1 Notitie Alcedo dd. 21 juli 2016, beoordeling geluidsaspecten ontwerp bestemmingsplan Voormalige Vliegbasis Twente
- 5.5.1 Rapport: “Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente; Omgevingsgeluid Lonnekerberg en omgeving”, Alcedo 6 november 2015;
- 6..1.1 Rapport “Gevolgen van de mogelijk voorgenomen ontwikkelingen op De Strip en Oostkamp en aanbevelingen voor verdere planvorming”; StiL, december 2014;