

Vliegwielen Twente Maatschappij

VTM

NOVEMBER 2009

Reactienota Zienswijzen

Structuurvisies gebiedsontwikkeling
luchthaven Twente e.o.

STRUCTUURVISIES GEBIEDSONTWIKKELING LUCHTHAVEN TWENTE e.o.

REACTIENOTA ZIENSWIJZEN

November 2009

**GEMEENTE ENSCHEDE
PROVINCIE OVERIJSEL**

I.s.m. VLEI GWIEL TWENTE MAATSCHAPPIJ i.o.

Managementsamenvatting

1. Inleiding

Op basis van de besluiten van de gemeenteraad van Enschede, Provinciale Staten en het Ministerieel Opdrachtgevers Beraad (Rijk) zijn 2 volwaardige structuurvisies voor de vliegbasis en de omgeving uitgewerkt: Eén structuurvisie voor een ontwikkeling zonder luchthaven (SA) en één structuurvisie voor een ontwikkeling van een burgerluchthaven (SB). Deze overheidspartijen hebben hun gezamenlijke voorkeur uitgesproken om de structuurvisie voor een compacte burgerluchthaven in het groen (visie B) te realiseren. Op 23 juni hebben Gedeputeerde Staten van Overijssel en het College van Burgemeester en Wethouders Enschede besloten de concept structuurvisies met het voorgenomen besluit ten aanzien van de compacte luchthaven en de milieueffectrapportage ter inzage te leggen. De stukken hebben van 3 juli tot en met 11 september 2009 ter inzage gelegen.

In totaal zijn er ruim 600 zienswijzen binnengekomen. Ongeveer de helft daarvan is afkomstig uit Duitsland en betreft voornamelijk opmerkingen over geluidsoverlast, niet tijdige informatieverstrekking en de relatie met FMO. Van de overige 300 zienswijzen heeft tweederde kritische opmerkingen of vragen over de keuze voor het plan met luchthaven, terwijl een derde – met een flinke vertegenwoordiging uit het bedrijfsleven - aangeeft zich te scharen achter het voorkeursbesluit.

De zienswijzen zijn beantwoord in een reactienota.

In de reactienota is voorts het advies opgenomen van de Commissie voor de m.e.r. en de reactie van de Provinciale Commissie Fysieke Leefomgeving op de structuurvisies. Beiden zijn in de reactienota voorzien van een bestuurlijke reactie.

2. Leeswijzer

In deze notitie wordt eerst op het karakter van de beslissing op dit moment toelichting gegeven en aangeven wat, als SB wordt gekozen, de vervolgstappen zijn en welke bezwaarmogelijkheden daarbij open staan. Dit omdat uit de zienswijzen tal van vragen en opmerkingen naar voren komen die in dit stadium nog niet afdoende kunnen worden beantwoord. Vervolgens geven wij eerst aan welke zienswijzen over genomen worden en op welke onderdelen de ingediende zienswijzen aanleiding geven tot aanvulling en wijziging van de structuurvisies. Daarnaast zijn er door de indieners suggesties gedaan voor nader onderzoek. Op een aantal punten bevelen wij aan bij de uitwerking nader onderzoek te verrichten.

Hoewel de afgelopen twee jaar sterk is geïnvesteerd in goede communicatie, interactieve planvorming en intensivering van het overleg en participatie met een groot aantal betrokken partijen en burgers, zijn ook

aanbevelingen gedaan om de procesvoering bij de uitwerking van de plannen te verbeteren. Wij geven aan op welke onderdelen wij adviseren deze te betrekken bij de verdere uitwerking in 2010 en verder. Tenslotte stellen wij in dit advies de belangrijkste inhoudelijke punten aan de orde die uit de zienswijzen naar voren komen met het onze reactie in hoofdlijnen.

Deze belangrijkste inhoudelijke punten uit de reacties zijn:

1. Effect van een luchthaven op het toerisme.
2. Opmerkingen over sluitingstijden, aantallen vliegbewegingen en geluidscontour.
3. Opmerkingen over aantallen passagiers (marktpotentie).
4. Natuur en verdroging.
5. Effecten van luchtvaart op gezondheid, welzijn, woongenot en waarde woningen.
6. Twijfels over de cijfers die zijn gebruikt als input voor de MER, KKBA en multicriteria-analyse; vooral over de werkgelegenheidscijfers.
7. Vragen over wie nu investeert en de risico's draagt.
8. Programma A1 zone.
9. Vragen over de ontsluiting van de luchthaven.
10. Opmerkingen over het niet samen kunnen gaan van 'duurzaamheid' en de ontwikkeling van een commerciële luchthaven in Twente.
11. Innovatie driehoek in Twente.
12. Is 2003 wel een goed referentiejaar.
13. Vragen en opmerkingen over omvang en aard van leisure
14. Gebruik discontovoet en WACC
15. Opmerkingen over de objectiviteit van de VTM.
16. Uit Duitsland:
 - Veel van de punten juridisch van aard.
 - Zorg om de geluidsoverlast over de grens en vragen over de invliegroutes.
 - Concurrentie met de FMO luchthaven te Munster binnen de EU-regio.
 - Kritiek op de gehanteerde techniek waarbij alleen de voor- en nadelen voor het Nederlands grondgebied zijn beschouwd.

In dit advies zal kort worden ingegaan op belangrijkste aspecten van deze 16 punten. Verder wordt verwezen naar de reactienota.

3. Karakter van de beslissing over de structuurvisies A en B

Het afgelopen jaar zijn op basis van de in het najaar van 2008 door de gemeenteraad van Enschede, de staten van Provincie Overijssel en het Ministerieel Opdrachtgeverberaad van het Rijk genomen besluiten twee complete structuurvisies uitgewerkt. In deze plannen zijn de hoofdlijnen aangegeven van de programmatische en ruimtelijke inrichting en de hoofdstructuur van de infrastructuur.

Bij SA is de structuurvisie gebaseerd op care, cure, wellness en leisure met daarbij passende woon- en

werkmogelijkheden in een omgeving met veel groen en veel beekherstel.

Bij SB is dit een compacte regionale luchthaven, georiënteerd op spoor en autoweg met daarbij passende bedrijfsontwikkeling en leisure. Door de compactheid van de uitleg van de luchthaven biedt ook dit plan een aanzienlijke versterking van het groen ten zuiden van de luchthaven en beekherstel.

Nu is een strategische beslissing aan de orde welk plan voor Twente de beste vliegwielfunctie heeft, economisch, ecologisch en financieel. De onderzoeken in de vorm van de KBA (kosten-batenanalyse) en MER (milieueffectrapport) zijn bedoeld om de strategische besluitvorming te onderbouwen. De MCA (multicriteria analyse) biedt inzicht in de totale prestaties van beide plannen ten opzichte van elkaar en is een hulpmiddel bij de besluitvorming.

Als het advies om te kiezen voor SB wordt overgenomen zal een groot aantal stappen genomen moeten worden tot verdere uitwerking van de plannen:

- Overdracht van de gronden van het rijk aan de regio.
- Uitwerken ontwikkelingsstrategie, specifiek voor de verschillende planonderdelen van SB.
- Aanbesteding van diensten en werken waaronder de luchthavenexploitatie met de daarbij geboden mogelijkheden voor bedrijfsontwikkeling en leisure.
- Het doen opstellen door de geselecteerde exploitant van een ondernemingsplan en ontwerp voor de regionale luchthaven binnen de vastgestelde beleidsmatige, ruimtelijke en programmatische kaders.
- Het opstellen en vaststellen van een luchthavenbesluit door het bevoegd gezag.
- Het vaststellen van een bestemmingsplan voor de verschillende onderdelen van het plangebied met daarbij o.m. een risicoanalyse planschade waarin mogelijk schade van de plannen aan de orde komt.
- Het opstellen en vaststellen van een besluit MER voor de luchthavenontwikkeling.

Bij de hiervoor genoemde stappen gelden de daarbij behorende inspraak en beroepsmogelijkheden, op basis van de in deze uitgewerkte plannen geconcretiseerde voornemens voor het gebruik en de inrichting van o.m. het luchthavengebied en de ontsluiting daarvan.

In dat kader wordt het advies van de cie. MER en de Provinciale Commissie voor de Fysieke Leefomgeving (PCFL) om de effecten van de inpassing van de ontsluiting van het gebied op de A1 te onderzoeken in de vervolgfase overgenomen.

In die fase zijn ook betere kaders te geven voor en oordelen te geven over de verdeling van het luchtverkeer over de verschillende segmenten, het aantal vluchten, de verwachte bestemmingen, de gebruikte vliegtuigen, de verwachte spreiding van het luchtverkeer over de dag en het jaar e.d. Op dit moment zijn alle uitspraken daarover gebaseerd op de best mogelijke aannames gebaseerd op onderzoek en markt oriëntatie en vergelijking met soortgelijke regionale luchthavens.

Veel van de bezwaren richten zich op de in de ogen van de indieners onevenwichtige weging van de hinder ten opzichte van het verwachte economische profijt. Het advies voor SB is gebaseerd op een weging 40% milieu, 40% economie en 20% financiën, in lijn met de genomen besluiten in 2008. De uitkomsten van de afweging zijn robuust. Dit wil zeggen dat andere wegingsfactoren binnen de hoofdweging niet tot wezenlijk andere uitkomsten leiden. Bij een zwaardere weging van geluid binnen de hoofdverdeling wijzigen de uitkomsten niet. In deze notitie wordt verderop ingaan hoe omgegaan zou kunnen worden met de beleving van de hinder als

gevolg van luchtverkeer. Ook veranderingen in de weging tussen de hoofditems leiden niet snel tot andere uitkomsten. Als de factor milieu sterk zou stijgen ten koste van de factor economie gaat SA pas “winnen” in de MCA vanaf het punt dat milieu voor 58% gaat meetellen en economie voor minder dan 22%.

4. Over te nemen zienswijzen

Van een aantal zienswijzen wordt voorgesteld deze al dan niet met een nadere toelichting of toespitsing te betrekken bij de verdere uitwerking van de plannen. Het gaat daarbij om:

- De zienswijze dat het beoogde transformatieproces van 8 – 10 jaar wel een dusdanig fasering en voortgang moet krijgen dat het voor belangstellende exploitanten ook aantrekkelijk blijft.
Voor een rendabele exploitatie is het belang dat de exploitant van de luchthaven goed gebruik kan maken van de reeds aanwezige faciliteiten en zijn investeringen goed kan afstemmen op de groei van het luchtverkeer en de inkomsten.
- De zienswijze dat een groot deel van het gebied, gelet op de aanwezige flora en fauna kansen biedt voor de realisering van EHS binnen de provinciale taakstelling.
Wij zullen dit in overweging nemen, omdat de aanwezige kwaliteiten van de natuur kansen bieden voor de versterking van de natuur en het watersysteem. Dit zijn steeds belangrijke uitgangspunten geweest in SA en SB. Bij de verdere uitwerking van SA zal worden bezien of een EHS areaal vergelijkbaar met SB (130 ha) kan worden gerealiseerd.
- De zienswijze dat SB goede kansen biedt voor wandel- en fietsrecreatie en ruitersport waarbij de precieze locatie en ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer van de Seringenheuvel ('spottershill' in SB) met de parkeergelegenheid nader aandacht verdient bij de verdere uitwerking.
De heuvel is van belang voor een gesloten grondbalans, maar heeft ook attractiewaarde. Dergelijke mogelijkheden tot verhoging van de recreatieve waarde zullen aangegrepen worden.
- De zienswijze dat het verstandig is gezien de schrale en natte gronden aan de zuidzijde van de baan en de karakteristieke flora en fauna die is ontstaan het niet verstandig is daar een traditioneel agrarisch bedrijf te plaatsen; agrarisch natuurbeheer wordt niet uitgesloten.
Dit punt komt verderop terug in deze notitie.
- Een aantal indieners van zienswijzen geeft aan dat een ruimtelijke reservering voor zweefvliegen zich goed laat combineren binnen de nu aangegeven grenzen voor het luchthaventerrein met gebruik voor zweefvliegen. Daarbij wordt verwezen naar voorbeelden. Nu is de insteek: Nee, tenzij de exploitant dit inpast in zijn ondernemingsplan. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen wordt de insteek nu positief, waarbij uitgangspunt is dat er ruimte blijft voor zweefvliegen binnen het nu aangegeven luchthaventerrein, mits dit verenigbaar is met een commerciële exploitatie en de daarbij geldende veiligheidsvoorschriften.

5. Aanvullingen en wijzigingen op de structuurvisies

- a) EHS ook aan zuidzijde van SA: Er is door insprekers gesteld dat de EHS invulling 'te mooi' of te gunstig is ingevuld voor SB. Het past goed in het ruimtelijke concept om de intensief bebouwde luchthavenomgeving aan de noordzijde te compenseren met een groen-/natuurinvulling aan de zuidzijde. Door insprekers is aangegeven dat ook in SA de EHS aan de zuidzijde verder zou kunnen worden vergroot. Dit is in eerste instantie niet gebeurd om met de bestemmingen (landgoederen, agrarisch bedrijf, nieuwe vormen van wonen en werken) zo dicht mogelijk bij het gedachtegoed van de Twentse Basis te blijven. Bij de uitwerking van SA zal worden bekeken of, net als in SB, een groter deel van het gebied bestemd kan worden als EHS. Daarbij moet nader worden onderzocht of een beperkt aantal landgoederen (met openstelling voor het publiek) daarin kan worden ingepast. Er moet ten aanzien van de EHS nog wel door de provincie een herbegrenzing worden doorgevoerd. De nieuwe EHS leidt per saldo (in SB en aan te passen SA) tot een forse uitbreiding van EHS binnen het plangebied. Dit neemt niet weg dat er ook bestaande EHS komt te vervallen. Op grond van de provinciale omgevingsvisie kan dit alleen indien er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang waar niet op een andere manier aan tegemoet kan worden gekomen. In beide visies is hiervan sprake.
- b) Nader onderzoek effecten 2,4 mln. passagiers toevoegen aan referenties: Veel zienswijzen maken bezwaar tegen een ruimtelijk reservering voor de geluidscontour die groter is dan nodig voor het aantal van 1,2 mln. passagiers met de daarbij behorende aannames. Verzocht wordt of de reservering terug te brengen of effecten van een groter aantal passagiers en vliegbewegingen inzichtelijk te maken. Dit is op verzoek van de VTM nader onderzocht door de bij de MER en KBA ingeschakelde externe onderzoekers. De Cie. MER is van oordeel dat de essentiële milieu-informatie, voor besluitvorming over de gebiedsontwikkeling in het MER en de aanvullende studie naar de 2,4 mln. passagiers, aanwezig is. De Commissie MER adviseert om ook het nadere onderzoek openbaar te maken. Wij adviseren dit over te nemen en de onderzoeken naar de economische en ecologische effecten van een groter aantal passagiers toe te voegen aan de lijst van referenties en het te publiceren op de website van de VTM.
- c) Triple E toevoegen bij de referenties: SA is gebaseerd op een verdere uitwerking van de plannen van de Twentse Basis. In de zienswijzen is aangegeven dat het Businessplan van Triple E ten onrechte ontbreekt bij de referenties. Dit Businessplan wordt alsnog toegevoegd aan de referenties.
- d) Nader onderzoek effecten luchthaven in Twente op FMO: Tijdens bestuurlijk overleg met de bij luchthaven FMO betrokken Duitse bestuurders is toegezegd nader (secundair) onderzoek te verrichten naar de effecten van een luchthaven in Twente op de luchthaven FMO. Veel indieners van zienswijzen gaan over de relatie van beide luchthavens. Dit onderzoek wordt toegevoegd aan de lijst met referenties. De effecten zijn niet van dien aard dat afgezien zou moeten worden van het doorexploiteren van de Twentse luchthaven die er al 80 jaar ligt. De groei van het luchtverkeer en de catchment areas van beide luchthaven bieden ruimte voor twee luchthaven in de Euregio.
- e) Leisure aan zuidzijde meer richten op evenementen met een minder intensieve belasting Oude Deventerweg
De hoofdgedachte van zowel SA als SB is een intensief gebruik van de noordzijde van het plangebied en een extensiever gebruik van de zuidzijde waaronder Oostkamp. Oostkamp leent zich, in combinatie met

o.m. het affinagecentrum, voor het organiseren van evenementen met daarvoor ingerichte (tijdelijke) parkeervoorzieningen. In intensiteit en verkeersbelasting zal het gebruik zich duidelijk dienen te onderscheiden van de noordzijde en naar verwachting ook minder dan 500.000 bezoekers per jaar aantrekken.

6. Nader te onderzoeken zienswijzen in de volgende fase

Mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen dienen in de vervolgfase nog nadere onderzoeken plaats te vinden. Daarbij kan worden gedacht aan:

- Versnelde omslag luchthaven naar noordzijde en versnelde aanleg van de EHS.
- Onderzoek Natura 2000 Lonnekermeer.
- Onderzoek mogelijke verdroging van het natuurgebied 't Holthuis.
- Onderzoek inpassing Oostkamp en de Strip in het beoogde watersysteem en mogelijkheden voor een afbouw van het programma in Oostkamp in relatie tot de extra ruimtelijke reservering aan de noordzijde van het plangebied.
- Nader onderzoek naar stikstofdepositie
- Een leefbaarheids- en gezondheidsonderzoek. Het is van belang is bij een keuze voor SB een systeem te ontwikkelen voor het monitoren van hinder en daarbij te investeren in open communicatie en een goed verwachtingenmanagement. De Cie. MER geeft, anders dan veel indieners van zienswijzen menen, aan dat over de consequenties van vliegtuiggeluid voor de gezondheid niet veel bekend is. Wel is er duidelijk sprake is van een ervaren aantasting van de leefbaarheid bij veel bezwaarden.
De Cie. MER adviseert een leefbaarheids- en gezondheidsonderzoek uit te voeren en de resultaten mee te nemen in de besluitvorming over het luchthavenbesluit. Wellicht dat dit onderzoek ook aanzetten geeft voor het formuleren van indicatoren van hinderbeleving.
- Onderzoek naar de operationele mogelijkheden om de geluidshinder te beperken door sturing op vlieghoogtes en vliegroutes, hierbij ook kijkend kwetsbare gebieden, ook in het gebied in Duitsland direct over de grens.

7. Verbetervoorstellen in de procesvoering

De Provinciale Commissie voor de Fysieke Leefomgeving (PCFL) geeft aan dat in de beleving van burgers het juridisch/planologische referentieniveau van het militair gebruik van de luchthaven geen alledaagse realiteit meer is. In een andere zienswijze wordt aangegeven dat men het van belang vindt hinderbeleving als een aspect vast te leggen in het geval van een keuze voor SB. Hinderbeleving van mensen is minder bij adequate informatieverstrekking. Bij het monitoren van hinder is een nulmeting noodzakelijk. Een indiener geeft aan dat daarbij gebruik van real-life systemen tot de mogelijkheden behoort. In overleg met kennisinstututen kan bij een keuze voor SB worden nagegaan op welke wijze een transparant systeem kan worden ontwikkeld dat burgers duidelijkheid geeft over welk vliegverkeer zij op welke momenten kunnen verwachten met welke

hinder op basis waarvan ook een betere monitoring kan plaatsvinden en een betere informatieverstrekking wanneer het luchtverkeer zich niet volgens plan ontwikkelt.

Daarbij zou voortgebouwd kunnen worden op aanwezige kennis en ervaring, opgedaan o.m. bij de ontwikkeling van een luchthaven in Australië. Wellicht kan hiermee een bijdrage geleverd worden aan innovatieve nieuwe werkwijzen en systemen en een doorbreking van de spiraal van wantrouwen die bij velen in Nederland heerst rond het overheidsoptreden bij luchthavens.

8. Hoofdpunten uit de zienswijzen

1. Toerisme.

Insprekers aan beide zijden van de grens vrezen dat door geluidsoverlast van vliegtuigen de rust in het gebied dermate verstoord wordt dat de economische functie van het gebied ernstig onder druk komt te staan. In de reactienota wordt ondermeer aangegeven dat de huidige natuurwaarde en daarmee de toeristische aantrekkingskracht zich juist hebben ontwikkeld in een lange periode waarin er sprake was van een werkende militaire luchthaven met burger medegebruik. Door de opstellers van het KBA-rapport (Ecorys) worden geen negatieve effecten op toerisme en recreatie verwacht. Verder wordt gesteld dat met een keuze voor SB het toeristisch aanbod in Twente wordt verbreed, hetgeen behalve voor de werkgelegenheid ook een stimulans voor de toeristische aantrekkingskracht zal betekenen.

2. Sluitingstijden, aantallen vliegbewegingen en geluidscontour.

Insprekers willen graag nu reeds meer duidelijkheid over deze punten. In de reactienota is gesteld dat SB uitgegaan is van een verondersteld gebruik van de luchthaven, waarbij 1,2 respectievelijk 2,4 miljoen passagiers worden verwerkt. Bij deze aantallen passagiers zijn aannames gedaan voor het aantal vluchten en verkeersbewegingen dat nodig is om de luchthavenpassagiers af te handelen en te faciliteren. Op basis van deze aantallen vluchten zijn de milieueffecten en de economische effecten bepaald. Het besluit over de structuurvisie bevat op basis van die uitgangspunten een ruimtelijke reservering van 10,62 km². De ruimtelijke reservering is afgeleid van de maximale geluidscontouren maar zal vooral vorm krijgen door in dat gebied geen bouwwerken te ontwikkelen die mogelijk in de toekomst last kunnen krijgen van externe effecten van een luchthaven zoals geluidhinder, een zogenaamd beperkingengebied. Later in de procedure zal via een luchthavenbesluit formeel worden beslist over de geluidscontour en de andere gevraagde feiten. Nu kan daarover nog geen verdere informatie over worden verstrekt.

3. Aantallen passagiers (marktpotentie).

Over het aantal passagiers waarmee gerekend is zijn door insprekers vragen gesteld. Daarover is in de

reactienota gemeld dat Del Canho & Engelfriet op basis van een analyse van eerdere onderzoeksrapporten een passagierspotentieel van 0,6 – 1,2 mln. passagiers noemen. Een goede operator/exploitant met een pragmatische ontwikkelstrategie is een belangrijke factor om de bovenkant van de bandbreedte te bereiken. Verder spelen de ontwikkelingen op Schiphol, de bereikbaarheid van Twente, de aantrekkelijkheid van de geplande leisure en de ontsluiting van de luchthaven een grote rol. Door VTM is gesproken met een aantal marktpartijen. In deze gesprekken is gebleken dat een passagierspotentieel van 1,2 mln. op Twente realistisch wordt ingeschat. Dit beeld wordt bevestigd door recente groeiontwikkelingen (over een periode van 5-7 jaar) van regionale luchthavens zoals FMO, Weeze en Eindhoven. Hieruit blijkt dat de prognose van 1,2 mln. in 2030 en het daarvoor gehanteerde groeitempo realiseerbaar is, mede gegeven de voortgaande langjarige groeiverwachtingen voor het verkeer door de lucht.

4. Natuur en verdroging.

Gezien de vele vragen op dit onderdeel is voorgesteld bij de uitwerking van het watersysteem op een aantal onderdelen nader onderzoek te doen en dit te betrekken bij de planvorming in het vervolg. Daarbij zal een beroep worden gedaan op de kennis en ervaring bij maatschappelijke partners in het gebied zoals het Waterschap en Landschap Overijssel. Over dit onderwerp zijn opmerkingen gemaakt die stellen dat de gebruikte onderzoeken of de daarin vermelde scores niet kunnen kloppen. Zo wordt bijvoorbeeld betwist dat SB een plus kan scoren op landschappelijke waarden en natuurbeleving in het MER. De kritiek van insprekers op de uitgevoerde onderzoeken wordt niet voorzien van een onderbouwing. Voor de huidige fase en het opstellen van de Plan MER is aan alle wettelijke verplichtingen die voor deze fase gelden voldaan is. Ook Natura 2000 werd regelmatig genoemd. Men vraagt zich af of in de plan-MER wel rekening gehouden is met Natura-2000 gebieden. In de reactienota is aangegeven dat hiermee voldoende rekening gehouden is. Onze stelling is dat wij vertrouwen in de door Arcadis opgestelde plan-MER.

Over verdroging wordt opgemerkt dat in MER en KBA beide structuurvisies een positieve score (++) krijgen. Als reactie is gemeld dat binnen het luchthaventerrein aan de koppen van de landingsbaan en deels aan de lange kant van de baan al wordt gedraineerd. Er is geen sprake van uitbreiding van de (verharding van) de landingsbaan en er is geen reden te veronderstellen dat er bij visie B extra drainage nodig zal zijn in vergelijking met de referentiesituatie. Daarnaast wordt voorgesteld het drainagewater benedenstrooms van de baan weer te infiltreren. Dit leidt tot minder verdroging ten opzichte van de referentiesituatie. Daarmee is er tevens geen aanleiding te veronderstellen dat er sprake zal zijn van aantasting van waardevolle natuur door verdroging. Op dit moment kan dan ook worden geconcludeerd dat er geen aanleiding is de plannen op dit punt aan te passen. Wanneer de nadere onderzoeken (op onderdelen) tot andere conclusies leidt zal dit bij de uitwerking worden meegenomen en aan de bevoegde bestuursorganen worden voorgelegd.

5. Effecten van luchthaven op gezondheid, welzijn, woongenot en waarde woningen.

Men is van mening dat het vliegen met 'vervuilende en lawaaiige toestellen' ongewenst is. Verscheidene

kritische opmerkingen spraken over de ‘vernietigende’ effecten van geluid en uitstoot op de leefomgeving. Dit behoeft enige nuancering. Ten eerste, alle vliegtuigen die in Nederland starten en landen op regionale luchthavens en Schiphol zijn vliegtuigen die behoren tot chapter 3. Dit is een certificering voor wat betreft de mate van vervuilende emissies. Alle vliegtuigen die in Nederland landen moeten aan die eis voldoen, dus ook op een toekomstige luchthaven Twente. Oudere lawaaige toestellen (chapter 2) mogen niet regulier starten en landen binnen de Europese Unie (EU- richtlijn 92-14).

Ten tweede, laat de plan-MER zien dat op geen enkel effectenonderdeel de wettelijke normen worden overschreden. Daarbij komt dat de luchtvaart slechts 2% van de totale uitstoot van het programma van structuurvisie B omvat. Daarnaast laat de plan-MER zien dat het verschil in het aantal gehinderden, uitgedrukt in het aantal woningen binnen de 56 dB (A) Lden contour, tussen structuurvisie A en B relatief beperkt is. Voor SA betreft het 5.941 woningen en voor SB 6.325 (verschil is 384 woningen). Dit krijgt een nadere uitwerking en toetsing conform het te volgen proces voor een luchthavenbesluit.

Verschillende insprekers vrezen voor een waardevermindering van hun woning of ander onroerend goed als gekozen wordt voor SB. Op dit moment niet te zeggen dat er daadwerkelijk sprake zal zijn van een dergelijke waardedaling. De Wro voorziet in de mogelijkheid om, indien er is vastgesteld dat er sprake is van zogenaamde planschade, deze te verhalen. Dat is echter bij de vaststelling van een structuurvisie niet aan de orde, maar komt aan de orde na de bestemmingsplanprocedure.

6. Werkgelegenheidscijfers.

Een aantal keren zijn door insprekers opmerkingen gemaakt die stellen dat de gebruikte onderzoeken of de daarin vermelde scores niet juist zijn. De gebruikte gegevens zijn afkomstig van onafhankelijke adviesbureaus zoals Arcadis (MER), Adecs (MCA) en Ecorys (KBA). De kritiek richt zich vooral op het feit dat er gebruik is gemaakt van bruto in plaats van netto cijfers ten aanzien van de werkgelegenheid. We geven toe dat het een ingewikkelde en verwarrende materie betreft. Het gaat hier om modelberekeningen om een vergelijking mogelijk te maken tussen de visies A en B. De aanpak en berekening wordt hieronder kort toegelicht.

De KBA systematiek – voor ons traject geheel conform de OEI-leidraad uitgevoerd - schrijft voor dat je uitgaat van de welvaartseffecten die zo zijn gedefinieerd dat alleen de mensen die vanuit een uitkeringssituatie een baan vinden meetellen. Nieuwe banen voor mensen met een hogere of middelbare opleiding tellen niet mee, omdat er van uit wordt gegaan dat die mensen ook zonder de toevoeging van banen door het betreffende plan (SA of SB) wel een werkplek vinden. De ervaring in Twente is dat die mensen heel vaak een baan vinden buiten Twente, de zogenaamde braindrain. Omdat de KBA een nationale scope heeft is het juist dat deze banen niet meetellen in een KBA. Maar de missie van de VTM richt zich op Twente. De banen voor middelbaar of hoger opgeleiden zijn voor Twente van groot belang, omdat ze een belangrijke bijdrage leveren aan de versterking van de sociaaleconomische structuur. Daarom tellen ze bij de afweging welk plan het best voor Twente is wel mee.

SB scoort voor de regio Twente beter op het gebied van de bruto werkgelegenheid dan SA: 2770 tegen 1300. Ook netto scoort SB beter: 530 voor SA en 810 voor SB. Het verschil tussen de brutocijfers en de nettocijfers wordt verklaard door:

1. het feit dat nieuwe banen voor middelbaar en hoger opgeleiden niet worden meegerekend, zoals hierboven is vermeld;
2. verdringing is er uit gehaald (nieuwe banen nemen de plek in van bestaande banen in Twente, of de banen verplaatsen).

In de KBA die voor deze fase is gebruikt (kengetallen KBA) zijn de effecten onder 1 en 2 niet los te benoemen zijn. Om deze redenen is voor de afweging gebruik gemaakt van de bruto werkgelegenheidscijfers.

Overigens levert SB minder verdringing op dan SA, omdat er op dit moment geen vliegveld gerelateerde werkgelegenheid is en elke baan dus als nieuw kan worden bestempeld. Plan B levert dus hoe dan ook veel meer werkgelegenheid op dan A. Het werkgelegenheidseffect is straks in de praktijk ook afhankelijk van de inzet van het bedrijfsleven, waarbij het Twentse ondernemerschap een grote rol kan spelen. Wij hebben de stellige overtuiging dat SB, ook vanuit dit perspectief, aanzienlijk betere kansen biedt.

7. Vragen over wie nu investeert en de risico's draagt.

Er werd gevreesd voor exploitatietekorten waar de overheid voor zou moeten opdraaien. In de reactienota is daarover verwezen naar het duidelijke standpunt van provincie Overijssel en gemeente Enschede dat er geen deelname aan een exploitatie zal zijn en dat er derhalve geen risico's als beschreven zullen zijn. Ook de door meerdere insprekers voorgestelde deelname in FMO is op grond hiervan niet aan de orde. In de reactienota is wel opgenomen dat de overheid, zoals gebruikelijk in gebiedsontwikkelingsprojecten, een verantwoordelijkheid heeft voor het creëren van de juiste randvoorwaarden voor ontwikkeling. Het gaat dan bijvoorbeeld om de aanleg van infrastructurele voorzieningen. Tot investeringen op het luchthaventerrein wordt niet overgegaan voordat er zicht is op een exploitant.

8. Programma A1 zone, Dinkelland

Insprekers hadden soms het idee dat, omdat er in structuurvisie B in de zogenaamde A1-zone programma is ingetekend en in structuurvisie A niet, dat daardoor als vanzelfsprekend structuurvisie B economisch beter presteert. In de reactienota is aangegeven dat dit niet het geval is, omdat er juist om de onderlinge vergelijkbaarheid, geen rekening is gehouden met de functies in de A1-zone.

Door met name de gemeente Dinkelland is aangegeven dat het gehele gebied tussen de Oude Postweg, de provinciale weg en de Rijksweg A1 tot de afslag Oldenzaal bij de plannen te betrekken, deels in de vorm van werklandschappen. Het antwoord hierop is dat hoewel deze strook nu nog niet specifiek ingevuld kan worden als toekomstige locatie voor een bedrijvenpark, in de vorm van een bedrijfs- c.q. werklandschap, blijft dit een serieus te onderzoeken mogelijkheid. De keus over een mogelijke (her)ontwikkeling van dit gebied moet in samenhang met de gehele ontwikkeling van de zogenaamde A1 zone worden gezien. Aangezien de studies over

de A1 zone nog niet zijn afgerond is over een herontwikkeling van het voornoemde gebied nog geen definitief uitsluitsel te geven. Daarnaast zal bij de afweging de capaciteit en differentiatie in aanbod van bedrijventerrein in Twente een zwaarwegende rol spelen. Ook de relatie met de ontwikkeling in Hart van Zuid en is bij de te maken afweging van belang. Een mogelijke herontwikkeling van het gebied tussen de Oude Postweg, de provinciale weg en de Rijksweg A1 tot de afslag Oldenzaal zal op een verantwoorde en respectvolle wijze moeten omgaan met de natuur waarden van het gebied, een en ander passend bij de aard en karakter van het gebied. Voor de volledigheid wordt er op gewezen dat er uiteindelijk ook voor kan worden gekozen het gebied niet te ontwikkelen. De provinciale omgevingsvisie is in dit kader een belangrijk beleidsdocument.

9. Vragen over de ontsluiting van de luchthaven.

De drie betrokken overheidspartijen zijn het er over eens dat een luchthaven goed ontsloten dient te zijn. Als je een dergelijke voorziening voorstaat dan is dat logisch. Vooral de aansluiting op het hoofdwegennet en de bereikbaarheid voor het openbaar vervoer (vooral spoor) zijn cruciaal voor de ontwikkeling. Vanuit het perspectief van deze structuurvisie is een en ander uitgewerkt. Bij het realiseren van de benodigde ontsluiting zal echter goede afstemming moeten worden gepleegd met andere mobiliteitsproblemen en de MIRT procedures. Daarbij kan, zoals ook door de PCFL is aangegeven, vooral ingespeeld worden op de MIRT-verkenning A1 zone, waarbij ook de problematiek van ontsluiting van de Twentse steden aan de orde is. Tevens zijn voor de bereikbaarheid de relatie met andere hoofdwegen zoals N35, A15, A28, N50, N 36 en N18 van belang. Tot welk precieze investeringspakket dat leidt is nu niet te zeggen. Uiteindelijk zal wel de optimale bereikbaarheid van de luchthaven uitkomst moeten zijn. Op regionale schaal telt dat als gevolg van ondermeer de autonome groei van het verkeer, ook zonder ontwikkelingen in het plangebied er zich knelpunten voordoen in de doorstroming. De regio Twente speelt een belangrijke rol in de planvorming, waarbij ook naar het regionale wegennetwerk wordt gekeken en de wens van Enschede om ook aan de noordkant goed ontsloten te worden.

10. Opmerkingen over het niet samen kunnen gaan van 'duurzaamheid' en de ontwikkeling van een commerciële luchthaven in Twente.

Indieners kunnen zich niet voorstellen dat het onderwerp duurzaamheid door VTM opgehangen wordt aan een luchthaven. Graag leggen wij dit uit conform de structuurvisierapportage en onderbouwende studie. Structuurvisie B gaat uit van een bestaande marktvraag naar vliegverkeer in Twente en daarbuiten. Er ligt daarbij een kans om deze mobiliteitsvraag duurzaam te beantwoorden in Twente, gezien het feit dat de luchthaven en de bedrijfsvoering van de grond af aan ontwikkeld dienen te worden. Voor Twente geldt dat de luchthaven moet inzetten op emissiecompensatie van de luchtvaart en tegelijkertijd efficiënt en flexibel ingericht is. Dit naar schaal en maat voor Twente ingebed in een natuurlijke omgeving (EHS) natuur en met een versterking van groenstructuren. Vanwege de grote energievraag biedt het verduurzamen van de energievoorziening dan ook voldoende kansen om te compenseren. Daarbij kan een integrale ontsluiting van

de luchthaven een aanjager zijn van een systeem van duurzame mobiliteit in de regio, aangaande (openbaar) een efficiëntere wisselwerking tussen passagiers- en goederentransport. Een verkennend onderzoek heeft bijvoorbeeld aangetoond dat voor Twente geldt dat de DPO pijpleiding de nodige emissies kan besparen d.m.v. alternatieve aanvoer van brandstof.

11. Innovatie driehoek in Twente.

Door insprekers is aangegeven dat de zogenaamde innovatiedriehoek prioriteit moet krijgen in het tijdig creëren van de ruimtelijke fysieke voorwaarden, om zodoende de ruimtelijk-economische ontwikkeling van het stedelijke netwerk te waarborgen. Gezamenlijk staan deze projecten sterker. Inspreker geeft aan dat er in de uitwerking vooral aandacht moet zijn voor onderscheiding t.o.v. andere projecten.

Met deze opvatting wordt in de reactienota ingestemd. Er vindt reeds overleg plaats tussen de betrokken gemeenten, de provincie Overijssel, Regio Twente en vertegenwoordigers van de drie genoemde projecten over onderlinge afstemming. Hiertoe is een bestuurlijke opdracht van de 4 genoemde overheidsorganen gegeven om te onderzoeken op welke wijze de 3 projecten van de innovatiedriehoek tot optimale synergie komen. Voorwaarde voor samenwerking is tenminste dat de projecten elk een duidelijk en complementair profiel moeten hebben. Voor het vliegveld waar het zwaartepunt ligt op luchthaven gebonden bedrijvigheid en leisure is die situatie bijna vanzelfsprekend aanwezig en zal in het onderzoek verder aan de orde komen hoe dit kan bijdragen aan de gehele innovatiedriehoek.

12. Is 2003 wel een goed referentiejaar?

Sommige insprekers willen een jaar waarin er helemaal niet meer gevlogen is als referentiejaar kiezen. De suggestie wordt soms gewekt dat er ook al jarenlang sprake is van een situatie waarin niet meer gevlogen wordt en er een nieuw vliegveld wordt gecreëerd op een plek waar geen vliegveld was. Sommige insprekers gaan daarbij voorbij aan het feit dat er al ongeveer 80 jaar een vliegveld ligt. Bij een keuze voor SB is er sprake van een doorstart.

Er is ook in de praktijk nog tot in 2007 gevlogen, zowel militair verkeer als burgerluchtvaart.

Juridisch gezien is er nog steeds een militair vliegveld met burger medegebruik. De huidige contour is ook nog steeds van kracht.

De keuze voor 2003 als referentiejaar heeft mede te maken met het feit dat in dat jaar is besloten de militaire functie te beëindigen. Op basis van die besluitvorming zijn de verkenningen en onderzoeken gestart naar een mogelijke doorstart van de luchthaven. Vandaar dat 2003 als referentiejaar gekozen is.

13. Opmerkingen over aard leisure programma en verwerking in MER en KBA

In SA en SB zijn meerdere locaties genoemd als potentieel interessant voor het onderbrengen van zgn. leisurefuncties. In beide visies gaat het om gebiedsdelen in het noordelijke deel van het vliegveldterrein en op

Oostkamp. In SB is daarnaast nog ruimte voor leisure geprogrammeerd in de A1- zone. In de zienswijzen zijn vragen gesteld over de aard van dit programma. Ook is de vraag gesteld of in de afweging SB (met drie locaties) niet wordt bevoordeeld ten opzichte van SA (met 2 locaties).

Aard van het leisure programma

In de opzet van de structuurvisies worden de drie locaties door hun ligging, ontsluiting en gebiedskenmerken onderscheidend geacht. Ook het type leisure programma zal daarom verschillen per deelgebied.

A. Locatie ten noorden startbaan

De locatie is gelegen naast het luchthavengebied, met mogelijkheid voor medegebruik van centrale parkeer- en horecavoorzieningen. Het heeft zicht op het aangrenzende EHS gebied. In het gebied ligt bestaand vastgoed met mogelijkheden voor hergebruik. De leisure concepten voor dit deelgebied zullen zich moeten richten op leisurefuncties die kunnen samengaan met het bestaan van de luchthaven en bedrijvigheid. Gedacht wordt aan een themapark met 7 dagen per week een groot publieksbereik.

B. Locatie Oostkamp

In dit gebied wordt ingezet op het hergebruik van de grote hangars door deze geschikt te maken voor grote evenementen. Het is daarmee niet gericht op een dagelijks gebruik. In verband met de ligging tegen de Lonnekerberg zal bij de leisure invulling in dit gebied rekening gehouden worden met de aangrenzende natuurwaarden.

C. Locatie A1-zone (alleen in SB)

Deze locatie is gelegen tussen A1 en spoorlijn. De locatie biedt daarmee goede vervoerskansen. De entree ligt bij de toekomstige voorstadhalte, het geplande transferium en de toekomstige A1-aansluiting. Het gebied is daardoor goed ontsloten voor auto en openbaar vervoer. Het gebied is daarmee kansrijk voor presentatie en zichtbaarheid (landmark) in een kleinschalig groen landschap. Zeer hoogwaardige bovenregionale en internationale leisureprogramma's worden voor deze locatie als passend beschouwd, en kunnen Twente als toeristische regio sterker profileren.

Verwerking leisureprogramma in MER en KBA

Omdat de concrete invulling per deelgebied aanzienlijk kan verschillen is voor het verkeerskundig en MER onderzoek uitgegaan van een bezoekersaantal per locatie van 500.000. Voor SA en SB gaat het dan om resp. 2 maal en 3 maal 500.000 bezoekers. Op basis hiervan zijn de milieu effectscores bepaald in beide visies.

In de KBA zijn de arbeidsbaten voorzichtigheidshalve in beide visies berekend aan de hand van de bestedingen van 500.000 bezoekers in totaliteit (ongeacht de locatie). Visie B is bij de berekening van de arbeidsmarktbaten dus (t.o.v. A) niet op voorsprong gezet met de Leisure programmering in de A1-zone.

14. Gebruik discontovoet en WACC

Voor het bepalen van de financiële haalbaarheid van beide structuurvisies is er gebruik gemaakt van de

begrippen discontovoet en WACC (weighted average cost of capital). De WACC is een term die veelal gebruikt wordt voor het bepalen van het financieel resultaat van een private exploitatiebeslissing (bedrijfsexploitatie). De WACC wordt berekend aan de hand van de verhouding tussen vreemd en eigen vermogen, de kosten van het vreemd vermogen, het vereiste rendement op het eigen vermogen en de verschuldigde belasting.

In SA en SB is in de grondexploitaties voor het bepalen van de residuele grondwaarde (resp. SA € 25,8 mln. en SB € 30,4 mln.) gebruik gemaakt van een discontovoet van 5,5%. Dit is gebruikelijk in dit soort publieke gebiedsontwikkelingsprojecten.

Voor het doorrekenen van enkele specifieke bedrijfsexploitaties (care & cure, luchthaven- en parkeerexploitatie) is gebruik gemaakt van een marktconforme WACC (met marktconforme rendementen op het eigen en vreemd vermogen). Dit marktgevoelige percentage is niet openbaar gemaakt. De uitkomsten van de bedrijfsexploitaties zijn gebruikt voor de onderbouwing van de opbrengstwaarde van een aantal gebiedsonderdelen. Door middel van een aanbestedingsprocedure zal voor deze gebiedsdelen de marktconforme waarde worden bepaald.

Gebruik discontovoet in de KBA

De KBA heeft gebruik gemaakt van de uitkomsten van de grondexploitaties en de specifieke bedrijfsexploitaties. Een belangrijk verschil is echter dat de KBA rekent met reële kasstromen (dus zonder inflatie), terwijl de grondexploitatie nominale kasstromen als uitgangspunt neemt. In de KBA rapportage zijn de financiële resultaten contant gemaakt met een discontovoet van 5,5%.

De (met een grondexploitatie) verschillende rekensystematiek vloeit voort uit eisen en richtlijnen die gelden voor een KBA. De opgestelde KBA richt zich namelijk uitsluitend op de maatschappelijk effecten en de monetaire vertaling hiervan en niet op de haalbaarheid of waardering van exploitatieonderdelen. De KBA kent ook een andere tijdshorizon (nl. 2109) dan de grondexploitaties (nl. 2030). De uitkomsten van de grondexploitaties en de KBA wijken daarom van elkaar af.

Voor de afweging tussen beide structuurvisies, die een looptijd kennen tot 2030, is in zowel de KBA als de MCA uitsluitend gebruik gemaakt van de uitkomsten uit de grondexploitaties (met een looptijd tot 2030).

15. Opmerkingen over de objectiviteit van VTM in het planproces

De VTM krijgt van sommige insprekers waardering. Andere indieners stellen echter dat VTM niet objectief in het planproces heeft gezeten en er naar een resultaat toegewerkt is. De VTM is zich bewust van de grote maatschappelijke en politieke reikwijdte van dit proces en heeft zich vooral ten doelgesteld beide plannen, rekening houdend met de marktomstandigheden en opvattingen in de maatschappelijke omgeving, zo stevig

mogelijk uit te werken en door te rekenen op de effecten voor de regio zodat een goed onderbouwde strategische afweging mogelijk is. Daarbij is aantoonbaar veel werk gemaakt ook van SA, zoals ook bekend is bij de daarbij betrokken maatschappelijke partijen. Gezien het feit dat beide plannen een positieve KBA hebben, hetgeen in een groot aantal soortgelijke projecten niet het geval is, kan ook worden gesteld dat dit goed is gelukt.

VTM werkt aan de hand van de missie die reeds in 2007 is vastgesteld door de opdrachtgevers van het Rijk, provincie Overijssel en gemeente Enschede. Deze missie is de leidraad geweest voor de uitwerking en afweging van een aantal planvarianten. Het proces is daarbij, mede op advies van de commissie MER (2007), gestart met het uitwerken van varianten met en zonder luchtvaart.

Na de eerste trechtering (selectie vlekkenplan A en B) medio 2008 heeft er een gelijkwaardige uitwerking plaatsgevonden van structuurvisie A en B.

De afweging van de prestaties van de plannen vond in elke fase plaats door effectenstudies, conform de daarvoor geldende richtlijnen en wet- en regelgeving. Dit geldt ook voor de huidige afweging tussen de prestaties van structuurvisie A en structuurvisie B, gedaan in lijn met de missie van VTM. Er is in het proces zoveel mogelijk transparant gewerkt en gecommuniceerd. In samenwerking met de maatschappelijke omgeving is er in verscheidene overleggen gewerkt aan de verdere uitwerking van de plannen. Bij het maken van aannames is waar mogelijk aangesloten bij onderzoek en professioneel gebruikelijke uitgangspunten bij gebiedsontwikkelingsprojecten door de overheid.

16. Kritiek op de afstemming met Duitsland.

De reacties uit Duitsland zijn te onderscheiden naar de reacties van kort over de grens (van de “buren”) en reacties van organisaties die wat verder weg gelegen zijn. De Duitse burens vrezen vooral geluidsoverlast terwijl de reacties van wat verder weg vooral gericht zijn op de positie van FMO.

De zorg van de “buren” over de geluidsoverlast over de grens gaat gepaard met vragen over invliegroutes. Men wil graag meer duidelijkheid over aantallen vliegtuigen, vliegroutes en vlieghoogtes. Hierop is gereageerd dat pas bij een luchthavenbesluit deze vragen concreet aan de orde komen. Wel kan worden toegezegd dat er in de volgende fase vanuit de gemeente Enschede en de provincie Overijssel contact zal worden opgenomen met de daarvoor bevoegde instanties om te kijken of er operationele mogelijkheden zijn om de geluidshinder te beperken door sturing op vlieghoogtes en vliegroutes.

Over de concurrentie met de FMO luchthaven te Munster moet worden aangetekend dat Duitse overheden (insprekers) soms ook aandeelhouder van FMO zijn. In Duitsland liggen veel vliegvelden op vergelijkbare afstand van elkaar. De meeste concurrentie voor FMO komt daar vandaan.

Een recent onderzoek heeft duidelijk aangetoond dat beide vliegvelden goed naast elkaar kunnen bestaan. Ook de werkgelegenheid bij FMO zal niet minder worden door een doorstart van Twente; hooguit zal de groei

verminderen.

Meerdere insprekers stellen voor een samenwerking met FMO op te zetten of te onderzoeken. Hierop is in de reactienota geantwoord dat dit onvoldoende bijdraagt aan een beoogd vliegwiel voor Twente. Gelet op de afstand van Twente naar FMO en de omvang van FMO heeft Twente geen wezenlijk economische voordeel van FMO, wel van een vliegveld in de eigen regio.

Veel van de punten zijn juridisch van aard, met name de verwijten dat Nederland zich niet gehouden heeft aan internationale verdragen inzake de communicatie over dit soort grote ruimtelijke ontwikkelingen.

Er werd vooral door de Duitse autoriteiten gesteld dat niet alle verdragen en regels zijn nageleefd. Over dat onderwerp is nader juridisch advies ingewonnen bij een juridisch adviesbureau. De conclusie was dat er wel goed gehandeld is. De kritiek richtte zich vaak op het verschil tussen geïnformeerd zijn en betrokken worden. In de reactienota is aangegeven dat de uitgevoerde onderzoeken betrekking hebben op het gebied waar relevante effecten voor vooral het milieu (in brede betekenis) zouden kunnen optreden. De verwachting is dat geen relevante milieueffecten buiten het onderzoeksgebied zullen optreden, en het onderzoeksgebied bevindt zich geheel binnen Nederland. Overigens wordt veelal niet betwist dat de Duitse autoriteiten al gedurende vele jaren goed geïnformeerd zijn. Mochten zij van mening zijn dat er wel relevante milieueffecten op hun gebied te verwachten zijn en dat zij op grond daarvan betrokken hadden moeten worden bij het onderzoek, dan hadden ze dat eerder kunnen en moeten melden. Nu zijn eerst medio 2009 zulke signalen ontvangen.

Ook was er kritiek op de gehanteerde techniek waarbij alleen de voor- en nadelen voor het Nederlands grondgebied zijn beschouwd. Aangegeven is dat conform Nederlandse wet- en regelgeving gehandeld is volgens gebruikelijke MER en KBA voorschriften.

9. Conclusies

De gebiedsontwikkeling luchthaven Twente e.o. is een thema dat vele mensen sterk aanspreekt. De meningen zijn sterk verdeeld er zijn gepassioneerd voorstanders van een doorstart van een luchthaven en er zijn gepassioneerd tegenstanders van een dergelijke doorstart.

Dit blijkt in het publieke debat, onder meer bij de informatiebijeenkomsten in de gemeenten Enschede, Hengelo, Oldenzaal, Losser, Dinkelland en Nordhorn.

Ook het grote aantal ingediende zienswijzen geeft blijk van een zeer sterke betrokkenheid. Ondanks de grote hoeveelheid zijn alle zienswijzen zeer zorgvuldig bekeken en van een reactie voorzien. In deze oplegnotitie wordt in grote lijnen uiteengezet wat er met de ingediende zienswijzen gedaan is. Voor een meer gedetailleerd inzicht hiervan wordt naar de reactienota zelf verwezen.

Nu de besluitvorming voor de deur staat zijn uit de meer dan 600 zienswijzen tot slot 3 zienswijzen naar voren te halen, die relevant zijn bij de te nemen besluiten.

“Inspreker hoopt dat het vastgehouden wordt aan het vastgelegde doel.”

Dat doel is het benutten van de unieke kansen die herontwikkeling van dit centraal gelegen gebied biedt voor een sterker Twente op langere termijn. Welke keuze dient het beste de kwaliteit van het vestigingsmilieu in Twente in brede zin.

“Inspreker hoopt dat de snelheid van het proces gehandhaafd blijft.”

Snelheid is een belangrijke kritische succesfactor zowel uit een oogpunt van doeltreffendheid als van doelmatigheid. Meer tijd en meer onderzoek, na alles wat reeds is gedaan en onderzocht, zal naar verwachting niet leiden tot betere strategische afwegingen. Wat niet wegneemt dat er in de vervolgfase wel nader onderzoek nodig is gericht op de verdere detaillering van onder meer structuurvisie naar bestemmingsplan en luchthavenbesluit. De sterke trekker die noodzakelijk is voor een sterk care, cure, wellness concept zal, gezien de genomen besluiten van tal van instellingen en het karakter van de gezondheidsmarkt in de regio, niet uit de lucht komen vallen. Dat is ook de stellige overtuiging van de zorgpartijen die zijn geconsulteerd. Wel dienen zich ook bij SB wellicht mogelijkheden aan voor interessante specifieke zorgarrangementen. Daarvoor is in SB ook ruimte gemaakt. Op dit moment is alle voor de strategische afweging noodzakelijke informatie beschikbaar en waar nodig in deze nota aangevuld teneinde een politieke keuze te maken waarbij ook het maatschappelijke draagvlak en de ingediende zienswijzen kunnen worden meegewogen.

“Inspreker waarschuwt dat zodra het vliegveld is verdwenen, het bijna onmogelijk is om weer een nieuw vliegveld op te starten.”

Twente is de vierde stadsregio in Nederland en de tweede industrieregio in een wereld die steeds meer onderlinge interactie heeft en naar verwachting wereldwijd een sterke groei zal blijven zien van het luchtverkeer met daarbij de noodzaak door innovatie de nadelige aspecten daarvan voor mens en planeet sterk te beperken. Als voor een belangrijk deel te ontwikkelen luchthaven kan Twente zich met zijn kennisinstituten juist op dit punt sterk profileren en doet dat reeds door de voorgesteld compacte uitleg met veel natuur en groen. SA heeft in dit opzicht ook minder terugvalopties als SB als alles mocht tegenzitten. Ook dat signaleert inspreker in zijn zienswijze. Hij onderstreept met een geheel ander invalshoek het voorgestelde besluit van het College van B&W van Enschede, het College van GS van Provincie Overijssel en het Ministerieel Opdrachtgeverberaad van het rijk om op basis van de verwachte economische en ecologische effecten voor SB te kiezen.

INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	21
1. INLEIDING	23
1.1. INSPRAAKPROCEDURE	23
1.2. BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN	24
1.3. LEESWIJZER	25
1.4. AFKORTINGEN EN TERMEN	26
1.5. STANDPUNTEN EN OPVATTINGEN	28
2. ECONOMISCHE ASPECTEN	36
2.1. ECONOMISCHE ONTWIKKELING	36
2.1.1. <i>Economische aspecten en werkgelegenheid</i>	36
2.1.2. <i>Toerisme</i>	42
2.1.3. <i>Reistijdeffecten</i>	45
2.1.4. <i>Economische schade</i>	45
2.2. LUCHTVAART	48
2.2.1. <i>Vluchttijden</i>	48
2.2.2. <i>FMO</i>	50
2.2.3. <i>Passagiersaantallen</i>	53
2.2.4. <i>Markt en exploitatie</i>	54
2.2.5. <i>Luchtvaartnota en Schiphol</i>	60
2.2.6. <i>Technische vragen</i>	61
3. MILIEUEFFECTEN, WELZIJN EN DUURZAAMHEID	64
3.1. DUURZAAMHEID	64
3.2. MILIEU- EN NATUUREFFECTEN	66
3.2.1. <i>Algemeen</i>	66
3.2.2. <i>Geluid</i>	74
3.2.3. <i>Luchtkwaliteit</i>	82
3.2.4. <i>(Externe) Veiligheid</i>	83
3.3. WELZIJN	84
3.3.1. <i>Gezondheid</i>	84
3.3.2. <i>Woongenot</i>	87
4. RUIMTELIJKE ASPECTEN STRUCTUURVISIES	88
4.1. NATUUR / EHS	88
4.2. PROGRAMMATISCHE INVULLING	93
4.2.1. <i>Bedrijven en kantoren</i>	93
4.2.2. <i>Leisure</i>	96
4.2.3. <i>Wonen</i>	99
4.3. STEDENBOUWKUNDIGE INVULLING	99
4.4. MOBILITEIT	112
4.4.1. <i>Mobiliteitsconcepten en OV</i>	112
4.4.2. <i>Bereikbaarheid en ontsluiting</i>	114
5. FINANCIEN	119
5.1. GRONDEXPLOITATIE	119
5.2. BUSINESS CASE	120
5.3. RISICO(BEHEERSING)	123
5.4. ANALYSE (MAATSCHAPPELIJKE) KOSTEN EN BATEN	126
6. AFWEGING EN ADVIES	128
7. PROCES EN WERKWIJZE	132

7.1.	PARTICIPATIE.....	132
7.2.	INFORMATIEVERSTREKKING EN VOORLICHTING	136
7.3.	WERKWIJZE VTM.....	139
7.4.	BESLUITVORMING	142
8.	ADVIEZEN COMMISSIES.....	145
8.1.	COMMISSIE VOOR DE M.E.R.	145
8.2.	PROVINCIALE COMMISSIE VOOR DE FYSIEKE LEEFOMGEVING (PCFL).....	149

BIJLAGE 1: INDIENERS ZIENSWIJZEN

1. INLEIDING

1.1. Inspiraakprocedure

Deze reactienota behoort bij het voorstel voor de structuurvisie die op 14 december en 16 december 2009 ter vaststelling aan de gemeenteraad van Enschede en Provinciale Staten van Overijssel wordt aangeboden. De volgende stukken hebben ter inzage gelegen:

1. **Vliegwielen Twente Maatschappij i.o. (2009) Structuurvisies Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o., voor een economisch sterker en duurzamer Twente. Amersfoort;**
2. **Adec's airinfra (2009) Multi criteria analyse Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o.. Delft.**
3. **Adec's airinfra (2009) Onderzoek luchtvaarteffecten rondom luchthaven Twente. Delft.**
4. **Adec's airinfra (2009) Resultaten geluid en EV met 3000 m baan op luchthaven Twente. Delft.**
5. **Arcadis en Adec's airinfra (2009) Plan-MER Gebiedsontwikkeling luchthaven Twente e.o.. Arnhem.**
6. **Arcadis Regio bv (2007) Bureauonderzoek archeologie Vliegveld Twente. Assen.**
7. **Del Canho en Engelfriet (2008) Multifunctionele Luchthaven Twente. Amsterdam.**
8. **Downstream (2009) Brandstof Hub Twente, een studie naar het belang van pijpleiding aanvoer naar de Luchthaven Twente. Hoogvliet.**
9. **Ecorys (2009) KBA Luchthaven Twente. Rotterdam.**
10. **Het Oversticht (2008) Waardstelling Vliegbasis Twente. Zwolle.**
11. **Huyskes & Leisure Result (2009) Bestemming Twente, onderzoek naar haalbaarheid van grootschalige publieksattractie op voormalig militair vliegveld Twente. Hilversum.**
12. **KPMG (2009) Haalbaarheidsstudie CCWL concept op voormalig militair vliegveld Twente. Rotterdam.**
13. **L.E.K. Consulting (International) Limited (2008) Twente Airport demand analysis and evaluation, executive summary. London, United Kingdom.**
14. **Motivaction (2008) Gebiedsvisie Luchthaven Twente: Bijzondere woonmilieus. Amsterdam.**
15. **Saxion Kenniscentrum Leefomgeving (2009) Kanskaart voor duurzame gebiedsontwikkeling. Deventer.**
16. **Twynstra Gudde (2008) Twente Careport Concept, globale markt- en conceptanalyse zorgconcepten. Amersfoort.**
17. **Urban Fabric (2008) Quick scan Zuidkamp. Schiedam.**
18. **Vliegwielen Twente Maatschappij i.o. (2009) Beleidsnotitie Luchthaven Twente Beperkingen- en afwegingengebied. Amersfoort.**
19. **Vliegwielen Twente Maatschappij i.o. (2009) Verkenning ontsluitingsvarianten herontwikkeling vliegveld Twente. Amersfoort.**
20. **Waterschap Regge en Dinkel (2009) Besluit varianten beeklopen vliegveld Twente. Almelo.**

Op 23 juni 2009 hebben Gedeputeerde Staten van Overijssel en Burgemeester en Wethouders van Enschede besloten de concept-structuurvisies met het voorgenomen besluit ten aanzien van de compacte luchthaven en de milieueffectrapportage ter inzage te leggen voor zowel SA als B. Vanaf 3 juli 2009 is uitvoering gegeven aan

dit besluit. De start van de ter inzage legging is gemarkeerd met 2 publieksdagen op het terrein van vliegveld Twente waar uitgebreid toelichting is gegeven op ter inzage gelegde stukken.

In verband met de zomervakantie heeft dit besluit met bijlagen voor een periode van 10 weken (4 weken langer dan de wettelijk verplichte 6 weken) tot en met 11 september 2009 ter inzage gelegen in

- Publieksbalie van het stadskantoor van Enschede, Hengelosestraat 51;
- Gemeentewinkel Hengelo, Burgemeester Jansenplein 1;
- Publieksbalie van het stadhuis van Oldenzaal, Ganzenmarkt 1;
- Publieksbalie van het gemeentehuis van Dinkelland, Nicolaasplein 5 te Denekamp;
- Publieksbalie van het gemeentehuis van Lossler, Raadhuisplein 1;
- Receptie van het Provinciehuis Overijssel, tijdens werkuren, Luttenbergstraat 2 te Zwolle;
- Alle overige gemeentehuizen in Twente, te weten Almelo, Borne, Haaksbergen, Hellendoorn, Hof van Twente, Rijssen-Holtten, Tubbergen, Twenterand en Wierden;
- Rathaus Stadt Nordhorn, Bahnhofstraße 24;
- Rathaus der Stadt Bad Bentheim Schloßstraße 2.

De structuurvisie is samengevat in een handzaam meeneemboekje met DVD dat gratis beschikbaar is gesteld op alle genoemde gemeentehuizen. De structuurvisie, de samenvatting van het MER en het handzame meeneemboekje zijn vertaald in het Duits en Engels. Op de internetsite van de projectorganisatie zijn al deze stukken digitaal beschikbaar gesteld.

In de vijf gemeenten rondom het vliegveld en in de Stadt Nordhorn (Duitsland) zijn bijeenkomsten georganiseerd waarin de plannen mondeling zijn toegelicht en waar gelegenheid was voor het inbrengen van mondelinge zienswijzen.

Er zijn binnen de gestelde periode 633 reacties met daarin één of meer zienswijzen ontvangen. Alle gegevens van de indieners van de zienswijzen staan in bijlage 1 weergegeven.

1.2. Beantwoording zienswijzen

Om alle zienswijzen op een efficiënte en effectieve wijze te kunnen betrekken bij de besluitvorming is er voor gekozen om de zienswijzen samen te vatten en naar thema te ordenen en te beantwoorden. Hierdoor is het mogelijk dat brieven die ingaan op meerdere thema's zijn opgeknipt en op verschillende plekken in het document van een antwoord zijn voorzien.

Hiervoor is gekozen om, ondanks de vele zienswijzen, een hanteerbaar document op te stellen en recht te doen aan alle argumenten uit de ingediende zienswijzen. Deze werkwijze betekent dat niet altijd de tekst in een zienswijze letterlijk terug te vinden is in deze reactienota. Alle unieke argumenten zijn opgenomen en er is voor gezorgd dat de essentie of nuance van een zienswijze voldoende tot zijn recht komt in de reactienota.

1.3. Leeswijzer

In de reactienota is gekozen voor de volgende thematische opbouw:

- **Economische aspecten** (hoofdstuk 2). De belangrijkste vragen die hier aan de orde komen zijn:
 - o het effect van een luchthaven op de werkgelegenheid in Twente en de aannames die hiervoor in de diverse rapporten zijn gehanteerd (incl. het effect op het toerisme);
 - o de vraag of een luchthaven Twente bestaansrecht heeft, is er een markt voor? Inclusief de vragen die betrekking hebben op de relatie FMO – Vliegveld Twente;
 - o specifiek op de luchtvaart gerichte vragen (vluchttijden, technische luchtvaartvragen);
 - o vragen gericht op de Luchtvaartnota en de relatie met Schiphol.
- **Milieueffecten, welzijn en duurzaamheid** (hoofdstuk 3). Hierin komen aan de orde:
 - o vragen met betrekking tot de relatie tussen de mogelijke schadelijke effecten van een luchthaven op het klimaat en de duurzaamheidsdiscussie in het algemeen;
 - o vragen met betrekking tot de milieueffecten van de luchthaven (geluid, schadelijke stoffen en veiligheid);
 - o vragen met betrekking tot het natuurherstel, de EHS en de effecten van een luchthaven op de natuur;
 - o vragen met betrekking tot de aantasting van de gezondheid en het woongenot van inwoners van Twente en de Euregio.
- **Ruimtelijke aspecten** (hoofdstuk 4). De volgende onderwerpen komen aan de orde:
 - o vragen en opmerkingen over de programmatische invulling van de visies;
 - o vragen met betrekking tot de stedenbouwkundige invulling van de visies;
 - o vragen over de toepassing van mobiliteitsconcepten, de bereikbaarheid van de luchthaven en de bereikbaarheid van de regio in het algemeen.
- **Financiële aspecten** (hoofdstuk 5). De volgende onderwerpen komen aan de orde:
 - o vragen over de financiële onderbouwingen van de grondexploitatie, de business case, de KBA en de risico's die gepaard gaan met dergelijke ontwikkelingen.
- **Afweging en advies** (hoofdstuk 6)
 - o Vragen die gaan over de afwegingen die in de multi criteria analyse zijn gemaakt.
 - o Vragen over de achtergronden van en de aanleiding tot het advies van VTM.

Ten slotte wordt ingegaan op het proces en de werkwijze (hoofdstuk 7) en wordt het advies van de commissie MER in hoofdstuk 8 besproken.

1.4. *Afkortingen en termen*

In de beantwoording van de zienswijzen worden verschillende afkortingen en termen gebruikt. In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de meest gehanteerde termen en afkortingen.

ADECS	Bedrijfsnaam.
BCG	Boston Consulting Group, bedrijf.
Bro	Besluit ruimtelijke ordening
Buca	Business Case
Catchment area	Het catchment area vertegenwoordigt de bevolkingsomvang (in aantal personen) op een bepaalde reisafstand (veelal uitgedrukt in 1-uur en 2-uurs reistijd per auto) van de luchthaven.
CO2	Koolstofdioxide
D&E	Del Canho & Engelfriet
dB	decibel
de strip	De cluster/strook van gebouwen rond de verkeerstoren en de brandweerkazerne aan de oostzijde van de Basis, en aan de voet van de Lonnekerberg.
DFS	Deutsche Flugsicherung
DLG	Dienst Landelijk Gebied
DPO	Defensie Pijpleidingen Organisatie
DTB	De Twentse Basis
EBITDA	Earnings Before Interest Tax Depreciation and Amortization. Het gaat hier om het saldo van omzet en exploitatiekosten zonder rente, afschrijving of andere waarde correcties.
EHS	Ecologische Hoofdstructuur
EV	Externe Veiligheid
FMO	Flughafen Münster-Osnabrück
FNL	Flügplatz Nordhorn-Lingen
fte	fulltime-equivalent. Het is een rekeneenheid waarmee de omvang van een functie of de personeelssterkte kan worden uitgedrukt.
HSL	Hoge Snelheids Lijn
IFR	Instrument Flight Rules. Regels en procedures om een vliegtuig te kunnen besturen waarbij alleen gebruik gemaakt wordt van de navigatie-instrumenten van het vliegtuig.
ILS	Instrument Landing System. Radionavigatiesysteem waarmee een precisienadering op een landingsbaan kan worden uitgevoerd.
KBA	Kosten Baten Analyse
KvK	Kamer van Koophandel

La max	Hoogste waarde van het geluid van een passerend vliegtuig uitgedrukt in decibel
Lden	(level day-evening-night) de totale geluidsproductie gedurende een jaar, met een weegfactor voor het tijdstip waarop het geluid plaatsvindt.
lightrail	Verzamelnaam van spoorvervoersystemen die zich ergens tussen trein, tram en metro in bevinden: sneller dan een tram, lichter en goedkoper dan een trein.
LO	Landschap Overijssel
MCA	Multi Criteria Analyse
MER	Milieu Effect Rapportage
mio	miljoen
MIRT	Meerjarenprogramma Ruimte, Infrastructuur en Transport
mln	miljoen
modaliteit	Manier van verplaatsen, bijvoorbeeld per trein, per auto, per vliegtuig, te voet.
MST	Medisch Spectrum Twente
multimodaliteit	De aanwezigheid van verschillende manieren om zich te kunnen verplaatsen.
NRW	Nordrhein-Westfalen
OEI-leidraad	Overzicht Effecten Infrastructuur-leidraad
OV	Openbaar vervoer
RMO	Repair, Maintenance, Overhaul: reparatie, onderhoud en revisie.
RPB	Ruimtelijk Planbureau (nu Planbureau voor de Leefomgeving)
SA	Structuurvisie A
SAVT	Stichting Alternatieven Vliegveld Twente
SB	Structuurvisie B
SEO	Bedrijfsnaam.
SER	Sociaal Economische Raad
UT	Universiteit Twente
VFR	Visual Flight Rules. Een set van zichtregels die het toestaan dat een piloot een vliegtuig kan bedienen bij weersomstandigheden die goed zijn om tijdens het vliegen constant grondzicht te hebben (op zicht vliegen, geen nachtvliegen)
vlootmix	Bij de vlootmix gaat het om het type vliegtuigen die zullen starten en landen. Aan de hand het type vliegtuig, het aantal stoelen, de bezettings- of beladingsgraad en het segment (low cost, charter, etc.) wordt vervolgens het aantal vliegbewegingen of air traffic movements (ATM's) bepaald (één ATM is een start en landing).
void	Open ruimte in het landschap.
VTM	Vliegwiel Twente Maatschappij i.o.
WEHOLD-overleg	Periodiek ambtelijk en bestuurlijk overleg tussen Waterschap en de Gemeenten Enschede, Hengelo, Oldenzaal, Losser en Dinkelland.

Wro	Wet ruimtelijke ordening
-----	--------------------------

1.5. Standpunten en opvattingen

In de totaal 633 zienswijzen die in het kader van deze reactienota zijn bestudeerd zijn diverse standpunten en opvattingen geformuleerd. Deze zijn samengevat in onderstaande tabel. Van deze standpunten is kennis genomen, en deze zullen worden betrokken bij de besluitvorming.

Standpunten / opvattingen

- Inspreker spreekt zich uit voor SA.
- Inspreker spreekt zich uit voor SB.
- Inspreker verzoekt de planvorming van SB stop te zetten.
- Inspreker is voorstander van model B en kan het niet verkroppen dat medeburgers van buiten Twente zo'n sterke oppositie voeren tegen de luchthaven. De echte Twentenaar, zo betoogt hij, is voorstander van een luchthaven.
- Inspreker geeft aan dat de uitstraling van de luchthaven groter is dan gedacht. 72% van de bevolking in de regio is voor, 18% is tegen. Een luchthaven past uitstekend bij alle ontwikkelingen in Twente. Twente heeft recht op een eigen luchthaven, het zou verkeerd zijn om een stuk erfgoed teniet te doen. Het sluiten ervan zou zeker honderden miljoenen euro's gaan kosten. Dit blijkt ook uit een opiniepeiling van TC Tubantia.
- Inspreker is van mening dat SB Twente declassificeert.
- Omwonenden hebben veel meer baat bij SA: een zorgcentrum en behoud van de mooie omgeving, zonder geluidsoverlast van een vliegveld.
- Inspreker geeft aan voorstander te zijn van SB, omdat dan de IATA status niet verloren gaat.
- Inspreker wijst er op dat het overgrote deel van het bedrijfsleven voorstander is van SB.
- Inspreker is van mening dat SA grote mogelijkheden biedt.
- "Maak van vliegveld Twente het groene hart van Twente en stort ons niet in het ongeluk."
- Inspreker zal alle wettelijke middelen benutten om de komst van een luchthaven tegen te houden.
- Inspreker is van mening dat uitsluitend SB een echte toekomst voor Twente betekent.
- Inspreker roept de politiek op om rekening te houden met de wens van de bevolking.
- Inspreker verzoekt, indien gekozen wordt voor een gebiedsontwikkeling zonder luchthaven, het concept De Twentse Basis als ontwikkelingsgericht en beheersopzet van het luchthaventerrein nader te beschouwen.
- Inspreker waarschuwt dat zodra het vliegveld eenmaal is verdwenen, het bijna onmogelijk is om weer een nieuw vliegveld op te starten in verband met alle noodzakelijke procedures.
- Inspreker is voorstander van een burgerluchthaven met militair medegebruik en wijst erop dat het van belang is Vliegveld Twente op zo kort mogelijke termijn aan te laten wijzen als burgerluchthaven.
- Inspreker is van mening dat de tegenstanders geen recht van spreken hebben omdat het vliegveld al dateert van voor 1940 en in de loop der jaren diverse functies heeft vervuld.

- Inspreker is van mening dat er beter aan gedaan zou zijn als 10 jaar geleden samenwerking was aangegaan met FMO.
- Inspreker pleit voor het ontwikkelen van één totaalvisie voor Twente, deze is tot op heden nooit tot stand gekomen.
- Inspreker spreekt de wens uit dat verantwoordelijke politici snel tot besluitvorming zullen over gaan en dat er haast gemaakt moet worden met het vinden van marktpartijen.
- Inspreker is van mening dat het misdadig zou zijn om de historische verwevenheid van het vliegveld met het bedrijfsleven te verbreken.
- Inspreker is van mening dat de luchthaven in het verleden (met behulp van belastinggeld) al voldoende kansen heeft gehad.
- Inspreker komt tot de conclusie dat voor natuur, water en landschap SA minder schadelijk is dan SB en kiest voor SA in een verbeterde vorm. Hiervoor zijn voorstellen gedaan, inspreker wijkt met deze voorkeuren af van het advies van VTM.
- Inspreker is van mening dat de luchthavenplannen ten koste van de bevolking en ten gunste van een zeer select gezelschap worden doorgedrukt.
- Inspreker is van mening dat het handelen en de keuze voor SB bepaald wordt door de commercie, alle weerstand uit de samenleving ten spijt.
- Inspreker dringt aan op een snelle en adequate besluitvorming.
- Inspreker spreekt de hoop uit dat de snelheid van het proces gehandhaafd wordt en dat tegenstanders van de luchthaven beseffen dat ze in de minderheid zijn en zich daarbij neer leggen.
- Inspreker spreekt de hoop uit dat tegenstanders de voortgang niet zullen traineren. Dit kost de gemeenschap veel geld en dient geen enkel doel.
- Inspreker spreekt de hoop uit dat vastgehouden wordt aan het doel en dat de argumenten hiervoor helder voor het voetlicht worden gebracht.
- Inspreker juicht toe dat het terrein van de voormalige vliegbasis Twente herontwikkeld wordt. Een economische impuls op het vliegbasisterrein, door verdere ontwikkeling van SA, betekent ook een impuls voor de gehele EUREGIO.
- Inspreker wenst niet op te draaien voor de financiële gevolgen van een onomkeerbaar besluit door onvolledige en ondeugdelijke rapporten en een tunnelvisie van de gemeente Enschede.
- Het verhaal gelezen hebbende over de commotie die in Bad Bentheim heerste over de heropening van de Luchthaven is blijkbaar gebaseerd op afgunst. Gun uw burens geen economisch vooruitzicht als je dit zelf kunt binnenhalen. Is de angst van economische opleving van Twente inderdaad zo groot dat Bad Bentheim dit inkomsten gaat kosten?
- Vliegverkeer zorgt voor het aantrekken van toeristen.
- Inspreker vindt een max. reistijd van 30 tot 45 minuten naar een vliegveld nog steeds haalbaar.
- Inspreker is van mening dat de economische belangen van Landkreis Graftschaft Bentheim worden geschaad als gevolg van de plannen voor een luchthaven.
- Inspreker vindt vliegveld Lelystad geschikter als overloop van Schiphol, vanwege de betere ligging ten

- opzichte van de Randstad en vanwege de mindere overlast voor de bevolking.
- Inspreker is van mening dat zijn recht om zijn beroep vrij uit te kunnen oefenen door de ontwikkeling van de luchthaven wordt aangetast
 - Inspreker is van mening dat de negatieve aspecten van SB zijn onderbelicht en worden niet op waarde geschat.
 - Inspreker stelt dat vliegverkeer negatieve gevolgen heeft voor de natuurgebieden Tillenberge, Syenvenn en de weidevogelgebieden in Brandlecht en Hestrup.
 - De beleving van de natuur- en landschapswaarden van de Wildernis en Onzekerder wordt door de luchthaven ernstig aangetast en is in strijd met de statutaire doelstellingen.
 - In het Europese vogelbeschermingsgebied Engdener Wüste kan het leefgebied van twee soorten (nachtzwaluw, boomleeuwerik) bedreigd worden door de laag overkomende vliegtuigen.
 - In Uelsen is een aantal natuurgebieden aangewezen, zoals Uelsener Berge, en het recreatiegebied Wilsumer Berge. Inspreker vreest dat deze gebieden worden aangetast.
 - De beleving van de natuur- en landschapswaarden van natuurgebied de Lonnekerberg wordt door de luchthaven ernstig aangetast en is in strijd met onze statutaire doelstelling.
 - De beleving van de natuur- en landschapswaarden van 't Holthuis wordt door de luchthaven ernstig aangetast en is in strijd met statutaire doelstelling van inspreker.
 - Inspreker is tegenstander van een luchthaven omdat het de rust en de schoonheid van het landschap in het Grafschaft Bentheim verstoort.
 - Inspreker is ervaringsdeskundige en is van mening dat de geluidsoverlast vele malen groter is dan wordt beweerd.
 - Inspreker is van mening dat VTM er onvoldoende in geslaagd is de onduidelijkheid over de geluidshinder op Duits grondgebied en de nieuw te creëren werkgelegenheid weg te nemen.
 - Door de oriëntatie van de start- en landingsbanen moet dit wel tot geluidsoverlast gaan zorgen in Berghuizen en in Groot en Klein Driene.
 - Inspreker vreest dat het onderwijs op het Missionsgymnasium St. Antonius verstoord zal worden onder meer als gevolg van het vlieglawaai.
 - De emissiehoogtes, die dicht tegen de grenswaarden aan liggen, pleiten er sterk voor om geen bebouwing met gevoelige bestemmingen in de directe omgeving en op het terrein van de luchthaven te realiseren.
 - Inspreker is van mening dat overvliegende vliegtuigen angst veroorzaken bij (kleine) kinderen.
 - Door de belasting van het huis door de Nordhorn Range in combinatie met de luchthaven Twente wordt het huis van de inspreker onevenredig belast.
 - Inspreker is van mening dat het concentratievermogen van mensen die in ploegendiensten werken verslechtert als gevolg van vlieglawaai overdag.
 - Inspreker spreekt de hoop uit dat de weerstand tegen de luchthaven in Enschede, Oldenzaal, Hengelo en Denekamp massaal zal zijn. Het gaat om de levenskwaliteit van duizenden mensen.
 - Inspreker is van mening dat Twente Die Grafschaft nodig heeft als recreatie- en rust gebied als compensatie voor de drukte aan de Nederlandse kant van de grens.

- Inspreker stelt dat wie voor een luchthaven kiest (op basis van ondeugdelijke rapporten), zich mede verantwoordelijk maakt voor de schadelijke gevolgen voor de gezondheid en voor de gevolgen van een neerstortend vliegtuig in een woonwijk.
- Inspreker is van mening het plezier en de winst die een enkeling uit een luchthaven haalt, niet opweegt tegen de schade die veel mensen wordt aangedaan in de vorm van geluidsoverlast en emissies.
- Een duurzame omgeving is een omgeving waarin het nu en in de toekomst goed wonen, werken en recreëren is. Veiligheid en welzijn zijn belangrijker dan welvaart. Daarvan is hier geen sprake, zeker omdat onduidelijk is of de variant met luchthaven op het gebied van welvaart beter scoort dan een zonder luchthaven.
- Inspreker is van mening dat de realisatie van een luchthaven een groot negatief effect heeft op de leefkwaliteit in de regio. Het verstoort de infrastructuur van het Grafschaft Bentheim en de waardevolle 'lebensraum'.
- Inspreker is bezorgd over de negatieve gevolgen van de luchthaven voor de woon- en leefkwaliteit in Gildehaus.
- Inspreker wijst er op dat Neede e.o. binnen het spreidingsgebied van de aanvliegeroute liggen, hetgeen betekent dat boven Neede 8 tot 13 vliegbewegingen per dag zullen zijn. Voor inwoners, toeristen en recreanten betekent dit een extra inbreuk op de rust van het gebied.
- Inspreker vindt dat goed gekeken moet worden naar de gevolgen die toekomstige ontwikkelingen op het vliegveldterrein hebben voor de leefbaarheid van de burgers van de gemeente Haaksbergen.
- Inspreker is teleurgesteld over de invulling van de A1 zone in SB, voor inspreker is het een argument om niet te kiezen voor model B.
- Inspreker is voorstander van de luchthaven echter hij accepteert niet dat er in de directe omgeving van Frans op den Bult horecabedrijvigheid kan worden gerealiseerd.
- Inspreker is van mening dat vliegtuigen horizonvervuiling veroorzaken 369
- Inspreker suggereert een luchthaven te bouwen met binnen een straal van 50 km geen bewoners
- Inspreker is van mening dat bij reizen tot 1000 km het spoor in het voordeel is. Realisatie van een luchthaven Twente zou schadelijk zijn voor de gemeenschap.
- Inspreker is voorstander van een burgerluchthaven mits dit economisch voordeel oplevert. Het komt de bereikbaarheid van de regio ten goede, wat gunstig is voor alle inwoners, de industrie en de dienstverlening. Dit argument heeft in 1931 ook gezorgd voor de oprichting van de luchthaven. De tegenstand van de Duitse gemeenten, geeft volgens de steller van de zienswijze alleen maar aan dat men bang is om de concurrentie met Twente aan te gaan.
- Inspreker is van mening dat het gevoel van verbondenheid in deze Nederlands – Duitse grensregio niet op het spel gezet moet worden door niet samen te werken met de Duitse partners.
- Inspreker stelt voor om op korte termijn in overleg te treden over de inhoud van de voorstellen en de consequenties van de besluitvorming voor herinrichting Enschede-Noord.
- Inspreker spreekt de angst uit dat de luchthaven een bres kan slaan in de bijzonder goede samenwerking tussen (toeristische) organisaties in de grensregio.

- Inspreker is van mening dat de wijze van beantwoording van kritische vragen tijdens de debatavonden door VTM van weinig respect getuigd tav de critici.
- Inspreker is van mening dat de belangen van de inwoners van de eigen gemeente (Losser) onvoldoende in beeld zijn gebracht.
- Inspreker is teleurgesteld in de kwaliteit van het uitgevoerde onderzoek.
- Inspreker is van mening dat het een gemiste kans is dat in de opdracht aan VTM niet is opgenomen om te onderzoeken hoe de economische ontwikkeling van Twente zou zijn als een vergaande samenwerking zou zijn aangegaan met FMO of Düsseldorf.
- Inspreker is van mening dat met weinig respect om is gegaan met kritiek uit milieuorganisaties en van (prominente) critici. Inspreker haalt hier enkele voorbeelden voor aan om deze opinie te staven.
- Inspreker is van mening dat VTM zich niet heeft gehouden aan de beloftes en toezeggingen die zijn gedaan.
- Inspreker is van mening dat het CPB en de rekenkamercommissie van de gemeenteraad een onderzoek moeten instellen naar de businesscase en de gang van zaken binnen het project.
- Inspreker stelt dat Stadt Bad Bentheim groot belang heeft bij de instandhouding van de ecologisch waardevolle gebieden. De luchthaven Twente is niet alleen een bedreiging voor de ecologie op zich, maar ook voor de daarmee verband houdende recreatiemogelijkheden. Het gehele 'kapitaal' van Bad Bentheim wordt daardoor schade toegebracht.
- Inspreker is voorstander van de doorstart van luchthaven Twente omdat dit kapitaalvernietiging van de bestaande luchthaven tegengaat.
- Inspreker acht voor toekomstige ontwikkeling de zeer recente overeenkomst van belang tussen de UT, Stork Fokker, en Koninklijke ten Cate met Boeing voor de oprichting van een kenniscentrum voor thermoplastische composieten aan de UT.
- Inspreker geeft aan dat een compacte multi functionele luchthaven van uitermate groot belang is in Twente. Het voortbestaan van vele Twentse ondernemingen is afhankelijk van de heropening van de luchthaven. Inspreker heeft geconstateerd dat er de laatste jaren veel bedrijven zijn vertrokken uit Twente en dat het aantrekken van high tech bedrijven uiterst moeizaam gaat. Een goed vestigingsklimaat is onontbeerlijk, een regionale luchthaven is hiervoor een belangrijke randvoorwaarde, willen we als regio op niveau kunnen blijven functioneren. Het verder wegtrekken naar onder andere Brabant moet worden gestopt.
- Inspreker verwacht door de komst van een luchthaven werkgelegenheid voor Twente.
- Inspreker geeft aan dat SB de regio de mogelijkheid geeft om zich te ontworstelen aan economische achteruitgang en weer een regio te worden van betekenis. Het alternatief is dat de economische ontwikkeling over de grens zal plaatsvinden.
- Om Twente beter op de kaart te zetten is het naar mijn mening van groot belang om het vliegen vanaf Twente met spoed te hervatten.
- Inspreker betoogt dat het vliegveld er eerder lag dan de woonwijken, destijds aangelegd ten behoeve van de industrie en daarmee voor de werkgelegenheid.

- Inspreker wijst er op dat de keuze om in te zetten op toerisme en recreatie ook politiek en beleidsmatig op lokaal en regionaal niveau wordt ondersteund
- Inspreker geeft aan dat het voor Twente van belang is hier een vliegveld te hebben (anders gaat alles naar Duitsland).
- Inspreker verwacht dat om de aanleg en exploitatie van de luchthaven Twente mogelijk te maken, financiële ondersteuning van de overheid dmv belastinggeld nodig is. De concurrentie die vervolgens ontstaat tussen FMO en Twente wordt dan gestimuleerd door belastinggeld. Inspreker wijst deze gang van zaken af.
- Inspreker is van mening dat een luchthaven goed is vanwege spreiding van voorzieningen over de provincies en ook spreiding van overlast.
- Op het gebied van water en natuur worden de beweringen in SB slechter gevonden dan in SA, maar betekent niet dat inspreker vindt dat er geen vliegveld moet komen. Ook SA moet verbeterd worden.
- Landschappelijk biedt SA zeer goede kansen door gevarieerde opbouw, de verscheidenheid aan functies en de relatief geringe oppervlaktes per onderscheiden functie sluit het vliegveldgebied naadloos aan bij de fraaie omgeving van Lonnekerland. Ook de schaalgrootte van de functies passen goed in het landschap en voorziet de visie in een aantrekkelijk stelsel van essentiële open ruimtes die het gebied geleiden en fraaie doorzichten mogelijk maakt en kan na realisering van de visie het landschapsbeheer worden uitgevoerd en is het vliegveld na enkele decennia als blinde vlek in het Twentse landschap opgevuld. De aanpassingen die inspreker bepleit, versterken dit Twentse karakter en op de EHS kaart is dan een voorbeeld van een zeer aantrekkelijk, afwisselend landschap.
- Inspreker is vorostander van een kleinschalig vliegveld in het groen en verbindt hieraan een drietal voorwaarden. Inspreker constateert dat aan de eerste eis(geen financiële bijdrage van de gemeente Dinkelland) is voldaan.
- Inspreker is van mening dat SA meer mogelijkheden bevat om de hydrologische relaties tussen de stuwwal en de landgoederenzone te versterken
- Inspreker is van mening dat de locatie voor de luchthaven perfect is gegeven de omvang van het terrein en de ligging aan het spoor en de A1.
- Inspreker pleit voor de volgende visie voor Twente: Handhaving van bestaande kwaliteiten, prioriteit aan toekomstgerichte duurzame kennisintensieve ontwikkeling in werkgelegenheid en aan binding van hoogopgeleiden door benutting van het beste dat Twente al heeft opgebouwd en door het bieden van daarop afgestemde zich onderscheidende topcondities bij inrichting en vormgeving.
- Inspreker pleit voor een alternatief plan, namelijk een uiterst slimme multifunctionele combinatie van landschap, huisvesting, voorzieningen, een groot aantal in alle opzichten in- en aangepaste kleinschalige instellingen voor onderwijs en onderzoek en kennisintensieve bedrijven gericht op toekomstgerichte duurzame economie.
- Inspreker is van mening dat het voor Twente een fabelachtig toekomstperspectief zou zijn om te trachten de Floriade op het terrein van de voormalige luchthaven te krijgen, met bijvoorbeeld een beeldenpark op de voormalige landingsbaan.

- Inspreker ondersteunt graag het initiatief om de infrastructuur in Oost Nederland te versterken.
- Inspreker vindt dat de doorstart van een luchthaven verspilling van belastinggeld tegengaat.
- Inspreker betreurt het dat bij het onderzoek niet meer vrouwen zijn betrokken.
- Inspreker is voorstander van de Euregio, echter wij moeten blijven opkomen voor het Nederlands belang. Dan hebben de Duitse gemeenten ook gedaan in Lingen (kerncentrale) en Ahaus(nucleaire afvalverwerking).
- Inspreker bedankt voor het in het Duits vertalen van de stukken.
- Inspreker is blij dat de VTM in staat is gebleken om te komen tot een product op basis waarvan keuzes gemaakt kunnen worden. Inspreker is van mening dat VTM de plannen goed heeft uitgewerkt en goed beargumenteerd tot een conclusie is gekomen.
- Inspreker is van mening dat uit de gehanteerde wegingen duidelijk is geworden dat de mens niet centraal staat in de herontwikkeling van de luchthaven.
- De laatste 20 jaar zijn in Duitsland vele voormalige militaire luchthavens omgevormd tot burgerluchthavens. Vooral financieel gezien werden verwachtingen niet waargemaakt. In 2009 is vastgelegd dat in Duitsland geen nieuwe luchthavens meer worden gebouwd.
- Inspreker geeft aan dat in MONT-verband gewerkt wordt aan de versterking van het gehele Euregio gebied met als doel om een sterke regio te zijn in Europa. Inspreker hecht aan een sterke regio en betreurt het dat er zoveel wrevel is ontstaan bij de Duitse partners.
- Inspreker is voorstander van SA en het verder ontwikkelen van FMO. Bovendien zijn de verbindingen met Schiphol goed, vanuit Twente zullen slechts een paar bestemmingen bereikt kunnen worden. Het is een gotspe dat zakenlui en UT belang hebben bij een groot vliegveld.
- Inspreker is van mening dat overlast door vliegtuigen niet moet worden overdreven.

Daarnaast is in de zienswijzen een aantal verzoeken gedaan. Inhoudelijk zijn dat geen zienswijzen. Het gaat hier om:

- toezending van stukken.
- betrokken te worden in en op de hoogte te worden gehouden van het vervolgtraject.
- kennis en ervaring te delen met VTM.
- nader overleg alvorens tot besluitvorming over te gaan.

Tot slot zijn er algemene zienswijzen geformuleerd, die in onderstaande tabel staan.

Inspreker wijst er op dat niet is voldaan aan de diverse raadsbesluiten van de omliggende gemeenten.

Er is getracht middels de planvorming zoveel mogelijk tegemoet te komen aan de wensen van de omliggende gemeenten. In eerdere stappen in het proces zijn de opvattingen van de gemeenteraden van omliggende gemeenten meegewogen, en niet altijd geheel overgenomen. Uiteindelijk dient een besluit genomen te worden door de bevoegde bestuursorganen (provincie Overijssel en gemeente Enschede).

Inspreker geeft aan dat tot op dit moment vele vragen onbeantwoord blijven. De impact van de plannen op

de Euregio is vooralsnog onbekend.

In deze fase van de planvorming kunnen nog niet alle vragen worden beantwoord. Voor de afweging van beide structuurvisies is echter conform de daarvoor geldende wet- en regelgeving voldoende onderzoek uitgevoerd behorend bij deze fase van de planvorming.

Inspreker verzoekt SA eerst nader te concretiseren alvorens een definitieve keuze wordt gemaakt.

Beide structuurvisies zijn op het ontwerpniveau gebruikelijk in deze fase van de planvorming uitgewerkt en zijn gelijkwaardig afgewogen op basis van de uitkomsten op het gebied van financiën, economie (KBA) en milieu (plan-MER).

Inspreker stelt voor om SA of een andere ontwikkeling, niet zijnde een luchthaven, te ondersteunen uit oogpunt van grensoverschrijdende samenwerking. Inspreker noemt het ontwikkelen van gemeenschappelijke onderzoeksinstellingen, gezamenlijke bedrijventerreinen, verbeteren infrastructuur, versterken van de Natura 2000 gebieden, gezamenlijke plannen voor klimaatbeheersing en een gezamenlijke toeristische infrastructuur.

De missie van VTM is gericht op het creëren van een vliegwielfunctie voor een economisch sterker en duurzamer Twente. Uit de afweging tussen SA, zonder luchthaven, en SB, met luchthaven, blijkt dat laatstgenoemde het beste presteert.

2. ECONOMISCHE ASPECTEN

2.1. Economische ontwikkeling

2.1.1. Economische aspecten en werkgelegenheid

<p>Inspreker vindt vanuit economisch perspectief een vliegveld overbodig: in Twente heerst geen armoede, de gemiddelde Twentenaar heeft het goed.</p>
<p>Wij zijn van mening dat economische structuurversterking, ook op de langere termijn, van belang is voor Twente. De beide visies zijn daarom ook beoordeeld op hun bijdrage aan een economisch sterker en duurzamer Twente.</p>
<p>Inspreker is tegenstander van de doorstart van de luchthaven omdat hij het oneens is met de bewering dat heropening van de luchthaven het vestigingsklimaat verbetert. De afstanden van Twente naar andere luchthavens is vergelijkbaar met die van de luchthavens bij Parijs en Londen.</p>
<p>Voor de beoordeling van beide visies is gekeken wat de voorgenomen functies kunnen bijdragen aan een economisch sterker en duurzamer Twente. Een verbetering van het vestigingsklimaat heeft ook betrekking op de aantrekkelijkheid voor bedrijven om zich op of in de nabijheid van de luchthaven te vestigen. Vanuit deze optiek draagt een bereikbaarheid via de lucht wel degelijk bij aan een versterking van het vestigingsklimaat.</p>
<p>Er wordt een opsomming gegeven van een aantal punten waarbij de aanname onder 2, “voor jongeren is bereikbaarheid door de lucht een steeds grotere factor” niet onderbouwd is en die betwijfeld kan worden. Ook stelt inspreker dat er kansen zijn op gebied van nieuwe technologieën en diensten als vliegtuigonderhoud. Daarnaast wordt aangegeven dat de regionale groei in Twente nog onder het nationaal gemiddelde zit, maar er wel dicht naar toe groeit. Er wordt voorbij gegaan aan het feit dat die regionale groei tot op heden volledig tot stand is gekomen zonder een regionale luchthaven.</p>
<p>Wij zijn van mening dat economische structuurversterking, ook op de langere termijn, van belang is voor Twente. Wij wijzen u erop dat tot 1-1-08 nog wel sprake was van een functionerende regionale luchthaven. Uit zowel de KBA en de MCA blijkt dat SB als geheel beter scoort dan SA.</p>
<p>Inspreker is van mening dat het belang van Twente het meest gediend is bij de optie waarin de economie van Twente de zo noodzakelijke structurele economische impuls kan krijgen, waarbij tegelijkertijd een eventuele negatieve impact op het milieu beperkt blijft.</p>
<p>Bij de beoordeling van de prestaties van beide structuurvisies is een weging aangehouden die volgens ons recht doet aan een balans tussen milieu, economie en financiën.</p>
<p>Inspreker heeft grote twijfels over het vliegveld; voor echte groei is het noodzakelijk om te innoveren. Draagt een heropening van een luchthaven hieraan bij?</p>
<p>Een luchthaven draagt naar onze mening zeker bij aan de innovatiekracht van de regio. Bovendien is de innovatieve bedrijvigheid die hier mogelijk is volledig complementair aan wat elders in De regio aan innovatieve economische programma's wordt ontwikkeld en kan deze programma's zelfs verder versterken</p>
<p>Inspreker is van mening dat er een groot verschil zit in de wijze waarop de luchthaven geëxploiteerd kan</p>

worden. De uitdaging is om voldoende economische spin off te realiseren en koppelingen te leggen met regionale bedrijvigheid en kenniscentra binnen de kennisdriehoek (red: Innovatiedriehoek). Ook situering ten opzichte van spoorlijnen en de A1 spelen hierin een rol. Dit zou in het rapport beter benadrukt kunnen worden.

De exploitatie zal bij een private exploitant ondergebracht worden. De aanwezige hoogwaardige kennisbedrijven en (kennis)infrastructuur zijn dan ook kansen die een exploitant zal moeten benutten. Voor de afweging tussen SA en SB zijn de verschillende programma's gelijkwaardig omschreven.

Inspreker is van mening dat de met de heropening van de luchthaven gepaard gaande investering beter ingezet kan worden voor het stimuleren van de kenniseconomie en innovatieve werkgelegenheidsprojecten in heel Twente.

Uit zowel de KBA als de MCA blijkt dat SB beter aansluit bij de doelstelling om te komen tot een duurzamer en economisch sterker Twente. Kennis en innovatie vormen belangrijke thema's voor de nadere invulling van het gebied. Voorts wijzen wij op het feit dat op andere fronten zoals in Kennispark Twente en Hart van Zuid al stevig wordt geïnvesteerd in de innovatieve kracht van de regio.

FMO heeft een positieve invloed op de economie in het gehele Euregio-gebied. Indien de positie van FMO verzwakt door de komst van Twente, zal dat per saldo negatief zijn voor de economie, omdat een groot deel van de vluchten op Twente in het low-cost segment zijn.

De opvatting dat FMO een positieve invloed heeft op de economie in het gehele Euregio gebied wordt niet zonder meer gedeeld. Er zijn tal van voorbeelden waar op relatief korte afstand van elkaar gelegen luchthavens op gezonde wijze opereren (bijvoorbeeld: Weeze en Eindhoven). Bovendien zijn wij van mening dat er in de EUREGIO nog ruimte is voor een tweede luchthaven. Op dit moment is nog niet bekend welke vluchten (en in welk segment) zullen gaan vliegen vanaf Twente.

De burgers en de specifieke kenmerken als rust, ruimte en natuur van het voormalig vliegveldterrein moeten evenals de centrale ligging in het dichtst bebouwde deel van Twente voorop staan bij de keuze voor gebiedsontwikkeling. Hiermee kan Twente zich profileren en uitgroeien tot een toplocatie van allure omdat rust, schone lucht en ruimte steeds schaarser worden en zich zelden of nooit dergelijke mogelijkheden aandienen. Deze kansen moeten de aanjagers zijn voor een nieuwe economie met een duurzamer en sterker economisch Twente met veel werkgelegenheid. Producten of diensten die elders ook al massaal gemaakt of aangeboden worden moeten zo veel mogelijk worden vermeden. Deze zijn niet innovatief en horen niet thuis op een toplocatie. Zo veel mogelijk Twentenaren moeten profijt hebben van de gebiedsontwikkeling. Onder de Twentse bevolking moet een breed draagvlak zijn, een conflictmodel waarbij lusten bij een select groepje terecht komen en de rest mag opdraaien voor de lasten moet worden voorkomen.

Bij het opstellen en uitwerken van de plannen A en B tot structuurvisies is de vraag gesteld hoe op basis van de bestaande kwaliteiten van het gebied gekomen kon worden tot een vliegwiel voor Twente en een duurzamer en economisch sterkere regio. Daarbij is specifiek gezocht naar functies en voorzieningen die aanvullend zouden zijn voor Twente, de zogenaamde niches in de markt. Uit de marktconsultaties blijkt dat er interesse is van het bedrijfsleven voor SB. Uit de onderzoeken blijkt dat SB het best scoort op zijn bijdrage voor een

<p>economisch sterker en duurzamer Twente. De baten daarvan komen bij een brede groep inwoners van Twente terecht.</p>
<p>Inspreker is van mening dat de economische potentie van B ook voor A geldt. Bovendien biedt SA grote mogelijkheden voor het aantrekken van toeristen en duurzame bedrijvigheid. Als de groeicijfers van SB worden doorgetrokken tot 2030 dan zou ditzelfde gegeven SA een beduidend aantrekkelijker alternatief maken.</p>
<p>Voor beide visies is als tijdshorizon 2030 gehanteerd. Aanname is dat in dat jaar de geprogrammeerde functies zullen zijn gerealiseerd. Op basis hiervan zijn ook de economische resultaten bepaald. Beide visies zijn derhalve vergelijkbaar.</p>
<p>Inspreker is van mening dat een serieus uitgewerkte Care & Cure variant, gebaseerd op het concept De Twentse Basis, alsmede een goede samenwerking met FMO, Twente op de kaart kan zetten als innovatieve regio in de gezondheidszorg. Een dergelijk concept levert volgens inspreker net zo veel arbeidsplaatsen op en heeft als voordeel dat de overheid minder risico's loopt.</p>
<p>VTM heeft KPMG marktonderzoek laten uitvoeren waarbij de hoofdelementen uit SA, dat gebaseerd is op het concept De Twentse Basis, centraal hebben gestaan. Uit dit onderzoek is gebleken dat er geen markt is voor de hoofdpijlers van De Twentse Basis. Ook uit marktconsultaties van zowel VTM als de SAVT zijn geen ondernemers gevonden die bereid zijn hierin te investeren.</p>
<p>Inspreker is van mening dat de herontwikkeling van het vliegveld, na Roombeek, de nieuwe uitdaging vormt voor Enschede. Inspreker stelt voor in te zetten op innovatieve, creatieve en ondernemende ontwikkelingen zoals: energievoorziening, cultuur & onderwijs, sport en recreatie en het testen en optimaliseren van nieuwe toepassingen. Voor deze categorieën worden door indiener diverse voorstellen aangedragen.</p>
<p>Deze categorieën sluiten aan bij de thema's die in beide structuurvisies worden benoemd als het gaat om de beoogde ruimtelijke programma's op hoofdlijnen. Hierbij is nadere uitwerking van toepassing, waarbij de markt wordt gestimuleerd om met creatieve en vernieuwende invullingen te komen</p>
<p>Inspreker is van mening dat voor het in- en uitvliegen van techneuten voor de hightech bedrijven in Enschede de afstand tot FMO (70 km) te verwaarlozen is. Inspreker vraagt zich af of de aanwezigheid van een vliegveld juist een negatieve invloed heeft op de ontwikkeling van hightech concepten.</p>
<p>Uit de gesprekken die plaats hebben gevonden in het kader van het marktconsultatietraject blijkt dat veel bedrijven de nabijheid van een luchthaven positief waarderen. De afstand van Enschede tot de FMO bedraagt 81 km (reisduur 1.03 uur)</p>
<p>Inspreker refereert aan een onderzoek van Buck (referentie Lelystad Airport) waarin sprake is van een werkgelegenheid van 300-400 fte per 1 mln. passagiers.</p> <p>Inspreker is van mening dat een luchthaven Twente met louter lawaaiig vrachtverkeer nauwelijks economische meerwaarde genereert en dat de luchthaven op deze manier niet exploitabel te maken is.</p>
<p>Het cijfer van 300 -400 fte per 1 mln. passagiers dat Buck heeft gehanteerd is geen goede referentie voor vliegveld Twente, omdat in dit getal geen rekening is gehouden met vracht en daarnaast wordt uitgegaan van een luchthaven zonder brede economische betekenis. In SB wordt uitgegaan van 30.000 ton vracht en van een</p>

regionale luchthaven met spin off voor de regio.

In de KBA wordt een cijfer van 700 fte per mln. passagiers gehanteerd. Dit cijfer bevindt zich aan de onderkant van de range die bij vergelijkbare referenties is aangehouden zoals ook in de KBA wordt uitgelegd.

De luchthaven in SB is gepositioneerd als een compacte regionale luchthaven met 1,2 mio passagiers (2030) en een relatief beperkt aandeel vracht. Overigens zal pas in een aanbesteding daadwerkelijk duidelijk worden welke (mix van) vervoersactiviteiten de markt ziet voor het exploiteren van luchthaven Twente.

In de structuurvisie spreekt VTM over 2.770 banen. Dat is een buitengewoon ernstige fout. Ecorys geeft aan dat bij 1,2 mio passagiers een zeer hoog kengetal de luchthaven zelf voor 440 fte zorgt. Als VTM in plaats van de bovengrens de ondergrens had genomen (stel 800 banen per 1 mio passagiers) dan komt inspreker uit op 110 fte. Aangevuld met 370 fte uit andere functies resulteert dit in 480 fte, minder dan SA (530 fte). Als in SA ook nog de top leisure voorziening langs de A1 wordt opgenomen, dan vallen de cijfers voor B nog ongunstiger uit. Inspreker is van mening dat onterecht in het rapport niet staat vermeld dat de gemeente 2.770 banen, het bruto aantal banen betreft. Netto zou het slechts om 810 banen gaan.

Inspreker is van mening dat de getallen voor werkgelegenheid zijn gebaseerd op nevenactiviteiten als pretparken en dergelijke. Inspreker schat het werkgelegenheidseffect op den duur rond de 1.000 arbeidsplaatsen, in geval van een voorspoedige ontwikkeling van SB.

SB met luchthaven scoort voor de regio Twente beter op het gebied van de bruto werkgelegenheid dan SA: 2770 tegen 1300. De KBA systematiek schrijft voor dat moet worden uitgegaan van de welvaartseffecten: alleen de mensen die daadwerkelijk vanuit een uitkeringssituatie een baan vinden, tellen daarin mee. Dat zijn voor SA 265 banen en voor SB 405 banen. De stap van bruto naar netto wordt in de KBA veroorzaakt door drie factoren:

1. verdringing (nieuwe banen nemen de plek in van bestaande banen in Twente, of de banen verplaatsen)
2. er geen rekening wordt gehouden met banen voor middelbaar en hoger opgeleiden
3. aannahme dat 50% van de banen voor lager opgeleiden (530 voor SA en 810 SB) worden ingevuld vanuit een bijstandssituatie

In de KBA die voor deze fase is gebruikt (kengetallen KBA) zijn de effecten onder 1 en 2 niet los te benoemen.

De banen voor de middelbaar en hoger opgeleiden in beide plannen zijn voor Twente echter zeer belangrijk, omdat ze substantieel bijdragen aan een versterking van de sociaal economische structuur. Om deze redenen is voor de afweging gebruik gemaakt van de bruto werkgelegenheidscijfers.

SB levert overigens naar verwachting veel minder verdringing op dan A, omdat er op dit moment geen vliegveld gerelateerde werkgelegenheid is in Twente.

In het VTM advies wordt in de toelichting op p. 148 vermeld dat het om bruto werkgelegenheid (voor Twente) gaat.

De stelling dat de werkgelegenheid is gebaseerd op nevenactiviteiten zoals bijvoorbeeld de pretparken is niet juist. Op basis van de beoogde functies op het vliegveld in visie A en B is, aan de hand van kengetallen, het werkgelegenheidseffect berekend. Het meewegen (in beide visies) van een leisurepark met 500.000 bezoekers

is hier een onderdeel van.
Inspreker is van mening dat bij het bepalen van het werkgelegenheidseffect gerekend is met een te hoge norm (aantal fte's per miljoen passagiers). Hierdoor is een te optimistisch beeld geschapen. De door Ecorys gehanteerde referentie (Rotterdam) is volgens inspreker niet te vergelijken met Twente, ook al heeft Ecorys de onderkant van de Rotterdamse bandbreedte aangehouden. Eindhoven is volgens inspreker een betere referentie.
Ecorys heeft in haar rapportage toegelicht op grond waarvan zij de cijfers van Rotterdam Airport als uitgangspunt heeft genomen. Wij delen de keuze van Ecorys om de onderkant van de bandbreedte van Rotterdam aan te houden. Eindhoven is geen geschikte referentie omdat dit een burgerluchthaven met militair medegebruik is. Dit heeft consequenties voor de 'burger' omvang van de personeelsinzet.
Inspreker wijst er op dat ten tijde van het vertrek van de militairen 700 banen zijn gecompenseerd.
Bij het vertrek van defensie is inderdaad sprake geweest van compensatie van arbeidsplaatsen.
Inspreker vindt een toename van arbeidsplaatsen van 2.700 een druppel op de gloeiende plaat. Door het koppelen van kennis & innovatie met productie en handel worden vele banen gecreëerd. SA verdient dan ook meer steun.
Wij zijn van mening dat een toename van de bruto werkgelegenheid met 2770 een substantiële versterking is van de Twentse arbeidsmarkt. Het KBA onderzoek laat zien dat SB op dit punt beter scoort dan SA.
Inspreker is het oneens met de gemeentebesturen van Oldenzaal en Losser, die tegen een luchthaven zijn. Het belang van de werkgelegenheid zou zwaarder moeten wegen dan het woongenot voor de rijken die een plek hebben gekregen in SA.
Wij nemen kennis van uw zienswijze en beschouwen deze als een steun voor het genomen voorkeursbesluit voor SB. Wij hechten eraan te benadrukken dat de afweging tussen beide visies heeft plaatsgevonden op basis van verschillende economische, milieu en financiële factoren. Werkgelegenheid is daarbij als subonderdeel meegewogen.
Volgens inspreker leidt SB niet tot meer werkgelegenheid, omdat werkgelegenheid alleen ontstaat bij een vliegveld met voldoende basis in lijnverkeer.
In de KBA is de werkgelegenheid voor de luchthaven Twente berekend. Hierbij is uitgegaan van een luchthaven met 1,2 mln. passagiers, luchthaven gerelateerde bedrijvigheid, parkeren en leisure-activiteiten. Uit marktconsultatie blijkt dat hiervoor interesse bestaat uit het bedrijfsleven.
Inspreker is van mening dat de werkloosheid in Twente met name zit in de lager opgeleiden. In het rapport dat onder meer door de KvK is opgesteld, wordt aangegeven dat Twente een tekort heeft aan hoger opgeleiden. Het plan voor de luchthaven creëert voor met name de hoger opgeleiden extra werkgelegenheid en biedt daarom geen soelaas voor het oplossen van de werkloosheid onder de lager opgeleiden.
In beide structuurvisies worden arbeidsplaatsen voor zowel lager opgeleiden als voor hoger opgeleiden gecreëerd. De werkgelegenheid in SB is echter aanmerkelijk hoger waarmee een grotere bijdrage wordt geleverd aan de oplossing voor werkloosheid onder zowel hoog- als lager opgeleiden.
Inspreker is van mening dat een luchthaven (met bijkomstig OV-netwerk en goede verbindingen met

Duitsland) van positieve invloed is op het behoud van afgestudeerde academici.
Wij delen deze mening en hechten daarom ook belang aan het creëren van banen voor middelbaar en hoger opgeleiden.
Inspreker is van mening dat de bewering dat juist buitenlandse bedrijven zorgen voor extra werkgelegenheid niet gestaafd kan worden met bewijzen. Zijn er bijvoorbeeld intentieverklaringen met bedrijven gesloten?
In de KBA is becijferd hoeveel banen er in beide structuurvisies gecreëerd worden. Er wordt in de KBA niet aangegeven of dit banen bij Nederlandse of buitenlandse bedrijven zijn. Deze werkgelegenheidscijfers zijn gebaseerd op kengetallen. Er kunnen in deze fase van het planproces nog geen intentieverklaringen worden gesloten met bedrijven, wel zijn er bedrijven die interesse tonen.
Inspreker spreekt de wens uit dat zich op en rond de luchthaven bedrijven vestigen met een band met de luchtvaart industrie. Dit ondersteunt de huidige koers om de regio als hightech regio op de kaart te zetten.
Wij zijn met u van mening dat een luchthaven kan bijdragen aan de vestiging van innovatieve bedrijvigheid. Voor de vestiging van bedrijven op de luchthaven geldt dat de bedrijfsactiviteiten een relatie moeten hebben met de activiteiten en aanwezigheid van de luchthaven.
Inspreker is van mening dat een luchthaven Twente met louter lawaaiig vrachtverkeer nauwelijks economische meerwaarde genereert en dat de luchthaven op deze manier niet exploitabel te maken is.
De luchthaven in SB is gepositioneerd als een compacte regionale luchthaven in het groen met een relatief beperkt aandeel vracht.
Inspreker is van mening dat de economische betekenis van SB neer komt op de vestiging van met name platformgebonden bedrijvigheid en de daarmee samenhangende werkgelegenheid. De keuze voor SB is afhankelijk van een definitieve toezegging van deze en soortgelijke kandidaat-bedrijven.
De werkgelegenheid in beide structuurvisies is berekend aan de hand van het totale programma per functie, waaronder platformgebonden bedrijvigheid in SB. Voor beide structuurvisies geldt dat de hoeveelheid programma per functie is onderbouwd met marktonderzoek en -consultaties. Voor beide structuurvisies geldt dat pas bij uitvoering van de plannen zal blijken hoeveel werkgelegenheid er daadwerkelijk wordt gecreëerd.
Inspreker is voorstander van de luchthaven, echter hij accepteert niet dat er in de directe omgeving van de eigen accommodatie horecabedrijvigheid kan worden gerealiseerd.
Wij nemen kennis van uw zienswijze en beschouwen deze als een steun voor het genomen voorkeursbesluit voor visie B. In dit stadium van besluitvorming kan nog niet worden ingegaan op (individuele) consequenties van de beoogde functies op de huidige activiteiten in het gebied. Dit vormt een onderdeel van de uitwerking van de structuurvisie naar bestemmingsplannen. Zie voor meer informatie over het (vervolg) proces paragraaf 7.4.
Inspreker vindt dat het beoogde transformatieproces van 8 tot 10 jaar wel een dusdanige fasering en voortgang moet krijgen dat het voor belangstellende exploitanten ook aantrekkelijk blijft.
Wij nemen uw zienswijze over.

2.1.2. Toerisme

<p>Inspreker vraagt in de plannen aandacht voor recreatieve luchtvaart, inclusief milieuvriendelijk zweefvliegen.</p>
<p>In SB is het aan de toekomstige exploitant om te bepalen of ook deze vormen van luchtvaart worden gepacificeerd op de luchthaven. Bij de eventuele uitwerking van SA is het denkbaar dat een zweefvliegerterrein kan worden ingepast.</p>
<p>Inspreker verwacht in het geval van SB negatieve effecten op andere delen van de economie: natuurgebieden verliezen door het vliegverkeer een groot deel van hun waarde. Dit leidt tot een dalend bezoekersaantal (toerisme) en daarmee een verlies aan werkgelegenheid in deze sector.</p> <p>Inspreker is tegenstander van de luchthaven omdat hij van mening is dat het ten koste gaat van het toerisme. Juist in het toerisme is volgens de inspreker de laatste jaren aan beide kanten van de grens veel geïnvesteerd. Bovendien is het in dit gebied de enige bron van inkomsten.</p> <p>Inspreker vreest ook het verlies aan werkgelegenheid in de aan de toeristische industrie toeleverende sectoren. Inspreker is van mening dat de komst van de luchthaven schadelijk is voor het toeristische profiel van de hele regio.</p>
<p>De huidige natuurwaarde en toeristische aantrekkingskracht hebben zich ontwikkeld in een periode dat er sprake is geweest van een werkende (militaire) luchthaven met burger medegebruik. De verwachting is daarom dat er door het vliegverkeer geen daling van werkgelegenheid zal optreden in de toeristensector.</p>
<p>Inspreker geeft aan dat reisgezelschappen restauratieve voorzieningen in het grensgebied zullen gaan vermijden als gevolg van geluidsoverlast.</p> <p>Inspreker beschouwt 'Verkehrslandeplatz Nordhorn-Klausheide' (ofwel FNL: Flugplatz Nordhorn-Lingen) als een belangrijk onderdeel van de toeristische infrastructuur van Grafschaft Bentheim. De toeristische aantrekkingskracht van FNL wordt (vooral 's zomers, als op Nordhorn-Range niet gevlogen wordt) bedreigd doordat vliegtuigen van en naar Twente op geringe hoogte over FNL vliegen.</p> <p>Inspreker geeft aan dat Bad Bentheim, als gevolg van de luchtvervuiling, niet langer kan functioneren als toevluchtsoord voor mensen met een huidaandoening.</p> <p>Inspreker is van mening dat de investering in de toeristische infrastructuur die de afgelopen jaren zijn gepleegd dreigen in rook op te gaan.</p>
<p>De geluidsproductie in SB is in de MER getoetst aan de Nederlandse wetgeving en vergeleken met de referentiesituatie (situatie luchthaven 2003). Hieruit blijkt dat er geen wettelijke normen worden overschreden. Zie verder ook het antwoord op de vorige vraag.</p>
<p>De aanvliegeroute gaat recht over het Bentheimer Wald, een belangrijk rust- en natuurgebied. Inspreker verzoekt een onderzoek in te stellen naar de negatieve gevolgen hiervan voor de natuur en het toerisme.</p>
<p>In het kader van de structuurvisie is in het plan-MER onderzoek gedaan naar het gebied waar mogelijk relevante effecten op het milieu (in brede zin) kunnen optreden. Het Bentheimer Wald valt buiten dit onderzoeksgebied. Bij een eventueel luchthavenbesluit en het daarbij vereiste besluit-MER zal opnieuw naar het relevante onderzoeksgebied gekeken worden.</p>

<p>Inspreker vraagt zich af of Enschede zich realiseert dat met de komst van de luchthaven een einde komt aan enkele culturele elementen. Is meegenomen dat enkele unieke evenementen niet meer plaats kunnen vinden omdat deze plaats vinden op een locatie onder de aanvliegeroute?</p>
<p>In deze fase van planvorming is het nog niet mogelijk om aan te geven wat de luchthaven in detail betekent voor verschillende bestaande functies.</p>
<p>Inspreker geeft aan het oneens te zijn met de bewering van de bestuurders en VTM dat het vliegveld niet leidt tot een daling van werkgelegenheid in de toeristische sector. In het gunstigste geval, zo beweert de inspreker, zal het toerisme niet afnemen als gevolg van de 2 geplande pretparken. Het betreft hier dus geen extra werkgelegenheid, maar een verschuiving. Inspreker verwacht wel degelijk een afname van het toerisme en verwacht ook een verschuiving in het type: van rustzoekers naar thrillseikers. Over het pretpark in de A1-zone is door VTM aangegeven dat dat gerealiseerd zou moeten worden met steun van de overheid. Het gaat hier dus om gesubsidieerde werkgelegenheid. De werkgelegenheidscijfers worden door de VTM dan ook bijzonder rooskleurig gepresenteerd. Er wordt voorbij gegaan aan het feit dat het effect grotendeels een verschuiving van werkgelegenheid betreft.</p>
<p>VTM faciliteert voor haar opdrachtgevers de besluitvorming, en doet in die hoedanigheid ook geen uitspraken. De verwachting is echter dat er op de schaal van Twente geen effecten zullen optreden. In de KBA is er vanuit gegaan dat de toe te voegen recreatieve/leisure functies werkgelegenheid genereren, waarbij in beide visies is uitgegaan van 500.000 bezoekers. Er is dus geen sprake van verschuiving van werkgelegenheid in de toeristische sector.</p> <p>Uit marktonderzoek is vastgesteld is dat er met de mogelijkheid om leisure te ontwikkelen wordt voorzien in een marktbehoefte. Welke leisurefunctie zich zal vestigen en of deze gerealiseerd moet worden met subsidie is in deze fase niet de orde.</p>
<p>Inspreker vindt het onvoorstelbaar dat er in de plannen weinig rekening wordt gehouden met de regio, waarin het toerisme een belangrijke rol speelt.</p>
<p>Zowel SA als B voorzien in een mogelijkheden om leisure en recreatieve functies te ontwikkelen. Daarnaast wordt in beide structuurvisies voorzien in natuurherstel en landschapsverbetering hetgeen ook bijdraagt aan het toerisme.</p>
<p>Inspreker stelt dat Uelsen betiteld is als "landelijk erkend recreatieoord". Met enige regelmaat moet aangetoond worden dat deze titel nog geldt. Door de verwachte geluidsoverlast van een luchthaven komt deze landelijke erkenning in de toekomst onder druk te staan.</p> <p>Inspreker is ook van mening dat de predikaten 'Bad' en 'Kurort' in gevaar zijn door de komst van de luchthaven.</p> <p>Daarnaast vreest inspreker in de toekomst een grote bedreiging voor het toerisme. Emlichheim en Uelsen kunnen toeristen onmogelijk een 'ontspannen verblijf' bieden.</p>
<p>De geluidsproductie in SB is in de MER getoetst aan de wetgeving en vergeleken met de referentiesituatie. Hieruit blijkt dat er geen wettelijke normen worden overschreden en dat SB op het gebied van geluid beter scoort dan de referentiesituatie. De structuurvisies zijn niet getoetst aan de criteria die gelden voor het</p>

<p>behoud van bovengenoemde titels. Het betreft overigens niet de komst van een nieuw vliegveld, maar de doorstart van een bestaand vliegveld.</p>
<p>Inspreker stelt dat toerisme de economische basis is van het kuuroord Bad Bentheim. Bedreiging van de economische ontwikkeling van Bad Bentheim door luchthaven Twente is ook bedreiging van de autonomie van Bad Bentheim en is dan ook in strijd met art. 28 lid 2 Grondwet (van Duitsland). Inspreker verwijst in deze naar een uitspraak van het Bundesverwaltungsgericht (26.02.1999, NVwZ 2000, 560, 562), betreffende gevolgen van de aanleg van een snelweg voor een toeristische gemeente.</p>
<p>De ontwikkeling van de vliegactiviteiten op luchthaven Twente zullen plaatsvinden met inachtneming van de daarvoor geldende nationale en Europese wetgeving. Overigens wordt opgemerkt dat het vliegveld niet nieuw is. De toeristische basis is gelegd in een tijd dat vliegveld Twente in bedrijf was als militaire vliegbasis met de daarbij behorende geluidsproductie.</p>
<p>Inspreker wijst op de status van Bad Bentheim als “Staatlich anerkanntes Moorheilbad”, “Staatlich anerkanntes Mineralheilbad” en “Staatlich anerkanntes Erholungsort”. Inspreker vindt het onaanvaardbaar dat deze status onder druk komt te staan door de komst van luchthaven Twente. De schade wordt niet alleen direct door vliegverkeer veroorzaakt, echter ook het imago van Bad Bentheim als kuuroord loopt schade op. Bovenlokale plannen die deze status bedreigen, zijn volgens inspreker onwettig wegens strijdigheid met art. 28 lid 2 Grondwet (Duitsland). Inspreker wijst op het regionale ruimtelijke ontwikkelingsprogramma van Landkreis Grafschaft Bentheim, waarin Bad Bentheim een bijzondere ontwikkelingsopgave toebedeeld wordt op het gebied van recreatie en toerisme. Een andere ontwikkeling, die deze opgave bedreigt, is volgens Art. lid 4 BauGB onwettig en kan door Bad Bentheim juridisch bestreden worden.</p>
<p>De milieueffecten in SB zijn in de MER getoetst aan de Nederlandse wetgeving en vergeleken met de referentiesituatie. Hieruit blijkt dat er geen wettelijke normen worden overschreden en dat SB op het gebied van geluid, lucht en externe veiligheid gelijk of beter scoort als/ dan de referentiesituatie.</p> <p>Wij zijn van mening dat de Nederlandse en Duitse overheden op een juiste wijze bij de besluitvorming over SA en SB zijn betrokken. In de huidige planfase kunnen partijen een zienswijze indienen. In latere uitwerkingsfasen (bestemmingsplan, Luchthavenbesluit) kan er formeel beroep en bezwaar worden ingediend.</p> <p>Overigens wordt opgemerkt dat er geen sprake is van de komst van een nieuw vliegveld, maar om de doorstart van een militaire luchthaven naar een burgerluchthaven. De huidige toeristische en recreatieve status heeft zich ontwikkeld in een periode dat vliegveld Twente in bedrijf was als (militaire) vliegbasis.</p>
<p>Inspreker wijst op een Nederlands-Duits onderzoek naar de mogelijkheden voor de (her)opening van het kanaal Almelo-Nordhorn voor kleine motorboten (Kanaalvisie). De provincie gaf geen goedkeuring aan het onderzoek uit oogpunt van verstoring van de natuur en van het ‘stille’ toerisme (wandelaars, fietsers) langs het kanaal. Inspreker vindt het tegenstrijdig dat de provincie tegelijkertijd wel een voorkeur uitspreekt voor de luchthaven, hetgeen ook de natuur en het ‘stille’ toerisme verstoort.</p>
<p>Gedeputeerde Staten van Overijssel hebben op basis van een aantal verschillende overwegingen besloten om aan de in 2008 voorliggende Kanalenvisie geen medewerking te verlenen. Het door inspreker</p>

opgeroepen beeld dat uitsluitend uit oogpunt van verstoring van natuur en van het 'stille' toerisme geen goedkeuring is gegeven aan de voorliggende visie is, is onjuist.

2.1.3. Reistijdeffecten

Inspreker is van mening dat het gehanteerde reistijdeffect zowel bij SA als bij SB moet worden meegerekend. Dit effect is namelijk maar zeer beperkt aanwezig, zo heeft de vliegtaks aangetoond.

De reistijdeffecten zijn zowel in SA als in SB meegerekend. Voor SA is echter door de KBA onderzoekers aangegeven dat het niet aan te geven is of het reistijdeffect voor SA positief of negatief is. De verwachting is, gezien de beperkte uniciteit van geprogrammeerde voorzieningen, dat het reistijdeffect gering zal zijn en de waarde nul zal naderen. Om deze reden is het reistijdeffect op PM gesteld en is als input voor dit effect voor SA de waarde nul gehanteerd.

Inspreker tekent bezwaar aan tegen het feit dat reistijd zo zwaar weegt in de afweging terwijl de calculaties van dit effect puur fictief zijn.

Inspreker is van mening dat zonder de uiterst discutabele financiële effecten van reistijdwinst SA beter presteert dan SB (€ 12 mln. versus € 17,2 mln.)

In de MCA is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd waarmee de robuustheid van de beoordeling en weging is getest. Hieruit blijkt dat indien het reistijdeffect in de MCA op 0% gezet wordt, SB nog steeds beter presteert dan SA. Het is derhalve geen doorslaggevend criterium.

In de stukken staat beschreven dat het aantal auto kilometers kan worden terug gebracht. Nergens wordt duidelijk waarop deze veronderstelling is gebaseerd. In plaats van uit te gaan van een verminderd aantal autokilometers wordt naar verwachting van inspreker juist meer auto en vliegkilometers gemaakt. Bij realisatie van SB zal aanzienlijk meer brandstof worden gebruikt dan bij SA. Dit geldt ook voor de reistijd. Inspreker is van mening dat de reistijdwinst voor vakantie doeleinden niet mag worden meegenomen omdat de persoon op vakantie in economisch opzicht niet productief is.

In de KBA-systematiek wordt standaard een aantal vaste welvaartseffecten meegenomen in de analyse. Het reistijdeffect is één van deze effecten. Het idee daarachter is dat minder reistijd bijdraagt aan de welvaart van mensen. Het gaat daarbij zowel om vakantievluchten, zakelijke vluchten als goederenvervoer. In de KBA wordt niet in beeld gebracht hoeveel brandstof er wordt verbruikt of bespaard. Indien het vliegveld Twente heropend wordt, leidt dit tot een reiswinst voor reizigers die voorheen op andere luchthavens waren aangewezen. Dit effect is in de KBA in beeld gebracht.

Wat is de onderbouwing van de aan de reistijd toegekende bedragen van respectievelijk € 53 en € 22 per uur?

Dit zijn de gebruikelijke kengetallen die ook bij andere KBA's worden gebruikt.

2.1.4. Economische schade

Inspreker vreest waardevermindering van de woning als gevolg van de komst van een luchthaven.

Inspreker vindt dat hem de rust en schone lucht ontnomen worden als er vliegtuigen op ca. 450-600 meter met veel lawaai over vliegen. De waardevermindering van het huis, geschat op € 30.000 à € 50.000, wordt VTM ten laste gelegd. Dat geldt ook voor de kosten van maatregelen om geluidsoverlast in te perken.

Volgens inspreker verminderen emissies als gevolg van vliegverkeer de waarde van het huis van inspreker met ongeveer 20%. De schade wordt verhaald op de toekomstig exploitant van de luchthaven.

Inspreker vreest waardedaling van zijn woning. Dit is in strijd met zijn grondrecht (Art. 14GG, DUI). Met de plannen voor de luchthaven zijn concrete economische nadelen voor inspreker gemoeid, derhalve zal inspreker te zijner tijd de geleden schade op initiatiefnemer verhalen. Inspreker zal hier alle noodzakelijke middelen aanwenden.

Inspreker zal schade ondervinden van de luchthaven (betrokken woningen liggen in het verlengde van de startbaan) omdat de vakantiewoningen in het slechtste geval helemaal niet meer te verhuren zijn.

Inspreker vreest een aanzienlijke daling van zijn inkomen. Inspreker eist op korte termijn een waardebevestiging van zijn onroerend goed om zo de waardevermindering bij heropening van het vliegveld vast te kunnen stellen.

Inspreker verwacht planschadecompensatie, omdat zijn natuurcamping en chaletpark (Zandhuizerweg in De Lutte) door geluidsoverlast gesloten moeten worden. Dat betekent een verlies van 5 arbeidsplaatsen op zijn bedrijf.

Inspreker geeft aan dat de waarde van het onroerend goed in de toekomst aangewend zal moeten worden voor de financiering van bijvoorbeeld het verblijf in een bejaardentehuis. De waarde van het onroerend goed daalt en dus komt ook deze voorziening in gevaar.

Inspreker stelt dat Bad Bentheim met 7 van de 13 aandelen voor een groot deel eigenaar is van het 452 ha. grote Syen Venn. Deze eigendomspositie, die volgens Duits recht verdedigbaar is, komt in het gedrang als er een luchthaven in Twente komt. Daarbij is van belang dat de ecologische waarde en functionaliteit van het gebied nadelige gevolgen ondervinden. Indien flora en fauna in het Syen Venn niet meer optimaal kunnen profiteren van het landschap, daalt ook de waarde van de 13 aandelen van de eigenaren van het gebied.

Op dit moment is niet te zeggen of er sprake zal zijn van waardeverandering. De Wro voorziet in de mogelijkheid om, indien er is vastgesteld dat er sprake is van zogenaamde planschade, deze te verhalen. Dit is echter pas aan de orde op het moment dat de bestemmingsplanprocedure wordt gestart.

Inspreker geeft aan dat de plannen voor herstructurering van de wijk (Berflo Es, Hengelo) zullen moeten worden aangepast als de plannen voor een luchthaven doorgang gaan krijgen. Omdat de plannen al in een ver gevorderd stadium zijn zal dit volgens inspreker veel geld gaan kosten (isolatie etc.). Wie gaat dat betalen?

De wijk Berflo Es valt buiten de berekende geluidscontouren van het vliegveld. De plannen kunnen derhalve gewoon doorgang vinden.

Vanwege de overlast gaat inspreker er vanuit dat de toekomstige exploitant al het onroerend goed van inspreker op zal kopen.

Dit kan niet worden aangenomen. De Wro voorziet in de mogelijkheid om, indien er is vastgesteld dat er sprake is van zogenaamde planschade, deze te verhalen. Dit is echter pas aan de orde op het moment dat de bestemmingsplanprocedure wordt gestart.
Inspreker is van mening dat het recht van bewoners die in de aanvliegroutes wonen om te klagen is verdwenen omdat zij een aanzienlijke vergoeding hebben ontvangen voor het treffen van isolerende maatregelen of de woning pas hebben gekocht zodat men heeft kunnen weten dat de woning onder een aanvliegroute is gelegen.
Elke bewoner heeft het recht om gebruik te maken van het indienen van een zienswijze, ongeacht de voorgeschiedenis.
Wordt de door de landelijke overheid gegeven compensatie, ten tijde van de sluiting van de luchthaven, terug gedraaid?
Hierover zijn geen afspraken gemaakt.
Inspreker verzoekt de waardedaling van alle woningen in Berghuizen op te nemen in de KBA. Inspreker verzoekt VTM om de waardedalingen van onroerend goed in het hele onderzoeksgebied, de overige steden in Twente en het aangrenzende deel van Duitsland inzichtelijk te maken. Hoe groot is de waardedaling van percelen en woningen? Inspreker is van mening dat het waardeverlies van het vastgoed (woningen) in het Grafschaft Bentheim ca 700 mio bedraagt. Inspreker stelt dat de economische schade voor de inwoners van Grafschaft Bentheim groot is. Inspreker verwacht dat ongeveer 35.000 woningen getroffen zullen worden. Indien alle woningen met 20% in waarde dalen, loopt de schade op tot € 700 miljoen.
In de KBA zijn de effecten meegenomen op de woningwaarde door het aantal geluidgehinderde woningen te bepalen. Voor woningen maakt de KBA gebruik van geluidscontouren die door ADECS zijn opgesteld. Voor de oordeelsvorming over de structuurvisies wordt hiermee het effect van waardedaling voldoende meegewogen.
Inspreker is van mening dat de komst van de luchthaven er voor zorgt dat jongeren weg trekken uit deze regio.
Wij zijn van mening dat SB het beste vliegwiel vormt voor een economisch sterker en duurzamer Twente en dat Twente als regio hiermee juist aantrekkelijker wordt voor jongeren..
Inspreker stelt dat de opgaven waar Stadt Nordhorn volgens de nationale en regionale ruimtelijke ordeningsvisie voor staat, 'recreatie', 'ontwikkeling van woningen' en 'ontwikkeling van arbeidsplaatsen' zijn. Uit Duitse jurisprudentie blijkt dat, als deze opgaven worden bedreigd door bovenlokale projecten (zoals een luchthaven), de betreffende gemeente gerechtelijke stappen kan ondernemen.
Wij zijn van mening dat de luchtvaart geen bedreiging vormt voor de doelen uit de door inspreker aangehaalde regionale ruimtelijke ordeningsvisie.
Inspreker stelt dat de toeristische aantrekkingskracht van Nordhorn (met zijn vele water en fietspaden) wordt geschaad, in het bijzonder het gebied rondom het openlucht zwembad en de aangrenzende

sportvoorzieningen. Daarnaast worden het geplande vakantieappartementenpark Vechtesee en een geplande camping aan de Wehrweg getroffen door de luchthaven. Ook de woningbouwontwikkelingen ten oosten van de Vechtesee en in Hestrup, evenals de kavelverkoop worden bemoeilijkt door de komst van een luchthaven. De mogelijkheden op het gebied van stedelijke ontwikkeling zijn door Nordhorn-Range al beperkt, door de komst van luchthaven Twente worden de beperkingen ontoelaatbaar.

De huidige natuurwaarde en toeristische aantrekkingskracht hebben zich ontwikkeld in een periode dat er sprake is geweest van een werkende (militaire) luchthaven met burger medegebruik. De verwachting is daarom dat er door het vliegverkeer geen daling van werkgelegenheid zal optreden in de toeristensector. Voor wat betreft de woningbouw valt op dit moment niet te zeggen of er sprake zal zijn van waardeverandering. De Wro voorziet in de mogelijkheid om, indien er sprake is van zogenaamde planschade, deze te verhalen. Dit is echter pas aan de orde op het moment dat de bestemmingsplanprocedure wordt gestart.

De regio, aan Nederlandse en Duitse zijde van de grens, is na het aangekondigde vertrek van de militairen, over het proces van gebiedsontwikkeling geïnformeerd en had er daarbij kennis van kunnen nemen dat ook de transformatie naar een civiele luchthaven als optie zou worden uitgewerkt. Bij alle ontwikkelingen in de regio heeft men dus rekening kunnen houden met de aanwezigheid van luchthaven Twente, alsmede een evt. doorstart als burgerluchthaven.

Tot slot wordt opgemerkt dat de geluidscontour waarbinnen belemmeringen gelden niet boven het grondgebied van Nordhorn liggen. Ook op grond hiervan is het niet aannemelijk dat de aangegeven ontwikkelingen worden belemmerd.

2.2. Luchtvaart

2.2.1. Vluchttijden

Is te garanderen dat nachtvluchten, ten gunste van de rentabiliteit, niet alsnog worden toegestaan? Inspreker vraagt of de tijd waarin niet gevlogen mag worden, uitgebreid kan worden. Bijvoorbeeld van 22.00 tot 7.00 uur?

In het voorkeursbesluit is uitgegaan van een openingstijd van 06:00 tot 23:00 uur met de gebruikelijke extensieregelingen voor onvoorziene gebeurtenissen. Dit ligt in lijn met het besluit bij voorstel van Provinciale Staten in februari 2005 en besluit gemeenteraad Enschede in december 2004.

Nachtvluchten zijn derhalve niet aan de orde. Op het moment dat het luchthavenbesluit wordt genomen, zullen de openingstijden formeel worden vastgesteld.

Inspreker stelt dat de gemeente Dinkelland als randvoorwaarde bij een luchthaven stelt dat er geen sprake mag zijn van avond- en nachtvluchten. Inspreker constateert dat hier niet aan is voldaan. Het aspect geluid is leidend voor de standpuntbepaling inzake avond- en nachtvluchten.

In het voorkeursbesluit is uitgegaan van een openingstijd van 06:00 tot 23:00 met de gebruikelijke extensieregelingen voor onvoorziene gebeurtenissen. Dit ligt in lijn met het besluit bij voorstel van Provinciale Staten in februari 2005 en besluit gemeenteraad Enschede in december 2004. Nachtvluchten zijn

derhalve niet aan de orde. Op het moment dat het luchthavenbesluit wordt genomen, zullen de openingstijden formeel worden vastgesteld.

Inspreker wijst er op dat 's avonds na 22:00 uur in Duitsland wordt aangemerkt als 'nacht'. Daardoor is het noodzakelijk dat mogelijke geluidsoverlast tijdens de nachturen onderzocht moet worden, volledig en geïllustreerd met kaartmateriaal. In het bijzonder moet gelet worden op:

- **Geluidsoverlast als gevolg van landende vliegtuigen die een uitwijkroute moeten nemen, op momenten dat niet binnen de contouren van Nordhorn-Range gevlogen kan worden.**
- **Geluidsoverlast van in noordoostelijke richting opstijgende vliegtuigen op momenten dat gebruik kan worden gemaakt van het luchtruim waarvan Nordhorn-Range op andere tijdstippen gebruik maakt.**
- **Geluidsoverlast door vliegtuigen die uit noordelijke richting komen aanvliegen en over de gemeenten Emlichheim en Uelsen vliegen.**

Geluidsoverlast door vliegtuigen die uit oostelijke richting komen aanvliegen en over de gemeenten Bad Bentheim, Nordhorn en Schüttrorf vliegen.

Voor deze fase van de planvorming zijn studies verricht naar de geluidscontour van luchthaven Twente. Een nacht in het kader van de Lden methodiek voor geluidsberekeningen, is volgens de EU Richtlijn 2002/49/EG een aaneengesloten periode van tenminste acht uren, met als standaard tussen 23:00 en 07:00 uur.

Afwijkingen van deze standaard worden verdisconteerd in de geluidscontour. Nadere detaillering van vliegroutes en geluidsbelasting volgt te zijner tijd in een luchthavenbesluit.

Inspreker geeft aan dat de vluchttijden afwijken van de geformuleerde richtlijnen (2007). Onterecht is uitgegaan van 7 dagen vliegen en vliegen van 06.00-23.00. Inspreker is van mening dat op zondag de vluchten beperkt zouden moeten worden van 08.00-23.00 uur.

In het richtlijnen voor de MER staat ook "Verken wat het betekent als ruimere openingstijden zouden worden gehanteerd." Aan dit verzoek is gehoor gegeven door te na te gaan hoe de wegging van geluidsbronnen plaatsvindt, en met name hoe de vluchten, naar de verdeling over het etmaal, bijdragen aan de geluidbelastingberekening. Dit staat beschreven in de bijlage Geluid van het plan-MER. De formele vaststelling van de openingstijden van de luchthaven komt overigens pas aan de orde op het moment dat het Luchthavenbesluit wordt genomen.

Inspreker wijst er op dat militairen vrijwel uitsluitend op werkdagen overdag vlogen. Burgerluchtvaart zal vooral in het weekend en vroeg of laat op de dag vliegen, omdat dat economisch het meest rendabel is. Mag er toestemming worden gegeven om in het weekend te vliegen? Zo ja, kan dan alsnog het vliegen in het weekend worden verboden?

Inspreker vreest dat, omdat in de zomer geen vliegverkeer van Nordhorn-Range boven Nordhorn vliegt, de kans bestaat dat in die periode nog meer vliegtuigen van Twente boven Nordhorn gaan vliegen.

In de businesscase voor SB is uitgegaan van openingstijden van de luchthaven van 7 dagen per week van 6.00 – 23.00. Dit heeft te maken met de mogelijkheden om te kunnen komen tot een rendabele businesscase voor de luchthaven. Het is aan de exploitant om binnen de vast te leggen grenzen de luchthaven te exploiteren. Over de verdeling van landingen en opstijgende vliegtuigen op de dag is derhalve nog niets te zeggen. De vaststelling van de openingstijden en de nieuwe geluidscontour vindt overigens plaats op het moment dat

het Luchthavenbesluit wordt genomen.

De stelling dat burgerluchtvaart vooral in het weekend zal plaatsvinden is niet juist. Zakelijke vluchten en vrachtvervoer komen juist meer door de week voor.

Inspreker sluit niet uit dat er in de toekomst "plotseling" een nieuwe, ongunstig voor Gronau gesitueerde start- en landingsbaan aangelegd wordt.

Wij zien daar geen aanleiding toe.

2.2.2. FMO

FMO is bereid om Nederlandse partijen sterker bij de gezamenlijke Euregio-luchthaven (FMO) te betrekken door aandelen te verstrekken aan bijvoorbeeld gemeente Enschede en Provincie Overijssel.

Inspreker is van mening dat de verbindingen en samenwerking met de FMO moeten worden verbeterd, in lijn met de gedachte van de Euregio en de Europese samenwerking.

Inspreker is voorstander van de luchthaven. Inspreker vraagt zich af of men Twente heeft benaderd ten tijde van de opening van de civiele luchthaven FMO.

Er is niet onderzocht wat de alternatieve luchthavens zijn en wat de gevolgen zijn wanneer er geen vliegveld komt. Ook is niet overlegd op welke wijze FMO beter kan worden benut.

Als vervolg op gesprekken in 2005 heeft in het kader van een haalbaarheidsstudie van Adecs Air Infra met FMO in 2006 een vervolggesprek plaatsgehad tussen de directeur FMO en een delegatie van de gemeente Enschede. In dit gesprek is bevestigd dat FMO de ontwikkelingen in Twente op de voet volgt maar op dat moment geen aanleiding zag enige vorm van samenwerking tussen de beide luchthavens te overwegen. Dit resultaat is ook in november 2006 bestuurlijk kenbaar gemaakt.

Beide bestuursorganen (gemeente Enschede en provincie Overijssel) hebben uitgesproken financieel niet betrokken te willen worden bij de exploitatie van luchthaven Twente. Het exploitatierisico zal bij een private partij worden gelegd. De participatie in een andere -buitenlandse- luchthaven is daarom niet aan orde.

De opgave van VTM is om een gebiedsontwikkeling voor te bereiden die na realisatie fungeert als een vliegwiel voor een economisch sterker en duurzamer Twente. Het verbeteren van de verbinding en samenwerking met FMO valt buiten de scope van de twee plannen zoals die zijn uitgewerkt.

Er zijn het afgelopen jaar twee plannen uitgewerkt op structuurvisieniveau: SA zonder luchthaven en SB met luchthaven

Inspreker vreest concurrentie tussen toekomstige luchthaven Twente en FMO en eist een gezamenlijk onderzoek naar de Euregionale economische gevolgen van de komst van de luchthaven Twente. Inspreker wenst dat de uitkomsten van het onderzoek in de verdere planvorming betrokken worden.

Inspreker is tegenstander van de luchthaven Twente omdat het niet valt te rijmen met de Euregio-gedachte. FMO ligt vlak over de grens, in dezelfde regio. Beide luchthavens zouden dan elkaars

<p>concurrenten worden.</p> <p>Inspreker wijst op de neiging naar centralisatie bij vliegmaatschappijen. Als tegelijkertijd FMO en Twente een soortgelijk aanbod hebben in een gebied waar markt is voor één luchthaven, zullen beide luchthavens voor vliegmaatschappijen onaantrekkelijker worden.</p> <p>Inspreker stelt dat competitie een constitutioneel element is op de Europese markt. In de Duits-Nederlandse grensregio is sprake van een goede samenwerking en een gezonde concurrentie tussen de locaties en instanties, waarbij uiteindelijk alle locaties en instanties in de regio gebaat zijn. Bij concurrentie tussen twee luchthavens die dicht bij elkaar liggen is echter geen enkele locatie of instantie in de regio gebaat, omdat een groot deel van de benodigde vraag naar economische middelen uit een gemeenschappelijk en beperkt potentieel gehaald moet worden.</p>
<p>Luchthaven Twente zal gaan concurreren met FMO en een aantal andere nabije luchthavens, net zoals FMO dat doet met Twente, Weeze, Düsseldorf, Dortmund, etcetera. Een doorstart van Twente zal een nieuwe balans met zich mee brengen, maar er is ruimte voor beide luchthavens.</p>
<p>Inspreker stelt dat niet is onderzocht in hoeverre de markt overlap vertoont met FMO.</p>
<p>De markt vertoont een zekere overlap met FMO maar dit betekent niet automatisch dat beide luchthavens niet naast elkaar kunnen bestaan.</p>
<p>Daar de Euregio over FMO beschikt, is er geen ruimte voor luchthaven Twente. Dat wordt gestaafd door het feit dat de Kamer van Koophandel Veluwe/Twente belanghebbende in FMO is. Twee luchthavens leidt tot concurrentie, hetgeen negatief uitpakt voor beide luchthavens en de gehele Euregio. Het gezamenlijke doel moet zijn om FMO verder te ontwikkelen tot een nog sterkere luchthaven.</p>
<p>De KVK Oost Nederland heeft een symbolisch belang in FMO. Het feit dat FMO betekenis heeft voor de Euregio wordt niet ontkend. Maar de economische effecten voor Twente zijn gezien omvang en afstand uiterst gering. Voor de economische ontwikkeling in de eigen regio is Twente gebaat bij een eigen luchthaven.</p>
<p>Inspreker stelt dat onderzoek naar samenwerking met FMO ontbreekt. De noodzaak van de luchthaven in relatie tot Schiphol en FMO is niet aangetoond. De kans van slagen over de passagiersaantallen en de bijkomende effecten moeten eerst worden aangetoond. Inspreker verwijst naar jurisprudentie Leipzig in verband met de startbaanverlenging op de FMO. Wat is het standpunt van het Europese Gerechtshof hierin?</p>
<p>Bij het uitwerken van het plan met luchthaven tot SB zijn, net als bij SA, marktonderzoek en –consultaties uitgevoerd. Op basis daarvan is gekozen voor bepaalde functies en programma. Dit marktonderzoek vormde mede de basis van de businesscase en grondexploitatie waarmee de haalbaarheid en uitvoerbaarheid van SB is aangetoond.</p>
<p>Inspreker is tegen een luchthaven omdat er op respectievelijk 1 en 2 uur rijden twee vliegvelden liggen (resp. FMO en Düsseldorf).</p>
<p>In Nederland en Duitsland ligt een groot aantal luchthavens in nabijheid (60-90 km) van elkaar. Het feit of er</p>

<p>markt voor een luchthaven is, is niet alleen afhankelijk van de afstand tot de dichtstbijzijnde luchthaven maar heeft meer te maken met de marktvraag rondom het vliegveld en de aantrekkingskracht van de luchthaven (vluchten, voorzieningen, parkeren etc.)</p>
<p>Inspreker geeft aan dat door de concurrentie met FMO en de verliezen die dat tot gevolg heeft er steeds weer een beroep moet worden gedaan op financiële steun van de overheid.</p> <p>Indien overheidsgeld in luchthaven Twente wordt gestopt, bestaat het gevaar dat FMO benadeeld wordt als gevolg van staatssteun in Nederland. Mogelijk is dit in strijd met de <i>Europese regelgeving inzake de vrije markt en mededinging (staatssteun)</i>. Inspreker sluit niet uit dat hierin stappen ondernomen worden als de plannen voor een luchthaven worden doorgezet.</p>
<p>Zowel gemeente Enschede alsook de provincie Overijssel hebben uitgesproken financieel niet betrokken te willen worden bij de exploitatie van luchthaven Twente. Het exploitatierisico zal bij een private partij worden gelegd.</p>
<p>Inspreker is van mening dat de oppositie van de Duitsers veroorzaakt wordt door de angst voor teruglopende passagiersaantallen (en daarmee inkomsten) op de eigen luchthaven (FMO). Er is niet onderzocht wat de alternatieve luchthavens zijn en wat de gevolgen zijn wanneer er geen vliegveld komt.</p>
<p>In het marktonderzoek naar het passagierspotentieel is ook gekeken naar concurrerende vliegvelden.</p>
<p>Inspreker is van mening dat Twente in samenwerking met FMO een nieuwe luchthaven moet openen. Inspreker is van mening dat juist voor vakantieverkeer Twente veel voordelen (onder meer parkeren) heeft ten opzichte van Schiphol, zeker in relatie tot de alsmaar voortdurende onzekerheid over de OV-verbinding Twente - Schiphol. Heel noord en oost Nederland is te beschouwen als potentiële klant.</p>
<p>Er wordt onderkend dat regionale luchthavens doorgaans een aantal voordelen hebben ten opzichte van grote internationale luchthavens als het gaat om bereikbaarheid en parkeren.</p>
<p>Inspreker is van mening dat onterecht is verondersteld dat FMO geen verdere ontwikkeling kent. Als dit wel zou zijn meegenomen zou dit volgens inspreker leiden tot andere uitkomsten.</p>
<p>Bij het bepalen van het passagierspotentieel voor Twente is niet verondersteld dat FMO geen verdere ontwikkeling kent.</p>
<p>Hoe ziet VTM de uitwerking van een variant met luchthaven in relatie tot de kracht van de samenwerking in MONT-verband en de verdere versterking van de Euregio? Is VTM van oordeel dat de uitkomsten het onderzoek naar onderlinge beïnvloeding (bestuurlijke toezegging om de economische gevolgen voor de doorstart van de burgerluchthaven Twente voor FMO nader in beeld te brengen) van invloed moet zijn op uw uiteindelijke standpuntbepaling?</p>
<p>Ter verduidelijking wordt vermeld dat VTM in opdracht werkt van het rijk, provincie Overijssel en de gemeente Enschede. VTM heeft geen directe samenwerkingsrelatie in MONT of Euregio-verband. De bestuurlijk verantwoordelijke partijen zijn van mening dat de keuze voor SB goed uitgelegd kan worden en geen negatieve effecten zal hebben op de samenwerking in genoemde verbanden.</p> <p>Bestuurlijk is toegezegd onderzoek te doen naar de gevraagde effecten, dit onderzoek zal worden aangeboden aan de regionale bestuurders.</p>

Inspreker verwacht dat het aandeel vluchten op luchthaven Twente in het low-cost bereik meer dan 60% zal zijn. Dit betekent een beperkt aantal verbindingen en een grote afhankelijkheid van slechts enkele maatschappijen. Ervaringen bij soortgelijke Duitse luchthavens (Dortmund, Weeze/Niederrhein) tonen aan dat dit ofwel verliesgevend is ofwel dat er regelmatig financiële steun nodig is.

We onderschrijven deze zienswijze. Juist hierom is in het plan een grote diversiteit van functies opgenomen zoals leisure, platformgebonden werkgelegenheid en parkeren.

2.2.3. Passagiersaantallen

Inspreker is van mening dat er onterecht nog niets is vastgelegd over het maximaal aantal vliegbewegingen en dat er alleen maar gesproken wordt over het maximaal aantal passagiers.

Het aantal vliegbewegingen en passagiers wordt niet vastgelegd. Bepalend in deze is de ruimtelijke reservering, die geeft hiervoor de grenzen aan. In SB is een ruimtelijke reservering voorgesteld van circa 11 km².

Inspreker is van mening dat de mogelijke passagiersaantallen alleen nog maar verder zullen worden opgevoerd om de komst en handhaving van een luchthaven te verzekeren.

Het aantal passagiers is niet het te bereiken doel. Het gaat er om een vliegwiel te creëren voor een economisch sterker en duurzaam Twente.

Er is fundamenteel een realistische benadering van het mogelijke luchtverkeer op Twente nodig; gewezen wordt op het oordeel van de bestuursrechtbank Leipzig over de verlenging van de startbaan van FMO.

Inspreker verzoekt een down side scenario door te rekenen (hetgeen gebruikelijk is) indien er 25% minder passagiers gebruik maken van de luchthaven. Het rapport van Del Canho & Engelfriet meldt dat 1,2 miljoen passagiers (en 0,6 miljoen ton vracht) haalbaar is maar dat hiervoor wel een aanzienlijke onzekerheidsmarge in acht moet worden genomen.

Inspreker is van mening dat een gevoeligheidsanalyse op het passagiersaantal (rekening houdend met enkele negatieve externe ontwikkelingen zoals bijv. de olieprijs en vliegtaks) ontwikkelingen in de onderzoeken ontbreekt.

Del Canho & Engelfriet stellen dat er een aanzienlijke onzekerheidsmarge is voor de range 0,6 - 1,2 mln., te bereiken in 2030. Waarom wordt gekozen voor het maximaal aantal en waarom is er geen gevoeligheidsanalyse uitgevoerd?

Voor zowel SA als SB is er één scenario doorgerekend op basis van door marktonderzoek en –consultaties onderbouwde aannames. Voor SB geldt dat de onzekerheid over het aantal passagiers een risico is dat door een marktpartij moet worden gedragen, omdat overheden niet zullen deelnemen in de exploitatie van de luchthaven.

Del Canho & Engelfriet noemen op basis van een analyse van eerdere onderzoeksrapporten (ACM/DHV, Adecs airinfra en LEK) een passagierspotentieel van 0,6 – 1,2 mln. passagiers. Een goede operator/exploitant met een

pragmatische ontwikkelstrategie is een belangrijke factor om de bovenkant van de bandbreedte te bereiken. Schiphol kan niet onbeperkt groeien, daardoor zal op termijn een overflow plaats vinden naar de regionale luchthavens. Dit biedt kansen om vluchten van Schiphol naar Twente te halen. Ook hier speelt een exploitant een belangrijke rol.

De bereikbaarheid van de luchthaven (via weg en spoor) is een andere belangrijke voorwaarde voor succes. De (tot 2030) toenemende congestie rond Schiphol en de in SB opgenomen verbeterde ontsluiting van de luchthaven zorgen dat het catchment area van Schiphol kleiner wordt en dat van Twente groter. Ook de geplande vernieuwing van de N18 speelt een rol. Dit geeft Twente voor de toekomst een goede uitgangssituatie.

Door VTM is voorts gesproken met een aantal marktpartijen. In deze gesprekken is gebleken dat een passagierspotentieel van 1,2 mln. op Twente realistisch wordt geacht. Dit beeld wordt bevestigd door recente groeiontwikkelingen (over een periode van 5-7 jaar) van regionale luchthavens zoals FMO, Weeze en Eindhoven.

In het licht van bovenstaande acht de VTM 1,2 mln. passagiers in 2030 als kansrijk en realistisch en heeft zij dit als uitgangspunt gehanteerd voor haar berekeningen en de verrichtte onderzoeken.

Inspreker verzoekt aan te geven op welke wijze VTM denkt te kunnen voorkomen dat de gepropageerde 'compacte luchthaven in het groen' uitgroeit boven de 1,2 mln. passagiers.

De publieke partijen stellen door middel van het bestemmingsplan, de geluidscontour en de openingstijden kaders waarbinnen de exploitant de luchthaven dient te exploiteren. Er wordt niet begrensd op aantallen reizigers, maar op de geluidsproductie (vastgelegd in de voorgestelde ruimtelijke reservering van 10,66 km²). De 1,2 miljoen passagiers is een aantal waarmee de businesscase is doorgerekend.

Inspreker stelt dat de voorspelde 4.000 over Bad Bentheim vliegende vliegtuigen per jaar niet geloofwaardig is. Zelfs het scenario met jaarlijks 2,4 miljoen passagiers, wat neerkomt op 7.000 overvliegende vliegtuigen per jaar, is volgens inspreker nog geen worst case scenario, gezien het genoemde marktpotentieel van 4,1 miljoen passagiers. Inspreker verzoekt om bij de berekeningen uit te gaan van het worst case scenario.

Op het moment dat het luchtvaartbesluit wordt genomen wordt de geluidscontour (cq. ruimtelijke reservering) bepaald. Dit bepaalt de maximale geluidsproductie van de luchthaven.

2.2.4. Markt en exploitatie

Inspreker vraagt zich af waarom de 'oude' luchthaven Twente nooit een succes is geweest, terwijl er sprake was van gratis parkeren en de infrastructuur al aanwezig was. Inspreker geeft als mogelijke reden een te geringe vraag en te grote concurrentie.

Enschede Airport Twente heeft destijds geopereerd met een groot aantal beperkingen die de marktontwikkeling belemmerd hebben.

<p>Inspreker vraagt waarom de start- en landingsbaan niet in NW-richting is gepland. Inspreker geeft aan dat het verleden (Enschede Airport Twente) nooit meer dan 50.000 passagiers heeft aangetrokken en concludeert daaruit dat de aantallen passagiers in de stukken ernstig zijn overschat.</p>
<p>De huidige baan is reeds in de WOII aangelegd. Er is destijds voor de ZW richting gekozen omdat de dominante windrichting zuidwest is en vliegtuigen altijd tegen de wind in starten en landen. In relatie tot de stelling op de passagiersaantallen op Enschede Airport Twente in het verleden zie ook het antwoord op de vorige vraag.</p>
<p>Low-cost vliegverkeer, een belangrijk onderdeel van variant B, kan niet winstgevend zijn op een compacte regionale luchthaven. Verwezen wordt naar Dortmund, met een jaarlijks verlies van € 20-30 miljoen. Om niet verliesgevend te zijn moet een low-cost luchthaven minimaal 7 tot 10 miljoen passagiers hebben op jaarbasis.</p>
<p>In de businesscase wordt uitgegaan van een combinatie van vracht-, zakelijk- en charterverkeer. Daarnaast zijn er inkomsten voor parkeren en vastgoed die een exploitant in zijn businessplan kan betrekken.</p>
<p>Inspreker is van mening dat het van belang is om goed scherp te krijgen wat de ontwikkelingsmogelijkheden voor de luchthaven zijn in internationaal opzicht en waarin de luchthaven zich commercieel kan onderscheiden van andere regionale vliegvelden.</p>
<p>Het is aan de exploitant om daarvoor binnen de gestelde kaders een aanbieding voor te doen</p>
<p>Inspreker is van mening dat vliegverkeer gebruikt moet worden voor lange afstandstransport. Op basis hiervan is vast te stellen dat binnen 50 tot 200 km een aantal luchthavens reeds beschikbaar is die de regio meer dan uitstekend bedienen. Heeft een extra luchthaven dan nog wel een bestaansrecht?</p>
<p>Het concept van de regionale luchthaven in het groen is ontwikkeld op basis van een combinatie met luchtvaartgebonden bedrijvigheid (waaronder transport/vracht), leisure en parkeren. Uit de marktonderzoeken blijkt dat hier zeker kansen voor zijn.</p>
<p>Inspreker stelt dat een fors aantal passagiers door de ecotaks goede ervaringen heeft opgedaan met de Duitse luchthavens waardoor het moeilijk zal zijn deze weer terug te winnen.</p>
<p>De attractiviteit van een luchthaven wordt onder andere bepaald door het aanbod van bestemmingen en de voorzieningen op de luchthaven. Het is aan de exploitant om de concurrentie op deze punten met andere luchthavens in binnen en buitenland aan te gaan.</p>
<p>Insprekers zijn het oneens met de aanname in het LEK-rapport dat een extra aansluiting op de A1 leidt tot een dergelijke vergroting van de catchment area, gelet op de reeds aanwezige en makkelijk te bereiken afritten van de A1.</p>
<p>Uit een vergelijking tussen het LEK-onderzoek en het RPB-onderzoek blijkt dat een extra afrit tot een vergroting van het catchment area leidt.</p>
<p>Inspreker is van mening dat de catchment area alleen uit zou moeten gaan van Twente als verzorgingsgebied. Het gekozen catchment area is volgens inspreker nu te ruim berekend. Daarom geven de passagiersaantallen een te rooskleurig beeld.</p>
<p>Er wordt uitgegaan van een 1 uurs catchment zoals berekend door het Ruimtelijk Planbureau (het huidige Planbureau voor de Leefomgeving) voor wat betreft het zakelijke verkeer. Voor vakantie en leisure wordt een 2</p>

<p>uurs catchment area gehanteerd. Dit is gebruikelijk bij het bepalen van het passagierspotentieel voor luchthavens.</p>
<p>Ecorys stelt dat de 1-uurs catchment area van de luchthaven ca. 4,9 mio passagiers bevat. Dit is ca 30% van de Nederlandse bevolking. Dit lijkt mij erg hoog. Klopt dit?</p>
<p>Dit is inderdaad correct het betreft overigens niet alleen Nederlanders. Ook een deel van Duitsland ligt in het catchment area.</p>
<p>VTM gaat uit van 1,2 mio passagiers. Dat is 25% van de catchment area. Is dit percentage normaal voor regionale luchthavens in Nederland?</p>
<p>Inspreker baseert zich op de 1 uurs catchment area. Bij de bepaling van het aantal passagiers dient echter ook de 2 uurs catchment area te worden betrokken. Bovendien moet, bij het berekenen van een potentieel passagiersaantal, naar meer factoren worden gekeken dan alleen het catchment area. Het gaat om facetten als bereikbaarheid, parkeermogelijkheden, aanwezige concurrentie, prijzen en het aanbod van bestemmingen. Er is dus geen sprake van een vast percentage, deze is zeer vliegveld afhankelijk.</p>
<p>Inspreker betoogt dat de komende jaren het inwoneraantal van de Euregio significant zal afnemen. Daarom zal de regio onvoldoende inwoners en potentie hebben voor een 2^e luchthaven. Concentratie en centralisatie van voorzieningen bij afnemend inwoneraantal is van groot belang. Bestaande voorzieningen moeten daar waar mogelijk worden versterkt. Inspreker geeft aan dat Schiphol de laatste jaren fors verlies heeft geleden, dat zou te denken moeten geven.</p>
<p>Uit verschillende analyses blijkt dat de inwoneraantallen in de regio de komende jaren niet significant zullen afnemen. Onze verwachting is bovendien dat een eventuele daling van het inwonertal in de Euregio niet significant van invloed zal zijn op het passagierspotentieel. De verwachting is dat het personen- en vrachtverkeer door de lucht op langere termijn zal stijgen. Daarnaast dragen ook opkomende economieën in Oost-Europa en Azië bij aan een structurele toename in het wereldwijde luchtverkeer.</p> <p>Het feit dat Schiphol de afgelopen periode minder goed heeft gepresteerd is met name te wijten aan de als duur beleefde luchthaven Schiphol en de ongunstige economische omstandigheden als gevolg van de wereldwijde economische crisis en .</p>
<p>Inspreker acht een gemiddelde verdeling van vliegverkeer, zoals gepresenteerd, niet aannemelijk daar er vooral sprake zal zijn van seizoensverkeer.</p>
<p>Over de verdeling en aantallen vliegbewegingen is in deze fase niets concreets te melden. Dit zal pas in een volgend stadium, als de minister van Verkeer en Waterstaat mede op basis van het businessplan van de exploitant een Luchtvaartbesluit neemt bekend worden.</p>
<p>Inspreker ziet graag een combinatie van civiele en militaire luchtvaart in Twente. Het zou mogelijk moeten zijn om alle tegenstanders van heropening te verbieden de eerstkomende 10 jaar op een vliegtuigstoel plaats te nemen.</p>
<p>De rijksoverheid had meer moeten doen om de luchthaven voor Twente te behouden. Een nadrukkelijke samenwerking tussen Eindhoven Airport en de toekomstige luchthaven Twente zou goed zijn voor beide</p>

<p>luchthavens. Een deel van de militaire vluchten kan in dat geval worden overgeheveld naar Twente waardoor Eindhoven Airport kan groeien in civiele passagiersaantallen (overloop Schiphol) Voor Twente biedt dit een kans om de exploitatie van de luchthaven meer solide te maken.</p>
<p>Aanleiding voor SA en SB is het vertrek van de militaire activiteiten op airport Twente. Er is uitgegaan van een (compacte) civiele luchthaven in het groen gecombineerd met vracht. Voor de toekomst is een combinatie van civiel en militair medegebruik niet uitgesloten. In de Luchtvaartnota van het rijk is opgenomen dat Twente ingezet kan worden voor militair medegebruik .</p>
<p>In hoeverre is er daadwerkelijk markt? Behoren het westen van Nederland en het Ruhrgebied tot het achterland van Vliegveld Twente? Mag overloop van Schiphol berekend worden? Krijgt Twente een lijn naar Amsterdam?</p>
<p>Uit een uitgebreide marktconsultatie blijkt dat er inderdaad interesse bestaat bij het bedrijfsleven voor het exploiteren van de luchthaven. Relevant zijn zowel de 1 uurs als de 2 uurs catchment area. Het westen van Nederland en het Ruhrgebied vallen binnen het 2 uurs catchment area. Het is op dit moment niet te zeggen of er een lijn Enschede – Amsterdam zal komen.</p>
<p>De verkeerstechnische noodzakelijkheid van een vliegveld, in relatie tot FMO en krimp van Schiphol. Volgens inspreker wordt dit niet aangetoond.</p>
<p>De opdracht bij het starten van de planvorming was het creëren van een vliegwiel voor een economisch sterker en duurzamer Twente. Op basis van onderzoek blijkt dat SB, met een luchthaven, hieraan het beste bijdraagt.</p>
<p>Inspreker deelt het veelgehoorde argument niet, dat er op korte afstand meerdere luchthavens bij onze oosterburen ter beschikking staan en dat daardoor een Twentse luchthaven niet levensvatbaar zou zijn. Immers, de onderlinge afstand van enkele van deze uitstekend florerende luchthavens in Duitsland is kleiner dan die van een Twentse luchthaven ten opzichte van de Duitse. Reden om aan te nemen dat ook wat dichterbij elkaar gepositioneerde luchthavens, zonder meer levensvatbaar zijn. Inspreker memoreert ook de Rijksluchtvaartnota waarin luchthaven Twente is aangemerkt als 'luchthaven met nationale betekenis.</p>
<p>Er wordt onderkend dat in grote delen van West-Europa luchthavens op 60 – 90 km afstand in concurrentie kunnen bestaan. Twente wordt in de Luchtvaartnota inderdaad aangemerkt als luchthaven van nationale betekenis.</p>
<p>Inspreker is voorstander van de luchthaven en heeft de volgende tip: richt een luchtvaartmaatschappij op die met kleine toestellen directe lijnvluchten verzorgt. Hanteer een prijssysteem waarbij klanten een vaste prijs betalen voor een vlucht, ongeacht de plek in het vliegtuig. Biedt slechts de vlucht aan, zonder dat er sprake is van enige vorm van service aan boord. Op basis van deze uitgangspunten kan een zeer concurrerend product aangeboden worden.</p>
<p>Het verzorgen van vluchten is een activiteit van luchtvaartmaatschappijen en behoort derhalve niet tot het takenpakket van de overheid.</p>
<p>Inspreker vraagt om bewijzen van de bereidheid van bedrijven om te investeren in een luchthaven.</p>
<p>Voor het opstellen van de structuurvisies hebben gesprekken met marktpartijen plaatsgevonden in het kader van een marktconsultatietraject, waaronder marktpartijen met interesse voor het exploiteren van luchthaven</p>

<p>Twente. Deze gesprekken hebben een verkennend en vrijblijvend karakter gehad, mede met het oog op toekomstige (Europese) aanbestedingen.</p>
<p>Inspreker is van mening dat er lessen getrokken kunnen worden uit de geschiedenis van de FMO met betrekking tot winstgevendheid, overheidsbijdragen etc.</p>
<p>De herontwikkeling van de luchthaven Twente heeft als doel het creëren van een vliegwiel voor een economisch sterker en duurzamer Twente. Voor Twente geldt dat de provincie en de gemeente hebben uitgesproken dat er geen overheidsgeld in de exploitatie van de luchthaven gestoken zal worden. Het exploitatierisico ligt hiermee volledig bij de exploitant.</p>
<p>Inspreker is van mening dat de conclusies uit het LEK-rapport (2008) te makkelijk ter zijde zijn geschoven, zeker ook omdat in de overgenomen passagiersaantallen de bovenkant is gehanteerd.</p>
<p>De LEK rapportage is niet terzijde geschoven. Wel heeft dit onderzoek geleid tot andere inzichten met betrekking tot het te kiezen concept. Het LEK-onderzoek is betrokken bij het advies dat is uitgebracht door Del Canho & Engelfriet.</p>
<p>Inspreker is van mening dat de geraamde 30.000 ton vracht te optimistisch is, mede omdat inspreker verwacht dat FMO zich de komende jaren hier ook op zal toeleveren.</p>
<p>Uit marktconsultatie is gebleken dat circa 30.000 ton vracht een realistische aanname is.</p>
<p>Inspreker is van mening dat luchthavens een autonome ontwikkeling kennen, die niet vooraf valt in te schatten, die qua omvang of tijd niet of nauwelijks te sturen is en die niet te beperken valt.</p>
<p>Wij zijn het niet eens met de stelling van de inspreker voor zover het gaat om de beperkingen en kaders waarbinnen de exploitatie moet plaatsvinden. In SB is bewust een harde ruimtelijke reservering opgenomen (ca. 10,6 km² geluidscontour) die duidelijke grenzen stelt aan de groei van de luchtvaart op luchthaven Twente. Ook de beoogde EHS begrenzing ten noorden en zuiden van de luchthaven stellen grenzen aan de omvang van de luchthaven en de hieraan grenzende bedrijventerreinen.</p> <p>De ontwikkeling van de luchthaven binnen deze kaders zal vooral door marktpartijen worden gestuurd.</p>
<p>Inspreker is van mening dat ook voor low-cost vliegverkeer geen markt bestaat, omdat vliegveld Weeze op 1 ½ uur rijden van Enschede ligt.</p>
<p>Het is aan de markt om te bepalen of low-cost een interessante markt is om zijn exploitatie rendabel te maken.</p>
<p>Omdat op luchthaven Twente ook recreatieluchtvaart een plek krijgt, vreest inspreker dat dit negatief uitpakt voor vliegveld Vreden – Stadtlohn. 30 tot 40% van de klanten voor recreatieluchtvaart op Vreden – Stadtlohn komt uit Nederland.</p>
<p>Recreatieve luchtvaart is in principe mogelijk binnen SB. Het is aan de exploitant van de luchthaven om te bepalen of deze vorm van luchtvaart past binnen zijn businessmodel.</p>
<p>Inspreker wijst op het feit dat Kreis Borken aandelen heeft in FMO. Inspreker zet zich in om deze luchthaven financieel optimaal te benutten en zo goed mogelijk in de markt te zetten. Ontwikkelingen om de luchthaven uit te breiden (verlenging startbaan) en de omliggende infrastructuur te verbeteren (aansluiting op de A1) zijn reeds gaande. Verslechtering van de economische positie van FMO als gevolg van concurrentie van Twente pakt vooral negatief uit voor Münsterland.</p>

Op basis van het uitgevoerde onderzoek is onze verwachting dat beide luchthavens naast elkaar kunnen bestaan.
Inspreker is van mening dat concurrentie goed is, echter een oververzorging van infrastructurele voorzieningen is onzinnig. Inspreker is van mening dat nader onderzoek moet worden gedaan naar het aansluiten van Enschede op FMO, bijvoorbeeld door het ombouwen van de B45 naar autosnelweg.
Op basis van het uitgevoerde onderzoek is onze verwachting dat beide luchthavens naast elkaar kunnen bestaan en er dus geen sprake is van oververzorging. In juni 2008 hebben het rijk, provincie en gemeente besloten twee plannen uit te werken tot structuurvisies. De optie zoals beschreven vormde geen onderdeel van één van deze plannen en is daarom niet nader onderzocht.
Inspreker wijst op het belang dat het Europees Parlement toekent aan de sportieve luchtvaart, als bron van toekomstig personeel voor de commerciële luchtvaart. Voorts wijst inspreker op een resolutie van het Europees Parlement waarin is vastgelegd dat in situaties als deze rekening moet worden gehouden met de zogenaamde General Aviation, waaronder het zweefvliegen valt, vanwege de sociale, sportieve en educatieve belangen. Gemeente Enschede en Provincie Overijssel onderstrepen dit.
Deze vormen van luchtvaart zijn mogelijk binnen SB. Het is aan de exploitant van de luchthaven om te bepalen hoe om te gaan met deze vormen van luchtvaart.
Inspreker constateert tot haar ongenoegen dat de Twentse Zweefvlieg Club, in tegenstelling tot de vorige keer, deze keer ontbreekt in de structuurvisie, zowel in de plankaarten als de plannen. Inspreker wenst wederom op de kaarten en in de plannen te worden verwerkt bij de vaststelling van de structuurvisie. In de zienswijze volgt een opsomming in woord en beeld van wat een zweefvliegclub nodig heeft aan ruimte en accommodatie.
In een structuurvisie worden de voorwaarden voor de toekomstige ruimtelijke ordening vastgelegd. Het is wettelijk niet mogelijk een toekomstig gebruiker in een structuurvisie op te nemen. Bij een eventuele uitwerking van SA zal een zweefvliegterrein worden ingepast. In SB is het de exploitant die bepaalt hoe om te gaan met deze vorm van luchtvaart.
Het argument dat de zweefvliegclub in geval van commerciële exploitatie van de luchthaven een belemmering zou kunnen zijn, snijdt geen hout. De praktijk in binnen- en buitenland toont aan dat zweefvliegen en commercieel vliegen samen gaan.
In de structuurvisies wordt niet beweerd dat de activiteiten van een zweefvliegclub en een commerciële exploitatie van een luchthaven niet samengaan. In SB is het de exploitant van de luchthaven die bepaalt hoe om te gaan met deze vorm van luchtvaart.
Inspreker is van mening dat de calculaties zijn gebaseerd op goede basisgegevens. Op basis van die conclusie wordt aangegeven dat de luchthaven een sof zou gaan worden. Inspreker baseert dat op het feit dat de luchthaven 1,2 mln. passagiers nodig heeft om geen verlies meer te lijden, dit aantal wordt pas na 30 jaar bereikt. Investeerders zijn niet bereid om gedurende 20 jaar dergelijke verliezen voor hun rekening te nemen, zeker niet omdat de overheid niet bereid is bij te dragen in het tekort.
De conclusie van het door VTM verrichte onderzoek is dat 1,2 mln. passagiers in 2030 haalbaar is én dat er dan,

over deze periode gemeten, een positieve kasstroom (van exploitatie en investeringen) mogelijk is. Het is niet juist te veronderstellen dat de luchthaven tot 2030, of zoals inspreker aangeeft tot 2040, met een exploitatieverlies draait. De break even exploitatie kan worden bereikt binnen een termijn die naar verwachting voor investeerders voldoende aantrekkelijk is.

Inspreker meent dat een dergelijke luchthaven nauwelijks economische meerwaarde genereert en niet exploitabel te maken is. Participerende overheden zullen dan moeten zorgen voor het aanzuiveren van de tekorten die volgens de inspreker zeker zullen ontstaan.

Op basis van het door VTM verrichtte onderzoek wordt de exploitatie van Twente als kansrijk en haalbaar beschouwd. Overigens zal in een aanbesteding moeten blijken of de markt, die de feitelijk exploitatie moet gaan voeren, daadwerkelijk voldoende potentie ziet in de exploitatie. De overheid zal niet deelnemen in een exploitatie van de luchthaven. De exploitatierisico's komen derhalve voor rekening voor de exploitant.

2.2.5. Luchtvaartnota en Schiphol

Inspreker geeft aan dat Schiphol ruimte moet zien te creëren om meer passagiers te kunnen verwerken. Inspreker meent dat de status van 'luchthaven van nationaal belang' voor Twente is verstrekt als gevolg van de problemen op Schiphol. De groei is uiterst klein, Schiphol valt buiten de top 10, dat zet de winst van Schiphol onder druk. Regionale luchthavens moeten dat opvangen door de minder profijtelijke vluchten over te nemen. Op Schiphol is het dan mogelijk om meer winstgevende vluchten binnen te halen. De overlast wordt hierdoor ook over het land verspreid.

Er wordt aangenomen dat Schiphol op enig moment (na 2020) haar grenzen heeft bereikt en in feite niet meer verder kan groeien. Momenteel wordt onderzocht op welke wijze het overschot aan vluchten dat Schiphol niet meer kan accommoderen verdeeld moeten worden over de Nederlandse luchthavens. De te verplaatsen vluchten bestaan uit de zogenaamde point to point vluchten (bijvoorbeeld charters). Achterliggende gedachte is dat Schiphol op deze manier zich kan focussen op intercontinentale vluchten en vluchten naar regionale luchthavens om zo haar hub (overstap) functie op Europese en wereldschaal te behouden/versterken. Het gaat bij het uitplaatsen van vluchten derhalve niet om meer of minder profijtelijk maar om de strategische posities van de Nederlandse luchthavens

Inspreker geeft aan dat Luchthaven Twente volgens een rapport van SEO zou kannibaliseren op Schiphol.

Deze bewering kan niet worden onderschreven. Schiphol dreigt op termijn juist niet al het aanbod te kunnen behandelen.

Inspreker stelt dat het voorspelde groeiscenario voor luchthaven Twente niet aan de orde zal zijn en verwijst naar recente uitspraken van de Tweede Kamer dat de minister nog eens goed moet kijken naar de groeicijfers van de luchtvaart in Nederland. De aanname van 580.000 vluchten in 2020 is achterhaald.

Bovendien ontstaat minder behoefte om vluchten uit te plaatsen van Schiphol naar Twente.

Hoe verhoudt zich Luchthaven Twente tot de gedeeltelijke verplaatsing van Schiphol naar de Flevopolder?

Op 5 oktober 2009 heeft de minister van V&W schriftelijk de Tweede Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van een onderzoek door de heer Alders. In dit onderzoek is met marktpartijen gekeken naar het

tijdpad van de ontwikkeling van het aantal vliegbewegingen tot 580.000 per jaar. In dit advies wordt vastgehouden aan de eerder genoemde uitbreiding van de luchtvaartcapaciteit met 70.000 vliegbewegingen, omdat Schiphol plaats biedt voor 510.000 vliegbewegingen. De termijn waarop deze extra capaciteit beschikbaar moet zijn is sterk afhankelijk van het scenario van economisch herstel. In strategische zin adviseert Alders de minister van V&W om tijdig te starten met het creëren van voldoende luchtvaartcapaciteit omdat de verwachting is dat hier over 5 a 10 jaar behoefte aan zal ontstaan. In SB is bij de bepaling van 1,2 mln. passagiers niet gerekend met een mogelijke overloop van vluchten uit Schiphol. Bij een doorstart biedt ook Twente extra luchtvaartcapaciteit die kan helpen bij het opvangen van de nationale behoefte.

Inspreker stelt dat iedere grote stad tegenwoordig een vliegveld heeft. Enschede zou een goede keuze zijn in aanvulling op de andere regionale luchthavens in Nederland. Op andere plekken ervaren bewoners het als een zegen voor hun economie. Inspreker verwijst naar skyscanner.com/vliegveldeninfrankrijk.

Wij nemen kennis van uw zienswijze en beschouwen deze als steun voor het genomen voorkeursbesluit.

Inspreker is van mening dat Schiphol de samenwerking met FMO moet zoeken om de extra vluchten uit te laten wijken naar FMO.

Het is aan Schiphol om te bepalen of een vorm van samenwerking met FMO gewenst dan wel noodzakelijk is.

Inspreker is van mening dat de overflow van Schiphol moet worden opgelost binnen de kleinere geluidscontour van 7 km² van luchthaven Twente.

De door inspreker genoemde contour is gebaseerd op een verwacht aantal passagiers van 1,2 mln. in 2030. Dit aantal is bepaald aan de hand van het eigen catchment area van Twente en zonder een evt. overflow vanuit Schiphol.

De omvang van de geluidcontour is een factor van belang voor de mogelijke bedrijfsvoering. De vraag welke vluchten en vliegtuigen uiteindelijk naar luchthaven Twente zullen komen is nu nog niet te beantwoorden. Bovendien kan ook evt. toekomstig militair medegebruik niet worden uitgesloten. In de Luchtvaartnota van het rijk is opgenomen dat Twente ingezet kan worden voor militair medegebruik. In SB is daarom een grotere contour (ca. 10,6 km²) aangehouden.

2.2.6. Technische vragen

Er is sprake van baanverlenging als de baan over de hele lengte op sterkte PSN65 wordt gebracht en nieuwe veiligheidszones worden aangelegd. Dit zal volgens de minister niet voor 2020 gebeuren omdat de noodzaak hiervan ontbreekt.

Dit is ons niet bekend.

De vlootmix is gebaseerd op een effectieve baanlengte van 3000 m, te benutten in 2 richtingen. De baan ligt er nu nog niet. Inspreker geeft aan dat er onduidelijkheid bestaat over de werkzaamheden die gedaan moeten worden t.a.v. de start- en landingsbaan. Er wordt gesproken over een toevoeging van 2x300 m (t.b.v. ILS). Waarom moet er een 3.000 m baan worden aangelegd? Moet de baan daarnaast ook nog

geschikt gemaakt worden voor gebruik in 2 richtingen.

De baan is 3000 meter lang en is op dit moment in beide richtingen te gebruiken. De effectieve baanlengte is, rekening houdend met veiligheidszones, ca. 2400 meter en daarmee reeds op dit moment geschikt om het meest gangbare commerciële vliegverkeer van regionale luchthavens te faciliteren. Naast enkele andere aanpassingen (bijv. versterkingen) kan met het toevoegen van 300 meter (onverharde) veiligheidszone aan beide baankoppen de effectieve lengte worden vergroot tot 3000 meter. Hiermee wordt Twente dan ook interessant voor de grotere commerciële verkeersvliegtuigen.

De huidige baan kan reeds in beide richtingen worden gebruikt. Een baan moet altijd in twee richtingen gebruikt kunnen worden in verband met de windrichting en het feit dat landen en stijgen tegen de wind in gebeurt

Hoe kan het dat het toegestaan is om op 600 m hoogte de grens met de BRD te passeren? Inspreker beroept zich op het Verdrag van Chicago (1964) dat regelt dat intercontinentaal verkeer op grote hoogte moet passeren.

Als het alleen om de (aan-)vliegroutes gaat, welke bandbreedtes gelden daarbij?

Hoeveel vluchten zijn er te verwachten boven De Lutte (Elfterheurnerweg)?

Welke emissies (geluid, lucht) veroorzaken vliegtuigen op een hoogte van 1.200 meter, als de vliegroute over Emlichheim en Uelsen gaat?

Inspreker stelt dat in Hestrup, Brandlecht, Engden en delen van Nordhorn regelmatig zo'n 20 vliegtuigen per dag overvliegen op geringe hoogte. Dit wordt in het rapport van Adecs dd 11 juni 2009 niet genoemd. Inspreker vreest dat Gronau in de zone terecht gaat komen waarin vliegtuigen moeten rondcirkelen, wanneer zij wachten op toestemming om te landen.

Inspreker rekent voor dat per jaar ca. 30.000 vliegbewegingen (83 per dag) over zijn huis plaats zullen vinden op 600 meter hoogte. Dat is iets anders dan de door VTM gemelde 12 vliegtuigen per dag. Dit zorgt voor geluidsoverlast en daardoor afname van het woongenot. De geluidsoverlast wordt nog groter als op Twente die vliegtuigen mogen landen die op andere luchthavens geweerd worden omdat ze te veel geluid produceren.

Inspreker is van mening dat de geluidscontouren zo ruim zijn getrokken dat de meest lawaaige vliegtuigen op Twente kunnen landen.

Inspreker verwacht ernstige geluidsoverlast omdat zijn kampeergelegenheden (Zandhuizerweg in De Lutte) exact gelegen zijn in de aanvliegroute en de zone waarin vliegtuigen moeten rondcirkelen, wanneer zij wachten op toestemming om te landen.

Het betreffende gebied ligt buiten de voorgestelde beperkingenzone. Van ernstige overlast zal dan ook geen sprake zijn. Zodra SB is vastgesteld zal de aanbesteding voor een exploitant worden opgestart. Op basis van het businessmodel van de exploitant zal pas duidelijk worden hoe en waar precies gevlogen gaat worden. In deze fase kan nog geen concreet antwoord op vragen over vliegverkeer worden gegeven, een structuurvisie gaat daar niet op in.

Er zijn verschillende scenario's voor het gebruik van de luchthaven Twente. Het minimumscenario gaat uit van 28.419 vliegbewegingen per jaar en 1,2 miljoen passagiers. Een deel van de landingen zal op ca. 2000 ft

(610 m) hoogte over het gebied komen. Jaarlijks zullen over het gebied van Nordhorn en Bad Bentheim 4000 vliegtuigen vliegen. BUND vreest dat het hier om een 'mooi gemaakte' variant gaat. De luchthaven is mogelijk ook bestemd voor het opvangen van overcapaciteit van Schiphol, met ca. 10.000 vluchten. In dat scenario komen jaarlijks ca. 7000 vliegtuigen over Nordhorn en Bad Bentheim. Maar zelfs intercontinentale vluchten zijn denkbaar, en een marktpotentie van zelfs 4,1 miljoen passagiers wordt in de structuurvisie genoemd. Omdat nog niet bekend is wat de routes zijn waarlangs gevlogen wordt, en de vlieghoogte ca. 2000 ft is, moet er rekening mee gehouden worden dat zelfs over bijzonder te beschermen woongebieden en 'Kurbereiche' in Bad Bentheim en Nordhorn gevlogen zal worden, hetgeen op de gezondheid van de bevolking aanzienlijk effect zal hebben.

In de businesscase is uitgegaan van 1,2 miljoen passagiers op basis van een bepaalde vlootmix. Dit zijn aannames, onderbouwd met marktonderzoek, op basis waarvan gesteld kan worden dat binnen de gestelde randvoorwaarden een exploitatie van een luchthaven mogelijk is. Het is aan de exploitant om binnen de vast te stellen kaders zijn bedrijfsactiviteiten te ontplooiën. Het precieze aantallen vluchten kan daarom nog niet worden aangegeven. Bij het te nemen luchthavenbesluit zal hierover meer duidelijkheid zijn.

Er is bij de 1,2 miljoen passagiers niet uitgegaan van een overloop van Schiphol. De verdeling van overloop vanuit Schiphol over een aantal Nederlandse regionale luchthavens wordt momenteel onderzocht. In de plan MER zijn de effecten van onder andere geluid en emissie van stoffen onderzocht en getoetst aan hetgeen wettelijk toegestaan is. Hieruit blijkt dat er geen wettelijke normen worden overschreden en dat SB net zo goed tot beter scoort dan de referentiesituatie.

Inspreker vreest dat door de komst van luchthaven Twente beperkingen gaan gelden voor het zweefvliegveld FNL (Flugplatz Nordhorn-Lingen). Wat de concrete gevolgen zijn kan inspreker niet uit de stukken herleiden. Voorts wijst inspreker op de uitbreidingsplannen van FNL, namelijk de verlenging van de start- en landingsbaan van 900 naar 1.200 meter.

Op basis van de huidige informatie wordt gesteld dat er geen aanleiding is te veronderstellen dat de ontwikkeling van een luchthaven conform SB beperkingen oplevert voor het zweefvliegveld FNL.

3. MILIEUEFFECTEN, WELZIJN EN DUURZAAMHEID

3.1. Duurzaamheid

<p>De aanvoerpijp voor kerosine en benzine moet worden behouden. Dit reduceert de CO2 uitstoot aanzienlijk (minder transport via de weg). Inspreker is echter van mening dat Defensie de aftakking van de pijplijn buiten gebruik wil stellen. Het reguliere depot voor de regio kent zijn beperkingen en het gelijktijdige gebruik van de pijplijn voor biocomponenten is niet mogelijk. Voor het oplossen van deze problemen is nog veel onderzoek en overleg nodig. VTM boekt de CO2 besparing echter al als hard feit in. Bovendien geldt dat de pijplijn ook in SA kan worden toegepast. Dat is niet in de afweging meegenomen.</p>
<p>VTM heeft een verkenning gedaan naar de exploitatiemogelijkheden van de pijpleiding van Defensie, welke afdoende is voor deze fase van de planvorming. VTM is het met inspreker eens dat nader onderzoek en overleg met Defensie Pijpleidingen Organisatie (DPO) nodig zijn in de volgende fase. Het wordt gezien als een kans in het kader van duurzaamheid. Deze kans is echter niet ingeboekt als een feit en heeft derhalve geen invloed gehad op de afweging.</p>
<p>Een luchthaven lijkt in eerste instantie niet duurzaam, maar kan wel duurzaam worden als het bijvoorbeeld vluchten vervangt vanaf Schiphol. De meest CO2 besparende variant hoeft niet per se de variant zonder vliegveld te zijn. Dit moet worden beschouwd in de Nationale Europese context.</p>
<p>Deze zienswijze ligt in lijn met de onderbouwende rapportage 'Kansen voor duurzaamheid' (Saxion), die ter visie heeft gelegen en kan worden betrokken bij de verdere uitwerking.</p>
<p>Inspreker is van mening dat de keuze voor een luchthaven een definitieve is, er is geen weg terug. Dat betekent groeiende geluidsoverlast, stank, roet en ruimtebeslag en een grotere aanslag op de fossiele brandstoffenvoorraad.</p>
<p>VTM heeft gezocht naar een vliegwiel voor een economisch sterker en duurzamer Twente. SB is van beide structuurvisies het beste instrument om dat te realiseren. De milieueffecten blijven bovendien binnen de normen zoals die door de wetgever zijn gesteld.</p>
<p>Inspreker vreest klimaatverandering: om de gevolgen van klimaatverandering binnen de perken te houden moeten rijke landen hun CO2 uitstoot flink beperken. Dit vereist concessies in alle sectoren. Groei van de luchtvaart gaat ten koste van andere sectoren. De luchtvaart is zwaar vervuilend in vergelijking met andere vormen van vervoer en daarom beslist niet duurzaam. Ook de luchtvaart zal in de toekomst een bijdrage moeten leveren aan de reductie van broeikasgassen. De EU bereidt een emissiehandelssysteem voor maar dat zal voorlopig niet leiden tot grote veranderingen in de sector. Groei van de sector is hiermee uiterst ongewenst en daarmee staat de economische haalbaarheid ook onder druk.</p>
<p>De milieueffecten van een luchthaven Twente zijn in het plan-MER uitvoerig onderzocht. Hierbij worden geen wettelijke normen overschreden. De bijdrage van luchtvaart aan de uitstoot (o.a. CO2) van het totale programma van SB is slechts 2% (plan-MER). Daarnaast is de luchtvaart zich verder aan het doorontwikkelen als het gaat om het beperken van geluid en uitstoot richting de toekomst, in lijn met internationale afspraken.</p>

<p>Inspreker is van mening dat faciliteren van voorzieningen het gebruik ervan bevordert. Inspreker is van mening dat de overheid dit verschijnsel moet tegenwerken zolang vliegen de meest vervuilende vorm van vervoer is. Vliegen dient afgeremd te worden.</p>
<p>Het aanbod van luchtvervoer wordt vooral bepaald door de vraag. Niet het aantal luchthavens is bepalend voor de groei van het luchtverkeer, maar drijvende krachten als internationalisering, snelheid, flexibiliteit en toenemende welvaart in Azië zijn factoren die de vraag naar luchtvervoer doen stijgen. .</p>
<p>In de toekomstvisie Enschede 2020 is te lezen dat Enschede een duurzame stad wil worden, beperking van de CO2 uitstoot is daar onderdeel van. Hoe denkt Enschede de realisatie van de luchthaven in overeenstemming te brengen met de klimaatdoelen? Hoe denkt Enschede de vrijgekomen CO2 ter gaan compenseren? Worden emissierechten verhandeld en zo ja is hiervoor geld gereserveerd in de begroting?</p>
<p>De bijdrage van luchtvaart aan de uitstoot (o.a. CO2) van het totale programma van SB is slechts 2% (plan-MER). Dit kan ruimschoots gecompenseerd worden door de kansen die worden benoemd in de rapportage op het gebied van een duurzame invulling op het lokale, regionale en nationale schaalniveau. Een voorbeeld hiervan is de aanvoer van brandstof via de DPO pijpleiding, i.p.v. via het vervuilende wegverkeer (+/- 25% CO2 besparing). Duurzaamheid is daarbij niet enkel een lokale en milieu/ecologische opgave.</p>
<p>Doordat het mogelijk wordt dat oude, milieuvervuilende vliegtuigen op Twente gaan landen, wordt gehandeld in strijd met internationale afspraken om verdere opwarming van de aarde tegen te gaan. Inspreker verwacht dat de veel overlast veroorzakende vluchten van Schiphol straks naar Twente worden verplaatst. De omliggende steden worden hierdoor geteisterd door lawaaiige vliegtuigen. De landelijke politiek heeft hiermee een probleem voor Schiphol opgelost, in Twente en bij andere regionale luchthavens wonen immers toch maar weinig mensen die er last van zouden kunnen hebben. Inspreker is van mening dat de geluidscontouren zo ruim zijn getrokken dat de meest lawaaiige vliegtuigen op Twente kunnen landen.</p>
<p>Alle vliegtuigen die in Nederland starten en landen op regionale luchthavens en Schiphol behoren tot chapter 3. Dit is een certificering voor wat betreft de mate van vervuilende emissies. Alle vliegtuigen die in Nederland landen moeten aan die eis voldoen, dus ook op een toekomstige luchthaven Twente. Oudere lawaaiige toestellen mogen niet regulier starten en landen binnen de Europese Unie (EU- richtlijn 92-14).</p>
<p>Inspreker is van mening dat duurzaamheid ten onrechte door VTM als stokpaardje wordt gehanteerd omdat vliegen alles behalve duurzaam is. Dit is door een van de stellers van het rapport naar duurzaamheid aangegeven (dr. ir. De Bruijn).</p>
<p>Duurzaamheid omvat meer dan enkel ecologie/milieu; het bevat ook een sociale en economische component. Deze onderbouwende rapportage 'Kansenkaart voor duurzame gebiedsontwikkeling' (Saxion, dhr. De Bruijn) schetst voor SB een groot aantal kansen als het gaat om het creëren van een duurzame invulling. Daarnaast is er een potentieel sterke relatie met duurzaamheid elders, dus buiten het plangebied zelf.</p>
<p>Inspreker is van mening dat de kreet People Planet Prosperity ten onrechte wordt gebruikt. Wat betreft People: iedereen is tegen de luchthaven, beweert inspreker. Op basis van het hanteren van de duurzaamheid definitie en de 3 P's zou de luchthaven er niet moeten komen.</p>

Het begrip 'People, Planet & Prosperity' doelt op een samenhang tussen sociale kwaliteiten, kwaliteiten van milieu / leefomgeving en economische kwaliteiten. Deze kwaliteiten zijn zoveel mogelijk verankerd in de missie van VTM en vormen de leidraad in de afweging tussen de prestaties van beide structuurvisies.

De stelling van inspreker dat iedereen tegen een luchthaven is wordt door ons niet onderschreven en blijkt ook niet uit de reacties die wij ontvangen hebben en uit peilingen in diverse onafhankelijke media.

Inspreker vindt het onbegrijpelijk dat niet is gekozen voor een meer duurzame en welzijn vriendelijke variant die ook werkgelegenheid oplevert. Juist de natuur en de rust zijn schaarse goederen.

Inspreker is van mening dat het beter is voor Twente om datgene te versterken wat Twente al heeft: groen, rust en ruimte. Als men wil werken aan duurzaamheid, moet dat prioriteit hebben.

Een compacte burgerluchthaven in het groen (SB) is, in lijn met de missie van de gebiedsontwikkeling, het beste instrument om een vliegwiel voor een economisch sterker en duurzamer Twente te realiseren. Duurzaamheid bestaat uit de samenhang tussen sociale kwaliteiten, kwaliteiten van milieu / leefomgeving en economische kwaliteiten. Deze kwaliteiten zijn zoveel mogelijk verankerd in de missie van VTM en vormen de leidraad in de afweging tussen de prestaties van beide structuurvisies.

Inspreker is van mening dat begrippen uit DTB (duurzaamheid, cradle to cradle) worden misbruikt ten gunste van SB.

Wij zijn van mening dat het begrip duurzaamheid, in al zijn facetten, een prominente plek heeft in SA en in SB. Dan gaat het om een samenhang tussen economische, sociale en ecologische kwaliteiten voor de langere termijn. Van misbruik van de termen is geen sprake.

Inspreker merkt op dat in Kopenhagen nieuwe afspraken worden gemaakt om de CO2 uitstoot te beperken, waarschijnlijk gaat dit de luchtvaart treffen. Wat doet VTM met deze informatie? Wordt dit in de plannen doorgerekend?

Wij wachten eerst op de conclusies van de internationale klimaatop in Kopenhagen dit najaar en kunnen dan vaststellen of er gevolgen zijn voor de internationale luchtvaart.

Inspreker vreest de gevolgen voor het klimaat als gevolg van het voortdurend groeiende vliegverkeer. De luchtvaart is verantwoordelijk voor 300 mio ton broeikasgassen die bovendien ook nog op een hoogte worden uitgestoten dat ze 3 keer zo schadelijk zijn dan uitstoot op of vlak boven het aardoppervlak

Als we kijken naar het aandeel van luchtvaart in de totale uitstoot van het totale ruimtelijke programma en de nieuwe verkeersintensiteiten van SB, dan komt dat neer op ca. 2% (m.n. CO2) in de nabije omgeving (Plan-MER). De luchtvaart is daarbij een branche met een sterke focus op duurzaamheid is als het gaat om de effecten op de leefomgeving.

3.2. Milieu- en natuureffecten

3.2.1. Algemeen

Inspreker vindt dat beide visies heel beperkt bijdragen aan het terug dringen van de verdroging in het gebied. SB scoort hierin slechter dan SA. SB zorgt zelfs voor extra verdroging door de extra eisen aan

<p>drainage langs de start en landingsbanen. De impact hiervan op het grondwatersysteem is onbekend. Kansen op duurzame instandhouding van natuur worden gemist. Inspreker vindt dat dit verbazingwekkend omdat het Lonnekermeer aangewezen is als Natura 2000 gebied. Inspreker is van mening dat het dilemma tussen de realisatie van de visies A en B ten opzichte van het belang van de ontwikkeling van het gebied Lonnekermeer nog voor besluitvorming moet worden opgelost.</p>
<p>Inspreker geeft terecht aan dat beide structuurvisies, volgens het uitgevoerde onderzoek, bijdragen aan het terug dringen van de verdroging. Van een negatief effect op het Lonnekermeer is, volgens het uitgevoerde onderzoek, geen sprake. Beeklopen en hydrologie worden in beide structuurvisies nabij het Natura 2000-gebied Lonnekermeer hersteld. Het is voor ons niet duidelijk welk dilemma volgens inspreker moet worden opgelost.</p>
<p>Door toekomstige behoefte aan nieuwbouw en uitbreiding ontstaat een langgerekt bedrijventerrein. Bestaande kwaliteiten van het bos- en natuurgebied komen hierdoor in de verdrinking en het rustgebied aan de zuidkant van de Lonnekerberg wordt hierdoor verstoord.</p>
<p>Beide structuurvisies trachten door de gestelde ruimtelijke kaders grenzen te stellen aan de ruimtelijke ontwikkelingen, gezien vanuit en uitgaande van de kwaliteit van het aanwezige landschap. Hiermee wordt ongewenste groei buiten deze kaders voorkomen.</p>
<p>Inspreker is van mening dat de gevolgen van de luchthaven voor natuurgebieden niet terug zijn te vinden in de rapportage. Er wordt aandacht gevraagd voor de volgende effecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het negatieve effect van vlieglawaaï op de soortenrijkdom van de gebieden (aantal voorkomende soorten), in het bijzonder wordt aandacht gevraagd voor het effect op voorkomende zeldzame soorten; - Mogelijke consequenties voor vogelsoorten door geluidsoverlast en een verhoogd risico op aanvaringen, op de vogeltrek van oost naar west, en op weidevogelgebieden; - Mogelijke consequenties van de toename van schadelijke stoffen (NOx) voor voedselarme biotopen zoals heide- en veengebieden.
<p>In het plan-MER en de daarbij behorende bijlagen is het mogelijke effect van beide structuurvisies op de natuur op en rond de luchthaven beschreven en beoordeeld. De genoemde aspecten (soortenrijkheid, mogelijk effect op vogelsoorten, mogelijk effect van stikstofdepositie) komen allemaal aan de orde in deze onderzoeken.</p>
<p>Inspreker is van mening dat bekeken moet worden of er een FFH-effectrapportage moet worden gemaakt voor in ieder geval het Bentheimer Wald. Inspreker vraagt aandacht voor het in kaart brengen van mogelijke gevolgen voor alle FFH-gebieden die zich in het bereik van de vliegcontour bevinden. Een overzicht van deze gebieden staat in de bijlage bij de zienswijze.</p>
<p>De mogelijke effecten op de natuur in de omgeving van de luchthaven zijn in het plan-MER en de daarbij behorende bijlagen beschreven en beoordeeld. Daarbij is gekeken naar het onderzoeksgebied, dat uiteraard is beschouwd als het gebied waar mogelijk relevante milieueffecten (in brede zin) zouden kunnen optreden. Het onderzoeksgebied strekt zich, op basis van die afweging, niet uit over het Bentheimer Wald, noch over andere Natura2000-gebieden aan de Duitse zijde van de grens.</p>
<p>Hoe kan het dat SA meer invloed op de landbouw heeft dan SB?</p>

In de plan-MER studie heeft de 'invloed op landbouw' een hogere score in SA dan in SB. Dit komt doordat er ruimte voor agrarische functies is opgenomen in SA en er voor SB, middels Wet voorkeursrecht gemeente, agrarische gronden worden ingezet die buiten de rijkseigendommen vallen.
In de structuurvisie zijn de gevolgen van de vliegfunnels niet helder in beeld gebracht. Nergens in de plannen wordt inzichtelijk gemaakt wat de gevolgen zijn voor de betrokken bos- en natuurgebieden.
In de structuurvisierapportage zijn de vliegfunnels, dan wel de 'obstakelvrije zones' in beeld gebracht en deze randvoorwaarden hebben invloed gehad op het gebiedsontwerp binnen het plangebied. Het obstakelvrije vlak legt geen ruimtelijke beperking op de nabijgelegen bos- en natuurgebieden. De mogelijke effecten op de natuur zijn ook in deze funnels onderzocht, zoals in het planMER is beschreven.
Inspreker is van mening dat SB nooit een '+' mag scoren bij de effecten op landschappelijke waarden en natuurbeleving. De verstening in het gebied is enorm. Inspreker is van mening dat de milieueffectscores uiterst discutabel zijn. Inspreker constateert dat er niet altijd sprake is van een objectieve beschrijving en beoordeling van de optredende effecten, zelf niet als er sprake is van meetbare informatie.
SB levert evenals SA een positieve bijdrage aan natuur en landschap. Door een extern onderzoeksbureau zijn in het plan-MER de door inspreker betwiste waarden vastgesteld.
Inspreker is van mening dat er ten opzichte van de bestaande situatie een duidelijke afname optreedt van de landschappelijke structuren. SA scoort op dit aspect aanmerkelijk beter volgens inspreker.
In de milieueffectscores worden voor beide plannen waarden toegekend aan het criterium effect landschappelijke waarde, waaronder structuren. SA scoort hier beter dan SB, maar beide scores positief.
Inspreker tekent bezwaar aan tegen het gebruik van 2003 als referentiejaar in de MCA (militaire luchthaven met burgermedegebruik). Het gegeven dat de geluidscontour kleiner wordt is volgens inspreker geen adequate duiding van de aard en omvang van de geluidhinder. Defensie benutte de contour niet volledig. Een kleinere, volledig benutte, contour levert evenzeer geluidhinder op.
In 2003 is door het ministerie van Defensie het besluit genomen om de militaire vliegbasis in Twente te sluiten. Op basis van de besluitvorming in 2003 zijn de verkenningen en onderzoeken gestart naar een mogelijke doorstart van de luchthaven. In dat jaar waren op Twente 2 squadrons F16's volledig operationeel. Daarna is er sprake geweest van een afbouw, waarbij er in 2007 voor het laatst is gevlogen door militairen en (grote commerciële) burgerluchtvaart. Naar onze mening is voor de toekomstige situatie terecht een vergelijking gemaakt met de situatie zoals deze bestond in 2003. Hoewel de rekensystematiek onder de militaire contour niet te vergelijken is met de voor SB gehanteerde rekensystematiek wordt geluidsoverlast door de wetgever vertaald in een ruimtelijke contour (uitgedrukt in km ²). In 2003 is binnen de (nu nog actuele) militaire contour van 38,7 km ² ca 13 km ² benut. In de voorgestelde reservering (juridisch vast te leggen in het Luchthavenbesluit) van SB beslaat de contour ca 11 km ² .
Dat de plan-MER alleen Nederlands grondgebied beslaat, is een tekortkoming. Hierdoor suggereert VTM dat er uitsluitend gevolgen zijn voor Nederlands grondgebied. Door deze tekortkoming is het niet mogelijk om de milieueffecten op Duits grondgebied in te schatten en af te wegen. Een besluit dat genomen is aan de

hand van onvolledige informatie / rapporten, is mogelijk onwettig.
De inspreker suggereert dat de landsgrens een factor van overweging is geweest bij het bepalen van het onderzoeksgebied; dat is niet juist. Als het relevante onderzoeksgebied is uiteraard beschouwd het gebied waar mogelijk relevante milieueffecten (in brede zin) zouden kunnen optreden. Van mogelijk relevante milieueffecten is geen sprake op Duits grondgebied. Van een besluit op grond van onvolledige informatie is dan ook geen sprake.
Inspreker merkt op dat de invloed van Nordhorn-Range, vliegveld Klausheide en helikopterlandingsplaats Rheine-Bentlage meegenomen hadden moeten worden in de MER.
Aan de orde is een voorstel met betrekking tot structuurvisies voor het gebied van de luchthaven Twente en omgeving. De mogelijke milieueffecten van de programma's in de beide structuurvisies zijn onderzocht, en in het onderzoeksgebied – waar eventueel relevante milieueffecten zouden kunnen optreden – is gekeken naar cumulatieve effecten. Deze doen zich niet voor in de door inspreker genoemde gebieden (met Duitse luchthavens).
Inspreker vraagt zich af waarom de uitvalsmogelijkheden voor een tweezijdige ontsluiting niet in SB en de MER is ingevoerd, mede gelet op het aantal kwetsbare objecten in Berghuizen en de bereikbaarheid voor hulpdiensten.
In de eventuele verdere uitwerking van SB zal naar dit aspect worden gekeken.
Inspreker wijst op het probleem dat ook de indirecte kosten moeten worden gedragen door zowel de aanbieder als de gebruiker. De schade aan het milieu moet niet op de gemeenschap worden afgewenteld, maar zal door de gebruiker en de exploitant (verdisconteert in zijn producten) worden gedragen.
Voorzover mogelijk zijn in de KBA, volgens de OEI-richtlijnen, ook dergelijke indirecte kosten meegenomen. Indien inspreker doelt op een fundamentele wijziging in de opvattingen over verrekening van milieukosten in onze samenleving, dan strekt die zienswijze zich uit buiten het domein van een structuurvisie-afweging.
Inspreker stelt dat zowel SA als SB veel randeffecten heeft op de bestaande landgoederen en vraagt zich af waarom dit niet opgenomen is in het plan-MER. Bovendien zijn in de randen van de landgoederen diverse functies gepland die de rust aantasten en de recreatieve druk op het gebied verhogen.
De mogelijke milieueffecten zijn in het plan-MER wel onderzocht voor een gebied dat groter is dan het luchthaventerrein alleen.
In de MER is geen melding gemaakt van de veeteelt in SA met betrekking tot het effect van stikstofdepositie. Inspreker betreurt dat er geen rekening is gehouden met de aanwezigheid van een Natura 2000 gebied.
Met de aanwezigheid van Natura 2000-gebieden en de mogelijke effecten in die gebieden is in het plan-MER wel rekening gehouden. In SA is geen veeteelt opgenomen, vandaar dat het mogelijke effect van stikstofdepositie van veeteelt ook niet in het plan-MER is vermeld.
De afweging bij verkeer tussen SA en SB is niet te volgen. Verwacht zou worden dat SB slechter scoort dan SA ten aanzien van de punten draagvlak wegennet en verkeersveiligheid, gezien de groei in voertuigkilometers.
In het plan-MER is aangegeven dat op de genoemde punten SB 'iets slechter' scoort dan SA, maar dat de verschillen tussen A en B te gering zijn om in de beoordeling tot uiting te komen.

<p>Inspreker is van mening dat de afweging van de effecten rond het aspect natuur niet te volgen zijn. Daarnaast is inspreker van mening dat met een herschikking van stedelijke functies nog aanzienlijke verbeteringen te bereiken zijn.</p>
<p>Onduidelijk is waar inspreker de afweging niet kan volgen; daar kan geen reactie op gegeven worden. Bij de uitwerking op bestemmingsplanniveau kunnen nog nadere afwegingen met betrekking tot de stedelijke functies gemaakt worden.</p>
<p>Inspreker is van mening dat het resultaat voor wat betreft aaneengesloten natuur bij SA veel beter had kunnen zijn. De nieuwe natuur bij SA is slechts voor een klein deel aangemerkt als EHS. Inspreker is van mening dat niet kan worden gesteld dat SA slechter scoort dan SB omdat er bij SA minder natuur verdwijnt en omdat de ecologische barrière van de startbaan bij SA verdwijnt.</p>
<p>Inspreker duidt op enkele van een groot aantal criteria die samen de beoordeling van de effecten op natuur bepalen. In tabel 1.43 van het plan-MER is de samenvatting van al die criteria opgenomen. In de beschrijving is aangegeven wat de beoordeling van de kwaliteiten van 'nieuwe natuur' in SA is.</p>
<p>Inspreker is van mening dat de negatieve effecten in de MER te positief worden voorgesteld en dreigende overschrijdingen van normen niet gesignaleerd worden. Bovendien zijn niet alle effecten van voorgenomen activiteiten meegenomen (spoorweggeluid, themaparken, RMO activiteiten en CO2-uitstoot).</p>
<p>Voorzover mogelijk zijn de effecten van het gehele programma meegenomen in het plan-MER.</p>
<p>Er wordt uitgegaan van een autonome ontwikkeling vanaf 2003. Op basis van welke modellen is deze groei berekend?</p>
<p>Bij de verschillende aspecten is beschreven welke aannames zijn gedaan bij de 'autonome ontwikkeling'.</p>
<p>Waarom heeft VTM niet conform advies van de commissie gerekend met de 0-situatie?</p>
<p>Het bestuurlijk overleg heeft er voor gekozen om de beide plannen te vergelijken met de werkelijke uitgangssituatie bij de start van de gebiedsontwikkeling. Dit is het moment waarop de regering besloot om de functie van de militaire vliegbasis te beëindigen.</p>
<p>Inspreker geeft aan dat wonen in de buurt van een luchthaven de kans op ziekten verhoogt. In de MER wordt slechts een uitspraak gedaan over de gevolgen voor de ernstig gehinderden. Over de iets minder ernstig gehinderden (binnen de 40dB(A) schil) worden geen uitspraken gedaan.</p>
<p>In het MER onderzoek zijn de effecten getoetst aan de door de wetgever gestelde kaders. De door inspreker bedoelde groep valt hier buiten.</p>
<p>Over de milieubelasting in delen van het plangebied, veroorzaakt door vliegverkeer van en naar Nordhorn-Range, wordt niet gerept. De mensen die ten westen van het geplande vliegveld wonen worden openlijk als universeel belastbaar beschouwd.</p>
<p>De mogelijke effecten van een luchthaven Twente zijn onderzocht volgens de daarvoor geldende richtlijnen. Het gebruik van de Nordhorn-Range speelt daar geen rol bij.</p>
<p>Inspreker wenst dat de kwaliteit van de grote hoeveelheid drinkwater dat jaarlijks van de gemeente Emlicheim – Uelsen naar de gemeente Enschede getransporteerd wordt, niet aangetast wordt door vliegverkeer.</p>

Er is geen aanleiding om te vrezen voor aantasting van de drinkwaterkwaliteit door het eventuele vliegverkeer.
Inspreker is van mening dat in de MER 2003 onterecht is aangemerkt als basisjaar voor ecologische ontwikkelingen. Dit zou volgens inspreker 2005 moeten zijn, op basis van Natura 2000.
In de beleidskaders van Natura 2000 wordt verwezen naar 2005 voor het opstellen van de beheerplannen. Het jaar 2005 wordt dan gehanteerd als peildatum voor bepalen van het zgn. 'bestaand gebruik'. Voor de MER studie is terecht uitgegaan van 2003 als basisjaar.
Omdat het eventueel samenvallen van vliegcontouren niet meer dan in te schatten is, wijst inspreker er op dat Nordhorn-Klausheide mogelijkheden heeft om verder uit te breiden, hetgeen van invloed is op de mogelijkheden voor Twente.
Voor de structuurvisiekeuze voor Twente is deze opmerking niet van belang.
Inspreker heeft in het verleden gepleit voor een mensgerichte afweging van milieubelangen. Helaas is dit niet gebeurd en is ervoor gekozen om de effecten te bepalen op absolute effectscores in plaats van gezondheidseffectscores. Dit is in tegenstelling tot het advies van de gezondheidsraad aan de betrokken ministers. De raad pleit ervoor om dit juist wel te doen. Inspreker maakt zich zorgen over de gezondheidseffecten van een luchthaven.
In het plan-MER is verantwoord waarom voor deze methode is gekozen, waarbij rekening is gehouden met het tussentijdse advies van de commissie voor de MER terzake.
Inspreker verzoekt het MER advies over te nemen en alsnog een variant zonder luchtvaart te onderzoeken.
Met SA is een variant voor de gebiedsinvulling zonder luchthaven onderzocht.
Inspreker is van mening dat de Nederlandse partners niet op een juiste wijze met de afspraken over grensoverschrijdende milieueffecten zijn omgegaan.
De wetgeving en verdragen over het omgaan met de mogelijke grensoverschrijdende effecten van een voornemen zijn correct nageleefd.
Inspreker vindt het van belang 'hinderbeleving' vast te leggen in geval van SB. Ook al beseft inspreker dat in dit stadium nog lang niet alle antwoorden gegeven kunnen worden, verwachtingenmanagement en open communicatie zijn van groot belang. Hinderbeleving van mensen is minder bij adequate informatieverstrekking. Bij het monitoren van hinder is een nulmeting noodzakelijk.
Bij het maken van een structuurvisiekeuze is het aspect van het meten van hinderbeleving nog niet direct van belang. Wij streven in het proces naar een zo open mogelijke communicatie. Onder meer via de website van VTM is een zo open mogelijke communicatie, in twee richtingen, mogelijk gemaakt.
Inspreker is van mening dat de plannen moeten worden getoetst aan de omgevingsverordening cq omgevingsvisie. Hierin staat als eis opgenomen dat nieuwe ontwikkelingen geen effect mogen hebben op Natura 2000 gebieden.
De stelling van inspreker is juist. In het plan-MER wordt geconstateerd dat de beoogde ontwikkelingen in SA en SB geen (significante) negatieve effecten op Natura 2000 gebieden in het onderzoeksgebied hebben.
Inspreker verzoekt om aan te geven hoeveel vliegbewegingen er plaats zullen vinden gedurende de drukste

tijden van het jaar.
In het plan-MER en de onderbouwende studies is aangegeven welke aannames zijn gehanteerd voor aantallen vliegtuigtypes, verdeling over het jaar en verdeling over de dagen is uitgegaan. Bij de uitwerking van een eventueel luchthavenbesluit kan op basis van een businessplan van de exploitant, hier een concreet inzicht in worden gegeven.
Inspreker is van mening dat onterecht is gerekend met het jaar 2030 als horizon. Dit is tegenstrijdig aan de Wro en Bro waarin is vastgelegd dat ruimtelijke reserveringen voor maximaal 10 jaar mogen worden vastgelegd.
Van strijdigheid is geen sprake. Juist bij ruimtelijke ontwikkelingen met een mogelijk ingrijpende invloed op lange termijn is een verdere tijdshorizon van belang. De regelgeving in de ruimtelijke ordening geeft geen maximum termijn aan voor het vastleggen van ontwikkelingsmogelijkheden, maar geeft daarentegen juist aan dat zeker elke 10 jaar opnieuw over de wenselijke ontwikkelingen moet worden nagedacht.
Inspreker is van mening dat er geen onderzoek is gedaan naar de meest voor de hand liggende aanvliegroutes.
Voor de structuurvisie zijn aannames welke aanvlieg- en vertrekroutes voor verschillende vliegtuigtypes waarschijnlijk zijn. In een latere fase wordt concreet naar dit soort aspecten gekeken.
Er is volgens inspreker onvoldoende onderzoek verricht naar de consequenties – op systeemniveau – die de plannen hebben op de ecohydrologische situatie en ontwikkelingskansen voor water en natuur. De conclusies die het MER daaruit getrokken heeft zijn onvoldoende onderbouwd. Inspreker meent dat het plan-MER onvoldoende onderbouwd is om een oordeel te kunnen vormen over de gevolgen van ingrepen in het watersysteem omdat, de hydrologische situatie en de te verwachten milieueffecten summier zijn en veel aannames bevatten waardoor uitspraken over afnemende verdroging niet mogelijk zijn.
Wij zijn van mening dat de onderbouwing voldoende is voor een afweging tussen beide structuurvisies.
Over de invloed van drainage wordt gesteld dat het positieve effect in SA (waarin alle drainage wordt verwijderd) groter is dan bij visie B (waarin de drainage onder de landingsbaan blijft en overige drainage wordt verwijderd), maar bij B een licht positief effect optreedt. Dat de gedraineerde oppervlakte aan de koppen van de startbaan fors worden uitgebreid (in visie B) wordt volgens inspreker onterecht buiten beschouwing gelaten. Hierdoor is het zeer onwaarschijnlijk dat er aan de noordzijde van het gebied een licht positief effect zal optreden. Onduidelijkheden dienen ook bij het weergeven van effecten te worden vermeld. Gebrek aan kennis over invloed van de drainage wordt niet genoemd. Volgens inspreker is de zekerheid die gesteld wordt, namelijk dat de natuurgebieden buiten het vliegveld geen verdrogend effect ondervinden van de drainage en overige ontwatering, onjuist. Dit geeft een verkeerd beeld in de beoordeling. Inspreker maakt bezwaar tegen de extra verdroging van een groot deel van de oppervlakte van natuurgebied 't Holthuis, dat ontstaat doordat de beek die vanaf de noordwestflank van de Lonnekerberg naar de zijbeek van de Jufferbeek loopt wordt afgekoppeld en omgeleid naar het oosten.

Binnen het luchthaventerrein wordt aan de koppen van de landingsbaan en deels aan de lange kant van de baan al gedraineerd. Er is geen sprake van uitbreiding van de (verharding van) de landingsbaan en er is geen reden te veronderstellen dat er bij visie B extra drainage nodig zal zijn in vergelijking met de referentiesituatie. Daarnaast wordt voorgesteld het drainagewater benedenstrooms van de baan weer te infiltreren. Dit leidt tot minder verdroging ten opzichte van de referentiesituatie. Daarmee is er tevens geen aanleiding te veronderstellen dat er sprake zal zijn van aantasting van waardevolle natuur door verdroging.

Inspreker is van mening dat alle MER-onderzoeken, voordat definitieve besluitvorming plaats vindt, ook moeten worden uitgevoerd op Duits grondgebied.

Volgens de geldende wetgeving en verdragen zijn de mogelijke effecten van de voornemens van beide structuurvisies op het milieu (in brede zin) onderzocht. Gezien dat onderzoek is er geen sprake van mogelijke relevante effecten op Duits grondgebied.

Inspreker wijst op de afspraken die in de Espoo-conventie en in richtlijnen van het Europees Parlement zijn vastgelegd. Hierin staan bepalingen over een grensoverschrijdende MER die moet worden uitgevoerd bij projecten die grensoverschrijdende gevolgen hebben. Daarnaast zijn in 2005 tussen Nederland en Duitsland afspraken gemaakt over samenwerking bij MER onderzoeken. Door de MER uitsluitend voor Nederlands grondgebied uit te voeren, wordt mogelijk in strijd daarmee gehandeld.

De door de inspreker genoemde verdragen zijn correct nageleefd door de wijze waarop de MER onderzoeken zijn uitgevoerd en de wijze waarop hierover, ook grensoverschrijdend, informatie is verstrekt.

Inspreker stelt dat uit de stukken niet te herleiden is dat rekening is gehouden met het Europese recht met betrekking tot de bescherming van (dier)soorten. Vliegverkeer brengt gevaar met zich mee voor beschermde vogelsoorten, vooral in fasen als de broedtijd en overwintering. Dat houdt in dat in strijd is gehandeld met artikel 5 van de vogelbeschermingrichtlijn. Omdat uit voorzorg noodzakelijk is dat een dergelijk onderzoek al in een vroege fase van de planvorming wordt uitgevoerd, is op dit moment de strijdigheid al aangetoond. Inspreker is van mening dat er betreffende SB geen definitief besluit kan worden genomen, omdat onderzoek naar bescherming van habitats op Duits grondgebied ontbreekt. Dit onderzoek is verplicht indien aanzienlijke gevolgen te verwachten zijn in Natura 2000 gebieden. Volgens artikel 6 lid 3 FFH-Richtlijn moeten natuurgebieden die onderdeel uitmaken van het Natura 2000 netwerk (Bentheimer Wald, Gildehauser Venn) beschermd worden tegen ontwikkelingen die dit netwerk kunnen doorbreken. In verschillende Duitse Natura 2000 gebieden komen planten en dieren voor die gevoelig zijn voor overlast van vliegverkeer. Op grond van artikel 6 lid 3 FFH-Richtlijn is onderzoek naar de milieueffecten in een dergelijke situatie verplicht. Mocht zonder deze stappen een keuze genomen worden voor SB, dan zal Stadt Bad Bentheim juridische stappen ondernemen.

In het plan-MER en daarbij behorende onderzoeken is nagegaan welke mogelijk relevante effecten onder meer op te beschermen soorten aan de orde zouden kunnen zijn. Uit het onderzoek is gebleken dat van relevante verstoring geen sprake zal zijn. Voor een keuze tussen beide structuurvisies is hiermee voldoende onderzoek verricht. Bij de uitwerking van een luchthavenbesluit zal op deze aspecten in meer detail worden ingegaan.

In de plannen is niets opgenomen over een zone waar in vliegtuigen de overtollige kerosine gecontroleerd kunnen laten afvloeien. Omdat deze gebieden dunbevolkt moeten zijn komen Grafschaft Bentheim en Emsland als eerste in aanmerking. Dit aspect, inclusief de bijbehorende milieukundige onderzoeken, ontbreken volledig.
Fuel dumping al sinds enige tijd niet meer toegestaan, uitgezonderd noodsituaties.
Inspreker geeft aan dat onderzoek gedaan moet worden naar de schadelijke effecten van de luchtvaart op het natuurgebied Amtsvenn en het Gildehauser Venn. Delen van de natuurterreinen zijn aangewezen als het Natura 2000-gebied Lonnekermeer; kwalificerende habitattypen moeten duurzaam in stand gehouden worden. Voor zover bij inspreker bekend is er geen passende beoordeling uitgevoerd naar nadelige effecten, krachtens de Natuurbeschermingswet 1998.
Voor de huidige structuurvisie fase zijn alle noodzakelijke onderzoeken uitgevoerd. Er zijn geen effecten aangetoond die de voorgestane ontwikkeling belemmeren. Bij de uitwerking van een luchthavenbesluit zal op deze aspecten in meer detail worden ingegaan.
Inspreker verzoekt VTM om alle geluids- en milieu-effecten voor het grondgebied van Kreis Borken te onderzoeken en te overleggen.
Voor deze fase zijn alle noodzakelijke onderzoeken uitgevoerd. Er vindt geen overschrijding van normen plaats buiten de aangegeven contouren die volledig op Nederlands grondgebied liggen.
Inspreker stelt dat de effecten op de flora en fauna van de Lonnekerberg niet zijn onderzocht. Er is vooral geredeneerd vanuit het vliegveld, de bestaande bebouwingsclusters en mogelijkheden voor projectontwikkeling.
Voor deze fase zijn alle noodzakelijke onderzoeken uitgevoerd. Er is objectief gekeken naar wat het beste voor Twente is en wat de invloed daarvan is op de aanwezige natuur voor zover in dit stadium nodig om een afweging te kunnen maken

3.2.2. Geluid

Inspreker is van mening dat de visie geen antwoord geeft op de feitelijke geluidsoverlast tijdens de avonden.
In het plan-MER is op structuurvisieniveau aangegeven wat de mogelijke geluidseffecten zijn. In de onderliggende berekeningen is aangegeven van welke aannames voor de verdeling van vluchten over de openingstijden is uitgegaan. Dergelijke aannames zullen bij een eventueel luchthavenbesluit en het daarbij behorende besluit-MER nader in detail worden uitgewerkt op basis van het businessplan van de toekomstige exploitant.
Inspreker is van mening dat het onacceptabel is dat de geluidscontouren voorlopig blijven bestaan, maar onderschrijft de werkmethode van VTM dat de geluidscontouren worden vastgelegd vooruitlopend op het luchthavenbesluit.
Van de opvattingen van inspreker nemen we kennis.

Hoe ondervinden de woningen in SA overlast vanwege geluid?
In het plan-MER en de bijlage over geluid is aangegeven dat in SA ook geluidbelasting aan de orde is, met name van het wegverkeer.
Inspreker is van mening dat de geluidscontour in geen verhouding staat tot wat bij andere regionale luchthavens gebruikelijk is. De contour bedraagt 10,6 km² en is daarmee de grootste regionale luchthaven van Nederland. Door de beschikbare ruimte kunnen lawaai vluchten uitwijken naar Twente, en zal de 'overload' van Schiphol uit gaan wijken naar Twente. Inspreker tekent bezwaar aan tegen de ogenschijnlijke discrepantie in de contouren: het Plan-MER gaat uit van een contour van 7 km² (ofwel ca 1,2 mln. passagiers) terwijl voorgesteld wordt om ruimtelijk een contour van ca 11 km² (red. 10,6 km²) (ofwel 2,4 mln. passagiers) vast te leggen. Inspreker geeft VTM in overweging duidelijk te maken waarom de geluidscontour hier zoveel malen groter is dan bij andere regionale luchthavens in het land en over de grens.
De geluidcontour bepaalt het gebied waarbinnen geen ruimtelijke ontwikkeling als woningbouw is toegestaan, en is dus in wezen een beschermingszone. Een grotere beschermingszone is daarom niet zonder meer als een negatief element te duiden. In het luchthavenbesluit zal op basis van het verwachte vliegverkeer de geluidcontour definitief worden vastgesteld. Binnen deze contour kan zowel sprake zijn van burgerluchtvaart als militair verkeer. Met betrekking tot de laatste categorie is in de Luchtvaartnota van het rijk opgenomen dat Twente ingezet kan worden voor militair medegebruik. In de in SB genoemde contouren is overigens nog geen rekening gehouden met militair medegebruik. Alle vliegtuigen die in Nederland starten en landen op regionale luchthavens en Schiphol zijn vliegtuigen die behoren tot chapter 3. Dit is een certificering voor wat betreft de mate van vervuilende emissies. Alle vliegtuigen die in Nederland landen moeten aan die eis voldoen, dus ook op een toekomstige luchthaven Twente. Oudere lawaaiige toestellen mogen niet regulier starten en landen binnen de Europese Unie (EU-richtlijn 92-14).
Inspreker vraagt of het geluid van sportvliegtuigen, recreatief vliegverkeer, opleidingscentra en het proefdraaien van de motoren is opgenomen in de berekeningen?
Ja.
Inspreker is van mening dat de onder de start en landingsroutes gelegen percelen te maken krijgen met (een ernstige toename) van geluidsoverlast (bovenop de reeds bestaande overlast door bijvoorbeeld Nordhorn Range). Juist nu de beperkingen in vliegtijden op Nordhorn Range zijn doorgevoerd (geen vluchten tijdens de weekenden en gedurende de vakantieperiode). Door de belasting van het huis door Nordhorn Range in combinatie met de luchthaven Twente wordt het huis van de inspreker onevenredig belast.
Bij de uitwerking van een luchthavenbesluit zal nader worden onderzocht in hoeverre vliegverkeer van of naar de luchthaven Twente geluidbelasting kan veroorzaken boven op de geluidbelasting in verband met het gebruik van de Nordhorn Range. Overigens ligt de geluidscontour van Twente volledig op Nederlands grondgebied en lijkt een ernstige toename van de bestaande overlast van Nordhorn Range beperkt.
Inspreker verzoekt onderzoek te doen naar de aard en omvang van de geluidsoverlast buiten de hinderzones

(in ieder geval moet hierin het naderingsgebied worden betrokken), en om aan te geven hoeveel woningen zich bevinden binnen de zogenaamde 48 Lden-contour.
Bij de uitwerking van een luchthavenbesluit zullen deze gegevens meer in detail worden berekend. Volgens de bijlage geluid bij het plan-MER liggen, met de gehanteerde aannames in de nu voorgestelde 48 dB(A) Lden-contour gaat het om 1.534 woningen.
Inspreker verzoekt om onderzoek te doen naar de geluidseffecten van het verwachte helikoptergebruik, de vliegschool en andere dan de commerciële vliegbewegingen.
In de berekeningen behorende bij het plan-MER is reeds met een aantal verschillende typen vliegtuigen en typen vliegbewegingen rekening gehouden, waaronder die van een vliegschool.
Inspreker geeft aan dat de vergelijking van de nieuwe situatie met de militaire contour niet reëel is, omdat:
<ul style="list-style-type: none"> - het referentiebeeld van mensen qua geluid afwijkt van het referentieniveau dat in stukken is gehanteerd; - deze contour niet volledig werd benut; - een militaire contour en een civiele contour niet omgerekend kunnen worden omdat het onvergelijkbare grootheden betreft.
In 2003 is door het ministerie van Defensie het besluit genomen om de militaire vliegbasis in Twente te sluiten. Op basis van de besluitvorming in 2003 zijn de verkenningen en onderzoeken gestart naar een mogelijke doorstart van de luchthaven. In dat jaar waren op Twente 2 squadrons F16's volledig operationeel. Daarna is er sprake geweest van een afbouw, waarbij er in 2007 voor het laatst is gevlogen door militairen en (grote commerciële) burgerluchtvaart, Naar onze mening is voor de toekomstige situatie terecht een vergelijking gemaakt met de situatie zoals deze bestond in 2003. Inspreker heeft gelijk dat de omrekening van contouren niet zonder meer mogelijk is; in het plan-MER en de bijlage geluid is de vergelijkbaarheid zo goed mogelijk gemaakt.
Inspreker is van mening dat de grote geluidsruimte geen enkele stimulans is voor de exploitant om te vliegen met stillere en schonere vliegtuigen.
De exploitant bepaalt niet met welke vliegtuigen een luchtvaartmaatschappij vliegt. De keuze voor vliegtuigtypes door een luchtvaartmaatschappij wordt niet bepaald door de geluidsruimte op een luchthaven.
Voor het vliegveld gaan circuitvliegbewegingen plaats vinden. Vliegers navigeren in deze gevallen op visuele elementen. Uit figuur 3 moet geconcludeerd worden dat deze bewegingen plaats vinden boven woonhuizen gelegen in een bos. Dit is niet acceptabel omdat het leidt tot enorme overlast en hinder bij bewoners hetgeen niet nodig is. De rust en stilte in het bos worden bovendien verstoord. Een dergelijke voorziening past niet boven een bos. Inspreker pleit er voor een dergelijke voorziening boven bijvoorbeeld een snelweg te positioneren of boven andere geluid producerende voorzieningen zoals bijvoorbeeld een bedrijventerrein.
De circuits voor het op zicht vliegende luchtverkeer zijn indicatief op de tekeningen aangegeven. Waar dat wenselijk en mogelijk is kunnen deze circuits bij de uitwerking van een luchthavenbesluit nader worden aangepast.
Informatie over geluidsniveaus SEL en de Lamax die ontstaan bij het overvliegen ontbreken. Een beeld van

<p>de geluidsoverlast over heel Twente is dan ook niet te geven. Alles wordt gerelateerd aan de Lden contour die feitelijk niet vergeleken mag worden met de militaire Ke contour. Inspreker verzoekt om bovenstaande feitelijke informatie (meetwaarden van SEL en Lamax) ter beschikking te stellen.</p> <p>Inspreker is van mening dat in geheel Twente en vooral in het gebied binnen een straal van 50 km vanaf het midden van de startbaan te maken zal krijgen met meer of minder geluidsoverlast. Inspreker beweert dat hierbij rekening gehouden moet worden met een belasting tot 100 dB(A) (uitgedrukt in Lamax en SEL).</p>
<p>De bijlage geluid en het plan-MER bevatten de berekeningen die volgens de (nieuwe, nog niet in werking zijnde) regelgeving voor luchthavens gehanteerd moeten worden. De door inspreker genoemde SEL is in feite opgenomen in de L_{den}-berekening, de LA_{max} werd in de Ke-berekening (die is vervallen) gebruikt. SEL en LA_{max} zijn gegevens die in de Appendices (bijlagen bij internationale verdragen) zijn opgenomen..</p> <p>De L_{den}-contour wordt op andere wijze berekend dan de Ke-contour. De betekenis ervan, in de zin van de bepaling van de zone waarbinnen een – door de Nederlandse overheid bepaalde – geluidbelasting op woningen niet is toegestaan, is wel vergelijkbaar.</p> <p>Op grond van de Nederlandse wet- en regelgeving wordt de 56 dB-contour gehanteerd. De wetgever heeft dat geluidsniveau aangewezen als grens. In de plan-MER is hier van uitgegaan.</p>
<p>Inspreker is van mening dat het aantal vliegbewegingen, de vlootmix, de bestemmingen en het type toestel berusten op aannames. Om de mensen in de regio een beeld te geven van wat ze te wachten staat is extra informatie noodzakelijk, ook kan en mag niet gerekend worden met een gemiddeld aantal vliegbewegingen per jaar. Gerekend moet worden met de vliegbewegingen in het spitsuur, die zijn bepalend.</p>
<p>De genoemde gegevens berusten inderdaad op aannames. Pas bij een luchtvaartbesluit kan hierover meer duidelijkheid worden verstrekt.</p>
<p>Met 38.000 vliegbewegingen in het dichtst bewoonde deel van Twente is dat gemiddeld 100 per dag. Herrekend in een verhouding 40/60 over 5 maanden kan het in de zomer zelfs oplopen tot 150 per dag, 7 dagen per week tussen 06.00 – 23.00 uur.</p>
<p>Inspreker wekt een onjuiste indruk over op een bepaalde plaats waarneembare aantallen vliegbewegingen. Nadat de structuurvisie is vastgesteld wordt, in geval van een keuze voor SB, een exploitant gezocht. Als die gevonden is en er een luchthavenbesluit genomen is, is pas duidelijk hoe en waar precies gevlogen gaat worden. In deze fase kan nog geen concreet antwoord op vragen over vliegverkeer worden gegeven, een structuurvisie gaat daar niet op in.</p>
<p>Inspreker doet de oproep om de geluidsoverlast die ontstaat, de inwoners van de regio niet aan te doen.</p>
<p>We hebben kennis genomen van deze zienswijze.</p>
<p>Inspreker is bezorgd over de waarschijnlijke toename van de geluidbelasting als gevolg van de verlengde start- en landingsbaan.</p>
<p>Er is geen sprake van een voorgenomen verlenging van start- of landingsbaan (zie ook eerdere antwoorden over de lengte van de start- en landingsbaan in par. 2.2.6).</p>
<p>VTM beweert de bestaande geluidscontouren te verkleinen. De militairen hebben echter de contouren nooit</p>

<p>vol gevlogen. De hieraan gekoppelde vermindering van de geluidsoverlast zal niet plaats vinden. Sterker nog: de contour is 2 keer zo groot als die op andere regionale vliegvelden. Twente zou de op 1 na grootste luchthaven van Nederland worden. Ondanks inkrimping op papier van de geluidscontour zal door het intensieve gebruik (van 06.00 - 23.00 uur, 7 dagen in de week) de overlast enorm toenemen.</p>
<p>Hoewel de rekensystematiek onder de militaire contour niet te vergelijken is met de voor SB gehanteerde rekensystematiek wordt geluidsoverlast door de wetgever vertaald in een ruimtelijke contour (uitgedrukt in km²). In 2003 is binnen de (nu nog actuele) militaire contour van 38,7 km² ca 13 km² benut. In de voorgestelde reservering (juridisch vast te leggen in het Luchthavenbesluit) van SB beslaat de contour ca 11 km². Het is dus niet de verwachting dat er sprake zal zijn van een enorme toename van de overlast.</p>
<p>Vliegveld Twente lijkt behouden te blijven zonder betrokkenheid van burgers. Inspreker wil bezwaar aantekenen tegen het (overmatig) gebruik van sportvliegtuigjes; het plezier van een enkeling veroorzaakt veel lawaai-overlast. Waarom mogen zweefvliegtuigen met antieke apparatuur de lucht in? Het lawaai van het optrekken van zweefvliegtuigen is indringend en houdt lang aan. Dat past niet bij een groen vliegveld. Op korte termijn moet paal en perk gesteld worden aan het gebruik van sport- en zweefvliegtuigen.</p>
<p>Wij zijn van mening dat de burgers nadrukkelijk bij het proces zijn betrokken. Als voorbeelden worden hier genoemd de georganiseerde informatieavonden, de ter inzage legging, en de wijze waarop participatie in het proces is georganiseerd.</p> <p>De stelling dat zweefvliegtuigen met antieke apparatuur de lucht in mogen is onjuist. Of in de voorgestelde situatie van zweefvliegen met een lier sprake zal zijn is nog niet duidelijk.</p>
<p>Als op termijn een directe aansluiting op de A1 gerealiseerd wordt komt deze in de directe nabijheid van Frans op den Bult. Deze nieuwe aansluiting loopt vlak langs de eerste fase van het enkele jaren geleden geopende hotel en zo mogelijk nog dicht bij de tweede fase van het hotel (waarvoor al een vergunning is verleend). Inspreker is van mening dat de nieuwe aansluiting voor extra overlast voor het hotel (geluid, milieuvervuiling) zorgt. Dit is voor inspreker niet acceptabel, omdat het zijn bedoeling is een hotel te runnen midden in het landschap.</p>
<p>Een hotel wordt niet als een geluidsgevoelige bestemming beschouwd.</p>
<p>Inspreker kan zich voorstellen dat de luchtvaartindustrie zich in de toekomst zal ontwikkelen tot een milieuvriendelijk, wereldontsluitend en zelfs stil transportmiddel, voor al die personen en goederen waarvoor vervoer te land en te water steeds minder toepasselijk worden. Alle hoge snelheidslijn ambities ten spijt. Inspreker is van mening dat het een grote fout zou zijn om de luchthaven te sluiten. Het verkeer over de A1 geeft 20 keer meer geluidsoverlast dan 6 vliegtuigen per dag.</p>
<p>Van de opvatting van inspreker nemen wij kennis.</p>
<p>Inspreker vraagt aandacht voor de handhaving van de geluidscontour. Inspreker is van mening dat moet worden onderzocht hoe de handhaving het beste vorm gegeven kan worden. Inspreker bepleit om dit systeem tevens te benutten voor de communicatie. Er bestaan systemen waarbij bewoners real time inzicht krijgen in vluchtbewegingen.</p>
<p>Toezicht op het gebruik van de luchthaven, en handhaving waar normen – zoals de geluidscontour –</p>

overschreden dreigen te worden, zijn van groot belang. In de wet- en regelgeving is daarin ook voorzien. Te zijner tijd kan met de exploitant nader worden afgesproken welke informatievoorziening voor de omwonenden dan van belang is; genoemde 'real time informatiesystemen' zijn daarbij denkbaar.
Inspreker is van mening dat de contour, die correspondeert voor uitsluitend Twente als verzorgingsgebied ca. 2 à 3 km² groot hoeft te zijn.
De omvang van het verzorgingsgebied is één van de factoren die bepalend is voor een contour; daarnaast spelen andere bedrijfseconomische factoren een rol om tot een rendabele exploitatie van de luchthaven mogelijk te maken.
Inspreker verzoekt om aan te geven of de --/ € 8,6 mln. (contant gemaakte calculatie van de toename in geluidsoverlast) ook bepaald is over een periode van 100 jaar?
Voor het bepalen van de € 8,6 mln. is in de KBA gekeken naar de jaarlijks tot 2030 toenemende vliegintensiteit. Op basis hiervan is de jaarlijkse toename van de geluidsoverlast gewaardeerd. Het genoemde bedrag bevat dus contant gemaakte bedragen voor de periode tot en met 2030.
Inspreker mist in bijlage 18, geluid, van de plan-MER, een vergelijking van het berekende totaal aantal ernstig gehinderden (cumulatief) en het totaal aantal ernstig slaapverstoorden (cumulatief) bij de drie varianten binnen de 40 dB contour, zowel voor de dag- en avondsituatie als de nachtsituatie.
Wij zijn van mening dat met de gegeven informatie in de tabellen in de bijlage geluid bij het plan-MER voldoende informatie is opgenomen op basis waarvan inspreker zelf het gevraagde inzicht kan verkrijgen.
Inspreker merkt op dat tabel 14.4 (milieueffectscores SA en B, pag. 147) alleen een waardering geeft aan het aantal woningen binnen de 56 dB Lden-contour. Echter, ook buiten het gebied van de 56 dB Lden-contour is sprake van ernstige hinder en ernstige slaapverstoring door geluid (bijlage 18 plan-MER, C2 en C3).
Op grond van de Nederlandse wet- en regelgeving wordt de 56 dB-contour gehanteerd. De wetgever heeft dat geluidsniveau aangewezen als grens.
Inspreker is van mening dat ten behoeve van de geluidsberekeningen niet alle input is meegenomen (toenemend verkeer A1, toenemend spoorverkeer).
Wij zijn van mening dat alle genoemde input op correcte wijze in de cumulatieve berekeningen zijn meegenomen.
Inspreker tekent bezwaar aan tegen het 56 dB-criterium. In Duitsland gelden andere eisen waaronder de Technische Anleitung Lärm. In Duitsland geldt: 50 dB voor woonwijken en 45 dB voor Kurgelieten
Voor de uitwerking van de plannen voor een luchthaven Twente gelden de Nederlandse normen, en die zijn in de onderzoeken dan ook toegepast. Overigens blijkt dat ook de 48 dB contour zich niet tot op Duits grondgebied uitstrekt.
Inspreker vindt dat de gevolgen van de verstoring voor de inwoners inzichtelijk gemaakt zou moeten worden en vraagt om een andere toelichting op de gehanteerde methodiek.
Het is niet duidelijk welke toelichting door inspreker niet duidelijk of inzichtelijk gevonden wordt.
Inspreker merkt op dat bij de vliegcorridors niet wordt aangegeven dat vliegtuigen vaak een rondje moeten maken om aan de goede kant van de landingsbaan te komen in verband met de windrichting. Mensen in

<p>Deurningen hebben dat eerdere meegemaakt ten tijde van de burgerluchtvaart.</p>
<p>In de cartografische weergave van de vliegroutes is onderscheid gemaakt naar luchtverkeer dat op zicht vliegt (VFR) en luchtverkeer dat op instrumenten vliegt (IFR). Voor de invulling van een luchthaven wordt uitgegaan van een goede IFR-voorziening en luchtverkeersleiding, zodat voor het 'grote' luchtverkeer van het genoemde 'rondje maken' geen sprake zal zijn. Mogelijk is dat voor een deel van het 'kleine' luchtverkeer onder omstandigheden wel het geval; de te vliegen routes (en circuits) daarvoor worden aangewezen, en bij de bepaling daarvan zal zorgvuldig worden nagegaan dat zo weinig mogelijk woningen daarvan overlast ondervinden.</p>
<p>Inspreker adviseert om bij het uitwerken van SB ruime marges te hanteren rondom de 56 dB contour om zoveel mogelijk te voorkomen dat er in de toekomst woningen worden gebouwd in een gebied dat relatief veel hinder ondervindt van met name luchtverkeer.</p>
<p>Om deze redenen wordt er conform nieuwe wet- en regelgeving ook een 48 dB contour gehanteerd, waarbij het bevoegd regime uitspraken doet over de wenselijkheid van ruimtelijke ontwikkeling. De nadere uitwerking hiervan vindt plaats conform het t.z.t. te nemen luchthavenbesluit.</p>
<p>Inspreker adviseert om de werkelijke milieubelasting op de gevels van woningen en gevoelige bestemmingen ook regelmatig te meten.</p>
<p>Uw zienswijze kan later in het proces aan de orde komen.</p>
<p>Inspreker woont in Gildehaus en is tegenstander van de luchthaven. Inspreker gaat er vanuit dat er door het vliegverkeer een toename plaatsvindt van emissies van geluid, uitlaatgassen en het (ongevals-)gevaar. De hieruit voortvloeiende gevolgen voor het perceel van inspreker zijn niet onderzocht. Het onderzoek heeft zich beperkt tot Nederlands grondgebied en niet tot het gebied dat hinder ondervindt van de geplande luchthaven. Bovendien is het onderzoeksgebied willekeurig gekozen. Ook de gevolgen van de percelen die onder de totale start- en landingsroutes liggen zijn niet onderzocht.</p>
<p>Alle onderzoeken zijn uitgevoerd op basis van Nederlandse wetgeving. In het voor deze structuurvisie fase uitgevoerde onderzoek blijkt dat er geen sprake is van relevante milieu effecten op Duits grondgebied.</p>
<p>Worden er contouren voor de aanvliegroutes vastgesteld boven grondgebied van Nedersachsen?</p>
<p>Dit is in deze fase nog niet aan de orde. Pas bij een luchthavenbesluit ontstaat er duidelijkheid over de aanvliegroutes.</p>
<p>Inspreker wijst er op dat onder de aanvliegroute, in de wijken Blanke en Brandlecht (Nordhorn), diverse scholen gelegen zijn die extra gevoelig zijn voor geluidsbelasting. Inspreker wijst op de gerechtelijk stappen die ondernomen kunnen worden indien deze scholen daadwerkelijk getroffen worden.</p>
<p>Pas bij een luchthavenbesluit ontstaat er duidelijkheid over de aanvliegroutes. De aangegeven geluidscontouren geven aan dat het niet te verwachten is dat er normen worden overschreden boven Duitse scholen.</p>
<p>Inspreker vraagt zich af waarom de kaarten met routes en contouren boven grondgebied van Nordhorn, die</p>

<p>Stadt Nordhorn tijdens de informele gesprekken met VTM heeft getoond, niet in de bijlagen bij de structuurvisie opgenomen zijn.</p>
<p>Deze informatie was slechts indicatief. Er kunnen geen rechten aan worden ontleend. Dit is ook medegedeeld.</p>
<p>Inspreker maakt bezwaar tegen de getekende contouren in SB van het vliegveld over het eigendom van inspreker, natuurgebied 't Holthuis, omdat dit de eigendomsituatie van inspreker aantast.</p>
<p>Pas bij een luchthavenbesluit kan bezwaar tegen een contour worden ingediend.</p>
<p>Inspreker concludeert dat de inwoners van de woonkern Haaksbergen weinig hinder zullen ondervinden van vliegbewegingen. Inspreker vindt echter dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar de geluidseffecten op 2 andere woonkernen, met name St. Isidorushoeve. Deze woonkern is dichters gelegen op de vliegroute, zoals in figuur 7 van de notitie is weergegeven.</p> <p>Inspreker geeft aan dat in de structuurvisie geen aandacht is besteed aan de geluidseffecten van <i>startende</i> vliegbewegingen boven de gemeente Haaksbergen, alleen van naderende. Inspreker wenst over beide te beschikken, zodat hij een inschatting kan maken van de geluidseffecten op woonkernen en recreatiegebieden. Aan de hand van de ter beschikking gestelde informatie is dat niet mogelijk.</p>
<p>Op basis van de geluidsonderzoeken valt boven deze kernen geen overschrijding van de normen te verwachten.</p>
<p>Inspreker verzoekt in de definitieve Structuurvisie de reëel te verwachten geluidsproblematiek en de daarbij behorende aantal vliegbewegingen en de vlieghoogtes op basis van de uitersten weer te geven: een optimistisch scenario en een pessimistisch scenario. Op basis daarvan kan de individuele bestuurder en burger zelf vaststellen of dit voor haar of hem aanvaardbaar is. Inspreker stelt dat op basis van de door VTM i.o. verstrekte geluidsgegevens de conclusie kan worden getrokken dat in geheel Twente en vooral het gebied binnen een straal van 50 kilometer vanaf het midden van de startbaan te maken zal krijgen met meer of minder geluidsoverlast. Hierbij moet rekening gehouden worden met een geluidsbelasting tot 100 dB(A) (uitgedrukt in L_{Amax},Sel).</p>
<p>In deze fase (opstellen structuurvisie) is het niet mogelijk gedetailleerde informatie te geven over aantallen vliegbewegingen en vlieghoogtes. Pas bij een luchthavenbesluit wordt hierover meer duidelijk. Dat is ook steeds zo gecommuniceerd aan mensen die voorafgaand aan de informatieavonden daar vragen over hadden. Toch bleven er over dit aspect vragen komen. Duidelijk werd dat de vragenstellers soms niet heel precies willen weten wat er kan gebeuren als er een burgerluchthaven komt, maar er al mee gediend zijn dat er een globaal en indicatief beeld geschetst wordt. Dit laatste mede in verband met krantenartikelen en verspreide folders waar een beeld werd neergezet van een luchthaven waar vele zeer lawaaiige vliegtuigen per uur, dag en nacht, op lage hoogte komen overvliegen. Besloten is daarom om tijdens de informatieavonden wel enige informatie over dit aspect te verstrekken. Inspreker beroept zich op die informatie. Echter voor zover er op die avonden informatie is verstrekt over aantallen vliegtuigen, vlieghoogtes en geluidsniveaus is daarbij steeds expliciet vermeld dat die informatie zeer globaal en indicatief is en er geen rechten aan kunnen worden ontleend. Op basis van de aannames met betrekking tot het toekomstige gebruik van het vliegveld is op die</p>

informatieavonden enige informatie verstrekt om aan te geven of er op een bepaalde plek enkele vliegtuigen per dag of enkele vliegtuigen per uur kunnen worden verwacht als er op basis van SB een burgerluchthaven zal komen. Het door inspreker gevraagde gaat voor deze fase te ver en is ook niet te beantwoorden.

3.2.3. Luchtkwaliteit

Inspreker is van mening dat in de rapportage onterecht staat vermeld dat de NO₂ en PM₁₀ (fijnstof) emissies op 0 worden verondersteld. Inspreker vraagt of hierin de emissies van stijgende en landende vliegtuigen zijn meegerekend.

In het plan-MER zijn voor SA de genoemde waarden op 0 gehouden, en voor SB met een hogere waarde gevuld (tabel 5.16); voor B zijn daar de luchtvaartemissies berekend.

Inspreker is van mening dat er geen sprake mag zijn van een toename van de emissie van NO₂ en PM₁₀ (fijnstof) en de depositie op Natura2000 gebieden.

De mate waarin van een dergelijke toename sprake is, is in het plan-MER onderzocht. De beoordeling van de effecten is daardoor meegewogen.

Inspreker vreest de schadelijke effecten van fijnstof (door het vliegverkeer en de toename in het autoverkeer) op uitbreidingsmogelijkheden voor de landbouw.

In het kader van de structuurvisie keuze is dit geen relevante vrees.

Inspreker verzoekt om onderbouwing van de mogelijkheden om de CO₂ te reduceren, met de DPO (Defensie Pijpleiding Organisatie) is immers nog niet gesproken.

Dit aspect komt in een latere fase aan de orde.

Het toenemende autoverkeer veroorzaakt ook een toename in de uitstoot van fijnstof, dit draagt niet bij aan een leefbaarder Twente.

Dit effect is meegenomen in de cumulatieve berekeningen in het plan-MER en de onderliggende onderzoeken. De luchtkwaliteit in Twente voldoet aan de gestelde Nederlandse norm, zo blijkt uit deze onderzoeken.

Boeren in het gebied grenzend aan Natura2000 gebieden moeten bewijzen dat ze bij uitbreiding van activiteiten geen vervuilende stoffen uitstoten. Inspreker is van mening dat VTM dit ook moet bewijzen.

Voor luchthavens en voor Natura2000-gebieden gelden door de wetgever gestelde normen – en die zijn niet identiek. VTM heeft in haar onderzoeken getoetst aan de voor luchthavens geldende normen.

Inspreker adviseert om, in geval van verdere uitwerking van SB, nader onderzoek te doen naar mitigerende en compenserende maatregelen om de uiteindelijke emissie aan onder andere fijnstof zo laag mogelijk te houden.

Deze aanbeveling wordt in een latere fase beoordeeld.

Inspreker geeft aan dat boeren in het Grafschaft moeten voldoen aan de strengste voedselisen als het gaat om zuiverheid van het geproduceerde. Dat is in strijd met de plannen voor de luchthaven.

Effecten op de zuiverheid van landbouwproducten zijn niet te verwachten.

Inspreker eist dat, als definitief besloten wordt tot het doorontwikkelen van model B, nader onderzoek plaatsvindt naar de schadelijke effecten van geluid en de emissie van (fijn)stof op de Stad Gronau.

Ook in een volgende fase worden alle noodzakelijke onderzoeken uitgevoerd. Of genoemd onderzoek daar bij hoort kan nu nog niet worden gezegd.

3.2.4. (Externe) Veiligheid

Inspreker vreest extra gevaren met de komst van luchthaven Twente, doordat de kans op ongelukken tussen vliegtuigen van Twente en Nordhorn-Range toeneemt. Inspreker is van mening dat dit een ongewenste toename is van het ongevalrisico mede vanwege de nabijheid van enkele nucleaire voorzieningen (Ahaus, Lingen, Almelo, Gronau). Inspreker is van mening dat dit op geen enkele wijze in de plannen en de afweging is betrokken. Inspreker wijst op de aanwezigheid van de uraniumopslagplaats bij Gronau, ca 14 km vanaf luchthaven Twente.

In de bijlage externe veiligheid bij het plan-MER is volgens de geldende normen onderzocht welke mogelijke effecten optreden. Van mogelijke relevante effecten bij de Nordhorn Range, of bij de genoemde nucleaire voorzieningen, is geen sprake. Er is dus geen aanleiding om aan de veronderstelde toename van het ongevalrisico betekenis toe te kennen.

Inspreker is van mening dat de contouren voor externe veiligheid van voor 2003 niet kunnen worden berekend omdat hiervoor geen modellen bestaan. Daarom is een uitspraak over toe- of afname van de veiligheid niet mogelijk. Scores op dit vlak voor SB kunnen dan ook niet worden geverifieerd.

In het plan-MER en de bijlage externe veiligheid is aangegeven hoe met dit manco is omgegaan.

De geluidszone en de bijbehorende veiligheidszone zijn niet correct berekend omdat deze is gebaseerd op een te optimistische vlotmix en passagiersaantallen (en dus op verkeerde aannames).

De geluids- en externe veiligheidscontouren zijn berekend op basis van de gehanteerde aannames voor het vliegverkeer; de berekeningen zijn correct uitgevoerd. Inspreker lijkt van mening te zijn dat andere aannames gehanteerd zouden moeten worden.

Op het vliegveldterrein staan nog enkele objecten die nog worden gebruikt door het ministerie van Defensie. Rond enkele van die aan te houden clusters zijn belemmeringzones van toepassing. In paragraaf 4.11 en afbeelding 4.9 zijn deze zones niet volledig weergegeven. De zone van 70 m rond de radarinstallatie ontbreekt geheel. Deze zone dient echter vrij gehouden te worden van bebouwing (gezondheidsrisico's). Zie hiervoor de brief van de inspreker gedateerd op 19-5-2009 met als kenmerk 2009004504.

De zienswijze geeft terecht aan dat genoemde zones moeten worden toegevoegd.

Inspreker is van mening dat de veiligheidsrisico's worden 'weggeredeneerd' en dat er geen lering wordt getrokken uit het verleden (Bijlmer, Turkish Airlines).

De wetgever bepaalt in hoeverre lering uit ongevallen moet leiden tot wijziging of aanscherping van normen. In het plan-MER zijn de nu en binnenkort geldende normen gebruikt voor toetsing van de voornemens en de mogelijke effecten.

Inspreker is van mening dat het risico op ongelukken als gevolg van 'aanvaringen' met vogels te groot is.

Voor het risico op 'vogelaanvaringen' gelden normen; deze zijn toegepast bij het beoordelen van het plan, en daaruit blijkt niet dat er sprake is van te grote risico's.

Inspreker wijst op het Exxon Mobil aardgasstation in Itterbeck, met een capaciteit van meer dan 700 miljoen m³ aardgas.
Uit de onderzoeken naar externe veiligheidsrisico's is niet gebleken dat van een relevante vergroting van risico's op deze locatie sprake zal zijn, door luchtverkeer dat van de luchthaven Twente gebruik zal (kunnen) maken.
Inspreker wijst er op dat in SB de ligging en het verloop van de kerosinepijplijn ontbreekt. Dit is van belang om het risicoprofiel te kunnen benaderen ten opzichte van de geplande ruimte voor publieksvoorzieningen en bedrijfsactiviteiten.
De brandstofleiding is niet opgenomen in de planontwikkeling van SB; maar is in de studie "Kansenkaart voor duurzame gebiedsontwikkeling" gesignaleerd als kansrijke optie. Daarvoor is een nadere uitwerking nodig.
De gehele zone tussen Frans op den Bult en de A1-afrit Oldenzaal zit ingeklemd tussen snelweg en spoor, waardoor het beperkt is in de aanleg van vluchtwegen en beperkt toegankelijk voor hulpdiensten. Inspreker acht deze zone minder geschikt voor publieksintensieve functieontwikkeling. Voor deze functies zijn andere ruimtes elders in Twente geschikter, zoals Het Hulsbeek.
Met de strategische ligging bij de multimodale knoop achten wij deze strook uitermate geschikt voor publieksintensieve voorzieningen, omdat deze strook goed bereikbaar is. Bij de feitelijke invulling zal nader op veiligheidsaspecten worden ingegaan, waarbij wettelijke kaders leidend zullen zijn.
Inspreker stelt dat terroristische aanslagen in Twente niet uit te sluiten zijn. Laag overvliegende vliegtuigen over woonwijken zijn een makkelijk doelwit.
Van een relevant groter risico is in de voorgestelde structuurvisie echter geen sprake.
Inspreker is van mening dat de input over de externe veiligheid onjuist is overgenomen. Dit geldt zowel voor het persoonlijk als het groepsrisico.
De onderzoeken naar externe veiligheidseffecten zijn volgens de daarvoor geldende (en deels in de nabije toekomst geldende) regels uitgevoerd.
Inspreker is van mening dat juist in de aanvliegroutes het ongevalrisico veel groter is dan elders.
Hiermee is rekening gehouden door een gebied in de aanvliegroute, vlak bij de baankop, te voorzien van een 'externe veiligheidscontour'. Binnen deze contour mag er niet worden gebouwd.

3.3. Welzijn

3.3.1. Gezondheid

Inspreker mist begrippen als welzijn en natuurbeleving in de ter inzage gelegde stukken.
Zowel in het onderzoek naar milieueffecten als in de Kosten-Baten-Analyse zijn begrippen als natuur en landschap meegewogen. De (subjectieve) beleving van die begrippen is niet meegenomen. Welzijn is een begrip waaronder ook een aantal criteria uit genoemde onderzoeken kan worden gerekend. Ook het hebben van werk draagt bijvoorbeeld in belangrijke mate bij aan het welzijn van mensen.

<p>Inspreker vreest voor aantasting van zijn/haar gezondheid. Gezondheidsschade als gevolg van vlieglawaai en emissie van schadelijke stoffen is wetenschappelijk bewezen, medici waarschuwen er al langer voor. Daarnaast vreest inspreker voor de ontwikkeling van zijn kinderen als gevolg van een gebrek aan rust en slaap.</p>
<p>De mate waarin overlast door vliegtuigbewegingen wordt ervaren is van groot belang bij het eventueel optreden van gezondheidsschade. De onderzoeken die in het kader van het plan-MER zijn uitgevoerd laten zien dat de mogelijk te verwachten geluidsbelasting binnen de normen blijft die de Nederlandse wetgever hiervoor heeft gesteld.</p>
<p>Inspreker verzoekt onderzoek te doen naar de schadelijke effecten die de komst van een luchthaven kan hebben op de kwaliteit van leven in Twente (onder andere het effect van langdurige blootstelling aan geluidsoverlast, stress).</p>
<p>In het kader van de structuurvisie-beoordeling zijn voldoende onderzoeken uitgevoerd.</p>
<p>In het verlengde van de start en landingsbaan staat een brede school. Als gevolg van de komst van de luchthaven zullen de hoeveelheden fijnstof en andere lucht vervuilende gassen toenemen en zal het klimaat op die school verder verslechteren. Is hier in het onderzoek rekening mee gehouden?</p>
<p>Ja, in de onderzoeken voor het plan-MER is met de mogelijke effecten van vliegverkeer en wegverkeer op het vlak van fijn stof en de luchtkwaliteit rekening gehouden.</p>
<p>Wat wordt er geregeld voor mensen in de betreffende woonwijken die de psychische belasting aan de aantasting van het leef- en woonklimaat niet langer aankunnen? Waar kan eventueel optredende schade aan de gezondheid in het algemeen en het gehoor in het bijzonder worden verhaald?</p>
<p>Bij een besluit over een structuurvisie worden geen uitspraken gedaan over wat er voor de bedoelde situatie zou kunnen worden geregeld. Voor zover dat van toepassing kan zijn, komt dat bij een eventueel luchthavenbesluit of bestemmingsplanprocedure aan de orde. De Nederlandse wet- en regelgeving kent geen aparte procedure voor het verhalen van gezondheids- of gehoorschade; hiervoor zullen de algemene procedures gevolgd moeten worden (indienen van een onderbouwde aanspraak op geleden schade bij het bevoegde gezag).</p>
<p>Door de techniek van hoortoestellen hebben veel dove en/of slechthorende mensen meer last van omgevingsgeluid dan horende mensen. Daarnaast is er een groot aantal mensen die overgevoelig zijn voor geluid of die last hebben van oorsuizing. Voor de laatste categorie geldt dat omgevingslawaai de klachten doet verergeren.</p>
<p>De normering voor geluidbelasting die volgens de Nederlandse wetgeving geldt, houdt hier in voldoende mate rekening mee. Voor de uitwerking van een luchthavenbesluit voor Twente zijn die normen uiteraard maatgevend (en de ruimte die in de SB wordt gegeven is qua geluidbelasting aanzienlijk kleiner dan de ruimte die door de Koninklijke Luchtmacht gebruikt kon worden en gebruikt is).</p>
<p>Inspreker stelt dat het bewezen is dat gezondheidsschade als gevolg van een luchthaven zich uit in de vorm van stijging van het aantal kinderen met ADHD, stijging van COPD, hart- en vaatziekten, diverse vormen van kanker en slaapproblemen. Psychische problemen, angst- en spanningstoornissen, overspannenheid en in</p>

ernstige mate gevolgen voor depressie en schizofrenie en andere psychosen. Dit leidt tot een duidelijke stijging van medicijngebruik.
De onderzoeken die in het kader van het plan-MER zijn uitgevoerd laten zien dat de mogelijk te verwachten geluidsbelasting binnen de normen blijft die de Nederlandse wetgever hiervoor heeft gesteld.
Inspreker pleit er voor om de gezondheidseffecten van met name SB beter in kaart te brengen, bijvoorbeeld door het uitvoeren van een Gezondheidseffectscreening (GES) en een berekening van de te verwachten korte en lange termijn gezondheidseffecten van fijnstof conform de Richtlijn luchtkwaliteit en gezondheid 2008.
In het plan-MER is toegelicht, in par. 5.1, hoe is omgegaan met deze aspecten.
Inspreker stelt dat is aangetoond dat vrouwen die in de buurt wonen van een snelweg, treinstation of vliegveld, een grotere kans hebben om borstkanker te krijgen dan vrouwen die in een rustige omgeving wonen. De komst van luchthaven Twente verhoogt daarmee de kans op borstkanker.
De bron voor deze stelling is ons niet bekend. In welke mate een oorzaak-gevolgrelatie voor een eventuele luchthaven Twente aanwezig kan zijn, is thans door ons niet te beoordelen.
Inspreker is van mening dat ook het luchtruim behoort tot de leefomgeving van de mensen. De staat dient er voor te zorgen dat mensen gevrijwaard worden van schadelijke invloeden.
De wetgever bepaalt de normen waaraan de door inspreker bedoelde zorgplicht wordt getoetst. Voor een luchthaven gelden op basis daarvan de normen van de Wet luchtvaart en de daaraan verbonden besluiten en regelingen.
Inspreker is van mening dat de piekbelasting van de luchthaven direct samenvalt met de vakantieperiode waarin mensen thuis zoeken naar ontspanning.
Dit hoeft niet voor al het luchtverkeer te gelden. Zakelijk verkeer en in mindere mate vrachtverkeer zullen juist in vakantieperiodes minder voorkomen.
Inspreker stelt dat Stadt Bad Bentheim het recht heeft om de dreigende gezondheidsrisico's veroorzaakt door geluid en uitstoot van gassen van vliegtuigen van luchthaven Twente, juridisch aan te vechten. Inspreker verwijst in deze naar Flughafen Berlin-Schönefeld, dat beperkingen oplegde aan de grootte van omliggende woongebieden. Uit jurisprudentie blijkt dat een getroffen stad het recht heeft om via juridische wegen te voorkomen dat geluidsoverlast op haar grondgebied ontstaat. Dat geldt ook voor gezondheidsschade door stikstofoxyde (art. 10a Plan-UP richtlijn). Inspreker verwijst ook naar de omvorming van vliegveld Weeze, waarbij een Nederlandse gemeente (Bergen red.) belanghebbend is bevonden.
Het recht op discussie en znodig juridische procedures wordt niet bestreden. Bij de bestuurlijke discussie én bij de juridische procedure zal (ook) van een belangenafweging sprake zijn.
Inspreker is 4 jaar geleden verhuisd van onder de rook van Schiphol (Edam) naar Overdinkel. Inspreker heeft in het westen met name hinder ondervonden van de slechte luchtkwaliteit, en had daar last van een chronische bronchitis. Sinds de verhuizing naar Overdinkel is inspreker erg opgeknapt en geniet van de rust en vooral ook van de schone lucht. Inspreker is van mening dat hier op dit moment al voldoende elementen aanwezig zijn die een directe bedreiging vormen voor de luchtkwaliteit (A35 / A1, Urenco (Almelo en

Gronau), druk vliegverkeer). Een vliegveld zou een verslechtering van de situatie betekenen.
Inspreker had ten tijde van zijn verhuizing rekening kunnen houden met een mogelijke doorstart van de luchthaven. Al bijna 80 jaar is er sprake van een luchthaven Twente.
Inspreker stelt dat haar gezondheid wordt aangetast door vlieglawaai, uitstoot van gassen, stof en in het bijzonder door nachtelijk vliegverkeer na 22:00 uur. Inspreker is van mening dat de gevolgen van deze overlast op het eigen perceel (op ca 12 km afstand) dienen te worden onderzocht.
Alle voor deze fase noodzakelijke onderzoeken zijn uitgevoerd.

3.3.2. Woongenot

Inspreker is van mening dat de buitenruimte van zijn woning nog maar voor een heel beperkt deel bruikbaar zal zijn als gevolg van de plannen voor de luchthaven.
Overlast is sterk afhankelijk van de plaats waar men woont, van de feitelijke vliegroutes en van de individueel verschillende beleving van de effecten van het luchtverkeer.
Inspreker vreest voor aantasting van zijn/haar woongenot. Inspreker geeft aan dat haar inwoners gesteld zijn op de rust die ze kunnen genieten nu de militairen weg zijn en de chloortrein niet meer rijdt. De in gang gezette herstructurering heeft bewoners hoop gegeven voor de toekomst. Een nieuwe luchthaven en de daarmee gepaard gaande overlast voor de Berflo Es doen dit toekomstperspectief in rook opgaan.
Inspreker vreest schade door inkomensderving (verhuur appartementen e.d. aan toeristen).
VTM heeft de missie om een economisch sterker en duurzamer Twente te realiseren middels de gebiedsontwikkeling. Een compacte luchthaven in het groen draagt hier het beste aan bij. Er is gestreefd naar een evenwicht tussen economische structuurversterking en de fysieke leefomgeving door duidelijke grenzen te stellen aan de ontwikkeling.
Het recht op planschadecompensatie wordt per geval bekeken in de bestemmingsplanprocedures. Er is overigens geen sprake van een nieuwe luchthaven.
Inspreker is ook tegenstander van de luchthaven omdat de extra fijnstof als gevolg van het vliegverkeer (en het wegverkeer) de leefbaarheid in Twente niet ten goede komt. Twente kan volgens de insprekers meer bieden dan een vliegveld ooit zou kunnen.
De mogelijke effecten van lucht- en wegverkeer zijn onderzocht in het kader van het plan-MER. Daaruit is gebleken dat deze effecten ruim binnen de geldende normen blijven.
Inspreker is tegenstander van de luchthaven omdat het ten koste gaat van zijn welzijn en deels ook welvaart. Het welzijn wordt aangetast omdat de vliegroutes in de directe nabijheid liggen van zijn woon- en leefomgeving. Als gevolg daarvan vreest hij overlast: geluidhinder, fijnstof, visuele hinder, inbreuk op privacy, inbreuk op rust, waardevermindering van de woning, lozing van kerosine in leefomgeving, aantasting van het gevoel van veiligheid en aantasting van waardevolle gebieden en evenementen. Een

luchthaven ontnemt inspreker de mogelijkheid te ontspannen (onder andere door te wandelen in 'de tuin van Nederland') in zijn omgeving. Al deze zaken veroorzaken een negatief effect op het lichamelijke en geestelijke welzijn.
In het plan-MER en de daarbij uitgevoerde onderzoeken is aangegeven welke mogelijke effecten op genoemde aspecten te verwachten zijn bij het realiseren van SB. In de algehele afweging zijn deze aspecten, die door inspreker als negatief worden beschouwd, verdisconteerd.
Inspreker wenst alle onderliggende stukken te ontvangen ter toetsing, de gevolgen voor huis en grond van inspreker zijn niet vast te stellen doordat onderzoeken uitsluitend voor Nederlands grondgebied zijn uitgevoerd.
De uitgevoerde onderzoeken hebben betrekking op het gebied waar relevante effecten voor het milieu (in brede betekenis) zouden kunnen optreden. De verwachting is dat geen relevante milieueffecten buiten het onderzoeksgebied zullen optreden. Het onderzoeksgebied bevindt zich geheel binnen Nederland.
Inspreker vraagt zich hoe art. 21 Grondwet ("De zorg van de overheid is gericht op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming van het leefmilieu") zich verhoudt met de aanleg van een luchthaven met woonwijken op slechts 2 km afstand van de baankoppen.
De grondwettelijke zorgplicht wordt in Nederland inhoud gegeven door de wetgever. Die heeft in de Wet luchtvaart en daaraan gekoppelde besluiten en regelingen de normering aangegeven die moet worden toegepast. Van de aanleg van een luchthaven of verandering van de locatie van baankoppen is overigens geen sprake; er is al een geruim aantal jaren een luchthaven aanwezig met de huidige baankoppen.
Inspreker is van mening dat vliegveld Twente een gevaar vormt voor de evangelisch-gereformeerde kerkgemeenschap Schüttof. Het vormt een gevaar voor lijf en leden voor leden van de kerkgemeenschap en een bedreiging voor het recht van vereniging van de kerkgemeenschap. Het recht op een ongestoorde beleving van de religie wordt geschaad.
Wij delen de stelling van de inspreker niet.
Inspreker vindt dat men naar de negatieve effecten op de economie in Gildehaus op dit moment alleen maar kan raden.
Onderzoek heeft aangetoond dat de economie positieve impulsen krijgt van de aanwezigheid van een regionale luchthaven. Overal in de wereld treedt dat effect op. Gildehaus kan hier ook van profiteren.
Inspreker stelt als randvoorwaarden bij de heropening van de luchthaven dat er geen extra overlast in Lonneker ontstaat als gevolg van de komst van het vliegveld.
Er is sprake van een doorstart van een bestaand vliegveld, niet van de komst van een nieuw vliegveld. Niet gebleken is dat er ten gevolge van de voorliggende plannen extra overlast in Lonneker zal ontstaan.

4. RUIMTELIJKE ASPECTEN STRUCTUURVISIES

4.1. *Natuur / EHS*

Inspreker geeft aan dat bestaande natuurgebieden minder aantrekkelijk worden voor bezoekers vanwege geluidsoverlast en dat de gecreëerde natuur daardoor niet over de door VTM beweerde recreatiewaarde beschikt. Hoe is dit in overeenstemming te brengen met de in de Toekomstvisie Enschede geschreven wervende teksten over (het behouden van) natuurschoon?
De gevolgen voor de natuurgebieden zijn meegenomen in de plan-MER studie en daarbij worden geen wettelijke normen overschreden. Op basis van de visies worden grote delen van het gebied toegankelijk voor recreatieve doeleinden.
NO-Twente is sinds enige tijd een <i>nationaal</i> landschap. (1 van de 20 in Nederland). Deze zijn door de rijksoverheid aangewezen en herbergen unieke cultuurhistorische landschappelijke of natuurwetenschappelijke kwaliteiten. Het vliegveld ligt direct ten zuiden van dit nationale landschap en vormt derhalve een rechtstreekse bedreiging van bovengenoemde kwaliteiten. De instandhouding van het nationaal landschap en realisatie van een vliegveld gaan niet samen.
De gevolgen voor de natuur zijn meegenomen in de plan-MER studie en daarbij worden geen wettelijke normen overschreden. Een luchthaven en het in stand houden / beschermen van de (kwaliteiten van) natuurgebieden, kan wel degelijk samengaan. Binnen de huidige militaire geluidscontour van de vliegbasis hebben de natuurwaarden zich kunnen ontwikkelen.
De groene route tussen Hengelo en Oldenzaal krijgt te maken met lawaai van vliegtuigen. Daarnaast zal ter hoogte van de Sniedersveldweg en Knollertveldweg een groot parkeerterrein verrijzen, aan de zuidzijde komt een enorm gebied bestemd voor leisure. Dit gaat ten koste van het landschappelijke karakter. Deze route is van belang omdat het de enige landelijke route is tussen Oldenzaal en Hengelo geschikt voor langzaam verkeer dat de hoofdweg wil vermijden.
De genoemde route is ook in SB ingepast als fietsvoorziening; daarnaast zijn er alternatieven via het landschappelijke gebied ten oosten van de baan.
Inspreker is van mening dat de natuur in het gebied (SB) zich niet optimaal kan ontplooien zoals beweerd.
Binnen SB wordt een groot areaal nieuwe natuur gerealiseerd, in samenhang met versterking en herstel van de beeklopen. Daarmee wordt een sterk groenblauw casco gerealiseerd dat een grote verwevenheid heeft met de bestaande omliggende natuurgebieden en EHS-verbindingen. Dit kader biedt goede kansen voor natuurontwikkeling.
Inspreker hoopt op vernieuwde inzichten om op basis van ecologische argumenten de realisatie van de luchthaven niet door te zetten.
In een plan-MER studie zijn de milieueffecten van SB onderzocht. Daarbij worden geen wettelijke normen overschreden.
Inspreker gaat er vanuit dat er in de plannen voldoende ruimte over blijft voor de natuur.
In beide visies is sprake van een substantiële invulling van de gebiedsontwikkeling met natuur en groen door de realisatie van EHS, landgoederen en landbouw en overige groenstructuren.
Inspreker is van mening dat, gelet op de aanwezige flora en fauna, een groot deel van het plangebied EHS-waardig is.

Wij delen deze mening, en zien daarmee in beide visies kansen voor een versterking van de EHS.
Inspreker is van mening dat het plangebied een bijzondere ecologische en maatschappelijke waarde heeft. Inspreker is van mening dat een gedegen onderzoek naar deze waarden ontbreekt waardoor beoordeling op een goede manier niet mogelijk is.
Wij zijn het met u eens dat het om een waardevol plangebied gaat. Conform de geldende wet- en regelgeving is onderzoek verricht naar de milieueffecten (plan-MER) en zijn de maatschappelijke kosten & baten in beeld gebracht (KBA). In deze fase van de planvorming is dat voldoende om een besluit te kunnen nemen.
Wordt toegestaan om welke vogel dan ook, af te schieten of te verjagen?
Het verjagen van vogels zal niet gebeuren door jacht. Hiervoor is al jaren, ook op andere luchthavens het zgn. 'bird control' in gebruik. Vogels worden door middel van akoestische signalen verjaagd.
Een rechtmatig besluit over de luchthavenontwikkeling kan op grond van de voorliggende documentatie niet genomen worden omdat de noodzakelijke toetsing aan Natura2000-richtlijnen niet heeft plaatsgevonden. BUND heeft twijfels over het onderzoek met betrekking tot de Nederlandse Natura2000-gebieden, maar geeft aan dat zeker de effecten op een 8-tal met name genoemde Duitse gebieden niet onderzocht zijn, en dat in ieder geval onderzocht moet worden of door cumulatie niet de kritische grenzen worden overschreden. Daarbij gaat het om habitats die gevoelig zijn voor voedingsstoffen, en over de effecten van 'fuel dumping'.
De stelling van inspreker is onjuist. Voor zover van relevante effecten sprake kan zijn heeft toetsing aan de Natura2000-richtlijnen plaatsgevonden. Voor de door BUND genoemde Duitse gebieden kan, gezien de afstand tot de luchthaven en de afstand-effect-relaties, geen sprake zijn van relevante effecten. Overigens is fuel dumping al sinds enige tijd niet meer toegestaan, uitgezonderd noodsituaties.
Aanzienlijke aantasting van natuur en landschap zijn te vrezen. In het westelijke deel van de Nordhorn-Bentheimer vlakte zit de grootste dichtheid van wulpen van Niedersachsen. Het Syen-Venn moet feitelijk als vogelbeschermingsgebied beschouwd worden. Dan is het verboden om verslechtering van de toestand te bewerkstelligen. Laag vliegende vliegtuigen hebben een verstoring effect op wulpen, in combinatie met een onbekend en lawaaiig object, dat lijkt op een vijand. Overvliegen op 2000 ft kan dus een verstoring van het broedsucces tot gevolg hebben.
Conform de geldende wet- en regelgeving is onderzoek verricht naar de milieueffecten (plan-MER) van SB op de omgeving. In deze fase van het planproces is het gericht op het gebied waar relevante effecten verwacht kunnen worden. De Nordhorn-Bentheimer vlakte valt hier buiten.
Inspreker vraagt zich af of de aanwezigheid van bijzondere diersoorten de komst van de luchthaven kan belemmeren. Inspreker is van mening dat hier sprake van is in het gebied ten (noord)oosten van het toekomstige vliegveld.
Voor het opstellen van de plan-MER zijn rapportages gebruikt over de aanwezigheid van bijzondere diersoorten. De mogelijke effecten van SB op de omgeving zijn onderzocht en beoordeeld conform de geldende wet- en regelgeving. Op basis hiervan worden er geen relevante verstoringen verwacht.
Inspreker stelt als algemene conclusie is dat beide modellen sterk negatief zullen uitpakken voor de

natuurterreinen als gevolg van verslechtering van de hydrologische situatie.
Wij zijn van mening dat t.o.v. de huidige situatie, de hydrologische situatie voor het terrein en de omgeving in beide structuurvisies aanmerkelijk verbetert, hoewel SA hierin nog beter scoort dan SB .
Inspreker is verbijsterd over het feit dat op geen enkele wijze blijkt is gegeven van het feit dat de hydrologie en de natuur bestaan uit samenhangende systemen. In het ontwerp is willekeurig ingegrepen in de noodzakelijke samenhang van die systemen om een economische functie in het plan een plaats te geven.
Wij bestrijden dat er geen aandacht is gegeven aan de samenhang tussen de waterhuishouding en natuur, en zijn van mening dat met de voorstellen in de beide structuurvisies constructieve groenblauwe casco's zijn aangegeven. Hiervoor is mede gebruik gemaakt van de adviezen van het waterschap Regge en Dinkel.
Duurzaamheid van het water/natuursysteem wordt niet herkend in beide modellen. Doordat bestaande natuur en hydrologische situatie sterk inboeten aan kwaliteit en veerkracht, concludeert inspreker dat de duurzaamheid van water en natuur afnemen. Plannen moeten ingrijpend worden bijgesteld.
Wij zijn van mening dat met de voorstellen in de beide structuurvisies constructieve groenblauwe casco's zijn aangegeven. Hiervoor is mede gebruik gemaakt van de adviezen van het waterschap Regge en Dinkel. Deze voorstellen resulteren in versterking en uitbreiding van bestaande beeksystemen.
Inspreker bezit en beheert vijf natuurterreinen rond het vliegveld Twente en voelt zich daardoor zeer betrokken bij ontwikkelingen die zich voordoen. De zienswijze richt zich op de relatie tussen structuurvisies en terreinen die daardoor beïnvloed worden. Landschap Overijssel heeft tijdens de schetsdagen Landen in het Landschap aangegeven dat de plannen beoordeeld worden op hun effecten op de natuur en het watersysteem. Er zijn drie voorwaarden geformuleerd: - watersysteem met bronnen en beken dient hersteld te worden; - versterking en herstel van natuur dient aan te sluiten bij de bestaande natuurgebieden rondom het vliegveld; - het vliegveldgebied moet in de toekomst zoveel mogelijk opengesteld worden voor recreanten; Aangevuld met voorwaarden over de EHS en de infrastructuur. Deze zijn als kernwaarden geformuleerd en als opdracht meegegeven aan de stuurgroep vanuit gemeente Enschede.
In intensief overleg met Landschap Overijssel zijn deze drie voorwaarden zoveel mogelijk verwerkt in de ontwerpen van beide structuurvisies. Landschap Overijssel heeft, net als het waterschap Regge & Dinkel bijgedragen aan deze verkenning.
Inspreker is van mening dat SA alsnog meer in overeenstemming moet worden gebracht met het TX-change model waarin het concept van het groenblauwe casco geïntroduceerd is. Dit betreft het alternatief zonder vliegveld waar de samenhang in het watersysteem het leidende principe was, scoorde goed.
Wij zijn van mening dat SA is geoptimaliseerd n.a.v. nieuwe inzichten vanuit de markt en de ruimtelijke inrichting (waaronder de waterhuishouding). Wij menen dat het groenblauwe casco voor SA, in combinatie met de ruimtelijke zichtlijnen en open ruimten, een goed verbindend ontwerp motief is.
SB is volgens inspreker niet acceptabel, omdat het leidt tot een dermate grote extra verdroging in de omgeving dat het niet voldoet aan de bestuurlijk overeengekomen Kernwaarden uit 2005.

<p>Wij zijn van mening dat deze kernwaarden zoveel mogelijk zijn verwerkt in de ontwerpen van beide structuurvisies. Ten opzichte van de huidige situatie leidt dit tot een sterke verbetering van het groenblauwe casco. Landschap Overijssel en Waterschap Regge & Dinkel hebben bijgedragen aan deze verkenning en situering van de waterhuishouding.</p>
<p>Het landschapsbeeld van SB is minder in harmonie met de omgeving dan SA waardoor het gebied in de vorm van SB zich als het ware afzet tegen het omringende landschap. Er is geen sprake van naadloze aansluiting bij het landschapsbeeld op het gebied van het vliegveld met gebouwen en voorzieningen en de natuur ten zuiden ervan.</p>
<p>SB zet in op een compacte luchthaven in het groen. Het is vanzelfsprekend dat de luchthaven landschappelijk gezien een dominante figuur is in het ontwerp van SB. Terecht beoordeelt de plan-MER deze structuurvisie dan ook minder goed dan SA als het gaat om het thema 'effecten op landschap'.</p>
<p>Inspreker is van mening dat er bos gespaard wordt, maar dat het resterende bos qua natuurwaarde inboet.</p>
<p>Er verdwijnt bos, maar er komt ook natuur bij. De plan-MER studie geeft aan dat beide plannen goed scoren op het onderdeel natuur.</p>
<p>Inspreker is van mening dat er een robuuste EHS moet komen ten zuiden van de startbaan. Deze EHS moet aansluiten op de verbinding naar NO Twente en ZW Twente.</p>
<p>De voorstellen met een nieuwe EHS ten zuidoosten van de startbaan, vormen een belangrijke versterking in de EHS. De verbinding tussen NO en ZW Twente wordt hiermee ook verbeterd.</p>
<p>Inspreker vreest aantasting van de kwaliteit van het water door incidentele vervuilingen met kerosine en olie. Inspreker vraagt meer aandacht te besteden aan de zuivering van het platform en andere opstelplaatsen voor lozing. Vloeistofdichte vloeren moeten zorgen dat brandstof en olieproducten niet in de bodem verdwijnen.</p>
<p>Het voorkomen en verwerken van vervuilingen is onderdeel van de planuitwerking van de luchthaven.</p>
<p>Inspreker constateert dat het een opgave wordt om het gebied op een duurzame wijze in te richten. De door u gekozen kunstmatige oplossingen zorgen op bepaalde locaties voor grote verdroging. Inspreker dringt aan op nader onderzoek.</p>
<p>Voor deze fase van de planvorming is er voldoende studie verricht naar de situering van de waterhuishouding. In een volgende fase wordt er een waterhuishoudingplan opgesteld waarin de aspecten verdroging en vernatting zullen worden meegenomen.</p>
<p>Inspreker is van mening dat de aanwezigheid van een grote variatie in Rode Lijst soorten het gebied bijzonder waardevol maken. Inspreker is van mening dat juist voor deze soorten de versnippering erg schadelijk is.</p>
<p>De plan-MER studie beoordeelt beide structuurvisies positief, als het gaat om het thema 'versnippering' van natuurgebieden (ecologische cohesie). Daarbij is ook rekening gehouden met aanwezige fauna (o.a. Rode Lijst).</p>
<p>Inspreker is van mening dat met de ontwikkeling van de A1 zone in SB het waardevolle, kleinschalige landschap in deze zone onnodig wordt vernield. Inspreker verzoekt, mocht er toch een vliegveld komen, om de A1 zone te ontzien, zodat de volgende generaties er van kunnen genieten.</p>

Inspreker is van mening dat de invulling van de A1-zone klein en compact zou moeten zijn.

In SB wordt vooralsnog ingezet op een geconcentreerde ontwikkeling rondom een toekomstig multimodaal knooppunt bij de A1. Alhoewel het gebied tussen de Oude Postweg, de provinciale weg en de Rijksweg A1 tot de afslag Oldenzaal nog niet specifiek ingevuld kan worden als toekomstige locatie voor een bedrijvenpark, in de vorm van een bedrijfs- c.q. werklandschap, blijft dit een serieus te onderzoeken mogelijkheid.

4.2. Programmatische invulling**4.2.1. Bedrijven en kantoren****Inspreker verzoekt om op de bedrijventerreinen die zijn genoemd in de structuurvisies, geen vestigingsmogelijkheden te bieden aan bedrijven die elders ongewenst zijn.**

In de structuurvisie is een duidelijke afbakening aangegeven met platformgebonden, luchthavengebonden en innovatieve bedrijvigheid. Overigens is in het duurzaamheidsonderzoek van Saxion Hogeschool juist gepleit voor het onderzoeken van eventuele verplaatsing van verstorende bedrijvigheid naar locaties in het gebied. Een eventuele herhuisvesting van deze bedrijven moet wel passen binnen de kaders van SA en SB.

Inspreker vraagt een uitspraak over de wenselijkheid / aanvaardbaarheid van een brandweer oefencentrum als beschreven in de MER zowel voor SA als SB.

Mede aan de hand van de regionalisering van de brandweeractiviteiten zien wij goede kansen voor de realisatie van een brandweeroefencentrum. In de SB kan er tevens sprake zijn van een gedeeld belang, om de brandweer ook in te kunnen zetten ten behoeve van de luchthaven.

Inspreker vraagt aandacht voor de verdringingseffecten (van de ruimtelijke mogelijkheden) van de geplande voorzieningen. Inspreker verzoekt om verduidelijking hieromtrent. Inspreker heeft geen bezwaar tegen de structuurvisies mits dit niet leidt tot nadere inperking van de lokale mogelijkheden op het gebied van woningbouw, bedrijventerreinen en recreatieve initiatieven.

De bedrijfsterreinontwikkelingen nabij de luchthaven dragen een specifiek karakter en zijn ook als zodanig benoemd. Deze zijn daarmee onderscheidend en complementair aan de overige bedrijfsterreinontwikkelingen in de regio. De woningbouwvoorstellen passen bij de Enschedese opgave voor extensieve woningbouwplannen en richten zich op niches in de markt.

Inspreker is van mening dat de in visie B opgenomen invulling van de A1-zone, met slechts een deel van die zone, onevenwichtig is. De A1-zone als geheel is één samenhangend geheel en de invulling voor dat gehele gebied met onder meer werklandschappen, zoals in een eerdere fase besproken, past bij aard en karakter van Dinkelland. Inspreker wijst er op dat ook Atelier Overijssel gepleit heeft voor een integrale benadering van de gehele zone. Doel hiervan is een extensieve additionele bedrijvigheid te bereiken waarbij het kader wordt gevormd door het oorspronkelijke landschap.

Alhoewel het gebied tussen de Oude Postweg, de provinciale weg en de Rijksweg A1 tot de afslag Oldenzaal nog niet specifiek ingevuld kan worden als toekomstige locatie voor een bedrijvenpark, in de vorm van een

bedrijfs- c.q. werklandschap, blijft dit een serieus te onderzoeken mogelijkheid. De keus over een mogelijke (her)ontwikkeling van dit gebied moet in samenhang met de gehele ontwikkeling van de zogenaamde A1 zone worden gezien. Aangezien de studies over de A1 zone nog niet zijn afgerond is over een herontwikkeling van het voornoemde gebied nog geen definitief uitsluitsel te geven. Daarnaast zal bij de afweging de capaciteit en differentiatie in aanbod van bedrijventerrein in Twente een zwaarwegende rol spelen. Ook de relatie met de ontwikkeling in Hart van Zuid is bij de te maken afweging van belang. Een mogelijke herontwikkeling van het gebied tussen de Oude Postweg, de provinciale weg en de Rijksweg A1 tot de afslag Oldenzaal zal op een verantwoorde en respectvolle wijze moeten omgaan met de natuur waarden van het gebied, een en ander passend bij de aard en karakter van het gebied. Voor de volledigheid wordt er op gewezen dat er uiteindelijk ook voor kan worden gekozen het gebied niet te ontwikkelen.

Inspreker formuleert het dilemma voor de bedrijvigheid in een kwetsbaar gebied nabij de aansluiting op de A1. Hoe verhoudt dit nieuwe bedrijventerrein zich tot het uitvoeringsprogramma Herstructurering bedrijventerreinen? Inspreker is van mening dat het verstandig is om met het aanleggen van het bedrijventerrein niet vooruit te lopen op de opening van de luchthaven.

Met de aanwezigheid van A1 en spoorlijn en de ontwikkeling van een luchthaven in de nabijheid ligt hier een strategische kans voor een multimodale knoop. De geconcentreerde invulling in dit gebied richt zich dan ook vooral op daarbij aansluitende functies.

In de SB is aangegeven dat om een lange termijn ontwikkeling gaat die pas geëffectueerd zal worden na aanbesteding van de luchthaven.

In de visie bij het onderdeel beleid van de gemeente Oldenzaal ontbreekt Hanzepoort West. Op afbeelding 4.8, recreatief routenetwerk rondom vliegbasis, wordt geconstateerd dat een fietsverbinding staat gepland. Dit is mogelijk, maar mag de geplande uitbreiding van Hanzepoort niet in gevaar brengen.

Hanzepoort West is inderdaad niet opgenomen in de structuurvisie. De getekende fietsverbinding brengt de huidige situatie in beeld. In de verdere uitwerking van de structuurvisie zal dit worden afgestemd op de ontwikkelingen in Hanzepoort West.

Op blz. 105 van de Structuurvisie wordt voorgesteld dat indien Oostkamp West wordt teruggegeven aan de natuur, men in dezelfde omvang kan compenseren aan de noordzijde van de luchthaven met bedrijvigheid. Onduidelijk is of het luchtvaartgebonden bedrijvigheid of reguliere bedrijvigheid betreft.

Indien hiertoe (in de toekomst) besloten zou worden dan zal het met name gaan om het creëren van ruimte voor luchthaven gerelateerde bedrijvigheid.

Op blz. 119 en 136 van de structuurvisie wordt gesproken over beperkte bedrijvigheid en kantoren. Hier is onduidelijk wat voor bedrijvigheid het betreft.

In dit stadium van het planproces is hier nog geen exacte invulling voor te noemen, maar gedacht wordt aan logistieke en ondersteunende bedrijvigheid voor de leisure, kantoren en openbaar vervoer functies in het gebied.

In reactie op blz. 146 van de visie vindt inspreker dat bedrijven zich kunnen vestigen op de reguliere bedrijfsterrainen in de omgeving. De kans bestaat c.q. is groot dat bedrijventerreinen bij de luchthaven

verworden tot regulier bedrijventerrein.
In de structuurvisie is expliciet opgenomen dat de bedrijvigheid op of aansluitend op het vliegveld platform- of luchtvaartgebonden moet zijn. Dit om te voorkomen dat algemene bedrijvigheid zich op deze locatie vestigt. Hiervoor bestaan elders in de regio voldoende mogelijkheden.
Inspreker blijft van mening en vraagt nadrukkelijke aandacht voor bedrijfsontwikkeling dat complementair moet zijn c.q. een toegevoegde waarde moet hebben ten opzichte van huidige programma's en gemaakte regionale afspraken.
Voor zowel visie A als B is gezocht naar functies die iets nieuws voor de regio betekenen en die niet 'kannibaliseren' op ontwikkelingen elders. Op deze wijze kunnen deze functies een toegevoegde waarde hebben waarmee Twente economisch sterker en duurzamer wordt.
Inspreker is in het verleden bezig geweest een vorm van luchtvaartindustrie op de luchthaven Twente te vestigen. Door de gestelde criteria is dat destijds op niets uitgelopen. Inspreker hoopt op een nieuwe kans voor de luchtvaartindustrie (ontwerp, fabricage en assemblage) in Nederland en ziet hiervoor in Twente kansen.
In SB is voorzien in een bedrijventerrein voor bedrijven gerelateerd aan de luchtvaartindustrie. Het is op dit moment nog onduidelijk welke partij zeggenschap krijgt over de uitgifte van het bedrijventerrein en dus over de vraag welke bedrijven zich er wel of niet kunnen vestigen. Dit zal in de nadere uitwerking duidelijk worden.
Om de kansen voor vliegtuigonderhoud maximaal te benutten voor Twente zal een verbinding met het Oostkamp en het gebruik van haar grote hangars behouden moeten blijven.
Vanuit het ruimtelijke concept van SB is gekozen voor een compacte luchthaven aan de noordzijde van de vliegbaan. In verband met de ontwikkelingen aan de zuidzijde zal het Oostkamp op termijn de vliegveldfunctie verliezen.
De luchthaven biedt kansen voor aan de luchtvaart gerelateerde bedrijvigheid. Op welke wijze wordt gegarandeerd dat die bewuste keuze ook blijvend gevolgd zal gaan worden?
Het vestigingsklimaat op de luchthaven is een unieke situatie, dat afwijkt van de reguliere bedrijfsterreinen in Twente, en vormt daarmee een schaars goed. In uitgiftecondities en kaders – zoals bestemmingsplannen – zal dit verder vormgegeven worden.
Inspreker mist in beide visies de toepassing van de SER-ladder voor zowel nieuwe bedrijventerreinen als voor woningbouw. Het bedrijven- en woningbouwprogramma moet complementair en niet concurrerend zijn aan de reeds lopende ontwikkelingen in de regio.
De bedrijfsterreinontwikkelingen nabij de luchthaven dragen een specifiek karakter, en zijn daarmee onderscheidend en complementair aan de overige bedrijfsterreinontwikkelingen. De woningbouwvoorstellen passen bij de Enschedese opgave voor extensieve woningbouwplannen en richten zich op niches in de markt.
Inspreker is van mening dat de ontwikkeling van luchthaven gerelateerde bedrijvigheid in de strook Hengelo-Oldenzaal moet worden ingepast in bedrijventerreinenbeleid van Twentse gemeenten in samenspraak met de provincie Overijssel.

Luchtvaart gerelateerde bedrijvigheid is nieuw in Twente en verdringt dus geen andere werkgelegenheid op een andere plek. Deze soort bedrijvigheid moet in de onmiddellijke nabijheid van een luchthaven zijn en kan dus niet op bestaande bedrijfsterreinen elders een plaats krijgen. Overigens delen wij de mening dat een en ander in afstemming met de provincie moet worden geprogrammeerd.
Inspreker geeft aan dat de bedrijvenlocaties niet strijdig mogen zijn met locatieontwikkelingen in de regio, zoals bijvoorbeeld het XL-businesspark.
De luchthaven - met mogelijkheden voor daaraan gelieerde bedrijvigheid – biedt aanvullende kansen. De luchthaven biedt een unieke asset die thans niet voorhanden is in de regio en kan daarmee als complementair worden gezien en juist versterkend werken als vestigingsfactor voor andere bedrijventerreinen die daarmee op korte afstand van een luchthaven komen te zitten.
Inspreker geeft aan dat niet duidelijk is of en waar er sprake is van luchtvaartgebonden bedrijvigheid.
De legenda van de SB maakt onderscheid naar platformgebonden bedrijvigheid direct aan de startbaan en luchthaven gebonden bedrijvigheid binnen het luchthavengebied maar niet direct aan de startbaan. Ook de programmakaart (afbeelding 13.30) biedt aanvullend inzicht.
Inspreker stelt als randvoorwaarde aan de heropening van de luchthaven dat er geen nevenactiviteiten plaatsvinden, maar uitsluitend aan vliegverkeer gekoppelde bedrijvigheid en activiteiten.
In de structuurvisie is expliciet opgenomen dat de bedrijvigheid op of aansluitend op het vliegveld platform- of luchtvaartgebonden moet zijn. Dit om te voorkomen dat algemene bedrijvigheid zich op deze locatie vestigt.

4.2.2. Leisure

Inspreker verzoekt om uitleg waarom drie themaparken met 500.000 bezoekers haalbaar geacht wordt, maar geen ruimtelijke reservering voor een park voor 1.000.000 in SB is opgenomen.
Op het niveau van de structuurvisie is (in visie B) thans op drie locaties een leisure bestemming denkbaar. Op basis van marktonderzoek lijkt een (individuele) leisure activiteit met ca. 500.000 bezoekers het beste aan te sluiten bij de Twentse schaal.
Inspreker verzoekt na te (laten) gaan of het voornemen om in de A1-zone een bedrijventerrein annex leisurefunctie met 500.000 bezoekers te vestigen wel strookt met het Omgevingsvisie beleid van de provincie Overijssel waar het de vestigingen van nieuwe bedrijventerreinen en grootschalige recreatieterreinen betreft.
In de Omgevingsvisie is opgenomen dat er geen ruimte is voor nieuwe grootschalige verblijfsrecreatie complexen tenzij sprake is van innovatieve ruimtelijke concepten (bijvoorbeeld: werklandschappen) of indien de recreatiewoningen deel uitmaken van een kwaliteitsimpuls van bestaande recreatiebedrijven. De ontwikkelingen in de A1 zone zijn naar onze mening passend binnen de provinciale omgevingsvisie. Voor wat betreft de bedrijventerreinen laat de omgevingsvisie zien dat de huidige plancapaciteit toereikend is

<p>om aan de vraag prognoses te voldoen. Lokaal regionaal kunnen zich echter verschillen voordoen. Het is aan de gemeenten om in het kader van een bedrijfsvisie de behoefte te onderbouwen.</p>
<p>Inspreker is van mening dat het gebied het aantal bezoekers dat voorzien wordt voor de leisure-functie in de zuidzone niet aankan. Met name de vraag waar geparkeerd moet gaan worden baart inspreker zorgen. Inspreker is van mening dat in het plan-MER geen rekening is gehouden met 500.000 bezoekers aan de Oostkamp via de Oude Deventerweg. Daarnaast is op het Oostkamp geen rekening gehouden met een parkeervoorziening passend bij het bezoekersaantal.</p>
<p>In verkeersonderzoeken voor SA zuid en SB zuid is een leisure-functie met 500.000 bezoekers per jaar opgenomen. Het aantal benodigde parkeerplaatsen is afhankelijk van de verdere invulling. De verwachting is dat de leisure-functie in dit deel van het plangebied zal worden ingevuld met een beperkt aantal grotere evenementen. In dat geval kan er ook gekeken worden naar tijdelijke inzet van omliggende percelen. Gezien de aard en omvang van het gebied is er naar verwachting voldoende gelegenheid om de parkeerbehoefte op te vangen.</p>
<p>Inspreker geeft tevens het belang aan van de cultuurhistorie in Oostkamp (voormalige Munitiebunkers). Deze strook ligt in de EHS van de Lonnekerberg. Inspreker is van mening dat het huidige gebruik moet worden voortgezet. Inspreker stelt voor om de strook als museale strook te behouden voor het gebied met als mogelijke functies natuur en voeding (conform huidige gebruik bunkers).</p>
<p>Het huidige – vooralsnog – tijdelijke gebruik van de voormalige munitiebunkers als raffinagecentrum vormt een mooi voorbeeld van innovatieve bedrijvigheid die hier inpasbaar zijn en waarbij recht wordt gedaan aan de cultuurhistorische en landschappelijke aspecten. Bij het vaststellen van het bestemmingsplan komt aan de orde hoe dit definitief vast te leggen.</p>
<p>Inspreker is van mening dat 3 attractieparken onderlinge concurrentie veroorzaken en vindt dat ongewenst.</p>
<p>In deze fase van een structuurvisie zijn de locaties aangegeven waarop bepaald functies een plaats zouden kunnen krijgen. In visie B worden drie locaties genoemd met een mogelijk leisure invulling. De verwachting is niet dat er drie gelijkvormige attractieparken zullen worden gerealiseerd.</p>
<p>Inspreker is van mening dat de leisure activiteiten het beste ingevuld kunnen worden met een thema park met de nadruk op een duurzaam gebruik van energie en grondstoffen en een moderne toepassing van ecosystemen en broeikasycli. Dit themapark kan volgens inspreker zowel op wetenschappelijke als commerciële basis worden gerealiseerd.</p>
<p>In een structuurvisie kan alleen ruimte gereserveerd worden voor een bepaalde functie. Uiteindelijk zal een exploitant de daadwerkelijke invulling vormgeven.</p>
<p>Hangar 11 in het Oostkamp kan volgens de inspreker alleen op de huidige locatie gehandhaafd blijven als er een vorm van extensief gebruik wordt toegepast.</p>
<p>Er zal worden gezocht naar ruimtelijke functies op het gebied van leisure en innovatieve bedrijvigheid die passen bij het karakter van het gebied.</p>
<p>SA zou economisch beter uitpakken dan B als ook in A een extra attractiepark langs de A1 zou zijn opgenomen.</p>

<p>In beide visies is de KBA gebaseerd op de functies op het vliegveld. De kantoor en industriële functies in de A1 zone zijn niet meegenomen in de bepaling van de werkgelegenheidseffecten en de maatschappelijke baten. Voorts is in beide visies gerekend met een leisurepark met 500.000 bezoekers. De KBA resultaten van beide visies zijn derhalve vergelijkbaar.</p>
<p>Inspreker is van mening dat een recreatieve functie van het vliegveld verder moet worden onderzocht eventueel in combinatie met een klein recreatief vliegveld voor allerlei luchtporten. Die functie zou goed combineren met de recreatie en rust en het Health and Sciencepark, waarvoor volgens de inspreker wel investeerders zijn te vinden. Als er dan ook nog een hoge snelheidsverbinding komt tussen Twente en FMO heeft Twente het goed voor elkaar. Duitsland zou deze investering mede willen financieren en FMO heeft de Euregio aangeboden te participeren in die luchthaven. Dat zou een (financieel) interessante investering zijn.</p>
<p>In juni 2008 hebben de betrokken partijen besloten twee plannen uit te werken tot structuurvisie niveau. In beide plannen vormt recreatie een belangrijk planonderdeel. In SB is het aan de exploitant om aan te geven hoe hij wil omgaan met recreatieve luchtvaart. Een - onderzoek naar een - hogesnelheidsverbinding tussen Twente en FMO valt buiten de scope van deze structuurvisie. Gemeente Enschede en provincie Overijssel hebben uitgesproken financieel niet betrokken te willen worden bij de exploitatie van luchthaven Twente. De participatie in een andere -buitenlandse- luchthaven is daarom eveneens niet aan orde.</p>
<p>Inspreker merkt op dat de strook Hengelo-Oldenzaal minder geschikt is voor de ontwikkeling van publieksintensieve voorzieningen, in verband met het regionaal veiligheidsbeleid.</p>
<p>Wij achten deze strook juist goed geschikt voor publieksintensieve voorzieningen, omdat deze multimodaal goed bereikbaar is. Bij de feitelijke invulling zal nader op veiligheidsaspecten worden ingegaan.</p>
<p>Inspreker is van mening dat de aannames rondom de leisure functies te positief zijn omdat er nog geen initiatiefnemer bekend is, er geen locatie beschikbaar is en omdat een dergelijk initiatief niet binnen 10 jaar van de grond te tillen is.</p>
<p>Aan de hand van onderzoeken worden goede kansen gezien voor de verdere ontwikkeling van leisure functies. Zeker ook gezien het feit dat Twente nog weinig aanbod heeft op een bovenregionaal niveau. In aansluiting op de planontwikkelingen hebben verschillende initiatiefnemers hun ideeën – die goed inpasbaar zouden zijn in de visies - kenbaar gemaakt.</p>
<p>Inspreker vindt dat over de kansen voor wandel- en fietsrecreatie en ruitersport goede aanknopingspunten aanwezig zijn. Met betrekking tot de Seringenheuvel verdient het aandacht dat dit attractiepunt goed ontsloten is, zonder dat er ongewenste (gemotoriseerde) verkeersstromen ontstaan. De voorgestelde locatie is in dit opzicht niet de juiste, omdat er een extra verkeersbeweging ontstaat over de Noordergrensweg door een gebied dat binnen de EHS ligt. Dit leidt tot ongewenste doorsnijding en versnippering.</p> <p>Inspreker verzoekt om bij de verdere uitwerking van één van beide plannen de uitzichtsheuvel ('spottershill' in SB) te verplaatsen naar het gebied dat dicht bij de start/landingsbaan ligt en verzoekt om daar ook voor de parkeerruimte te zorgen.</p>
<p>Bij de eventuele uitwerking van SA of SB in een bestemmingsplan zal met de zienswijze rekening worden gehouden.</p>

Door omheining van het vliegveldterrein is het niet vrij toegankelijk en zijn de kansen voor wandel- en fietsrecreatie en ruitersport beperkt tot het zuidelijke deel. Visie B geeft minder ruimte voor natuurgerichte recreatie dan visie A door de startbaan die dwars door het gebied ligt.

Dit is correct, desondanks wordt in SB wordt het hele zuidoostelijke gebied toegankelijk. Daarbinnen ontstaat zo'n 130 ha toegankelijke en EHS-waardige nieuwe natuur. Het biedt ook de mogelijkheid om nieuwe recreatieve routes te introduceren en bestaande verbindingen te verbeteren ten opzichte van de huidige situatie.

De Structuurvisie spreekt volgens inspreker over extensieve vormen van leisure en bedrijvigheid (blz. 99), deze functies vallen alle echter onder de categorie intensieve stedelijke functies. Het terrein zal volledig worden uitgegeven waardoor er geen ruimte meer is voor groen en water.

In SB wordt het zuidelijk deel van de vliegbasis vooral bestemd als EHS. Hiermee creëert het plan veel ruimte voor groen en water.

4.2.3. Wonen

Inspreker gaat er vanuit dat de woningbouwprogrammering op een reguliere wijze wordt afgestemd.

De woningbouwvoorstellen sluiten aan bij de Enschedese programmering en passen bij de Enschedese opgave voor extensieve woningbouwplannen.

Inspreker wijst op concrete ontwikkelingen in de gemeente Bad Bentheim, zoals het uitgeven van 35-60 ha. nieuw woningbouwgebied. Dit soort ontwikkelingen, die ook ten dienste staat van Nederlandse burgers, komt ernstig onder druk te staan door de komst van luchthaven Twente. Inspreker vreest dat enkele ontwikkelingen in Bad Bentheim, zoals het gebied "Busmann", in zijn geheel geen doorgang meer kunnen vinden. Het gevaar ontstaat dat in wezenlijke delen van het gemeentelijk grondgebied het recht op stedelijke ontwikkeling ontnomen wordt, hetgeen juridisch aanvechtbaar is.

De genoemde ontwikkelingen zoals een nieuwe woonwijk, worden niet geblokkeerd door de voorliggende SA of B.

4.3. Stedenbouwkundige invulling

Inspreker verzoekt om onderbouwing van de ruimteclaims van de overige stedelijke functies.

Wat de inspreker bedoelt met 'overige stedelijke functies' is onduidelijk. Voor de verschillende programma's in SA en SB zijn marktonderzoeken en marktgesprekken georganiseerd, om zicht te krijgen op de kwaliteit en kwantiteit van de beoogde ontwikkeling in de markt. De nieuwe inzichten hebben ertoe geleid dat diverse programmaonderdelen en hun ruimtebeslag zijn geoptimaliseerd. De programma's voor SA en SB zijn vermeld bij de programmakaarten (de afbeeldingen 12.30 en 13.30)

Met betrekking tot Oostkamp plaatst inspreker de volgende opmerking: de voorgestelde ontwikkelingen van een bedrijventerrein en/of leisure, evenementen en/of woningbouw in de EHS gaan ten koste van de

kenmerken en waarden van het bestaande bos- en natuurgebied en is een onwenselijke situatie.
De huidige waarde van het bos en natuurgebied is vooral gelegen in de aan Oostkamp grenzende gebieden. In deze gebieden wordt niet ingegrepen zodat de bestaande waarden behouden blijven.
Er moeten volgens inspreker duidelijke keuzes gemaakt worden, waarbij het waterschap het gewenste watersysteem als uitgangspunt neemt voor de landschappelijke ontwikkeling. Met name de aanleg van infiltratievoorzieningen en een zuiverende voorziening bij de nieuwe bebouwing aan de noordzijde, vergen hoge investerings- en beheerslasten. Over de financiering hiervan wordt niets vermeld.
De beken worden aangelegd in het kader van de EHS ontwikkeling. Voor deze EHS ontwikkeling zijn (provinciale) budgetten beschikbaar. In de grondexploitaties is daarnaast een budget opgenomen voor beekherstel en waterhuishoudkundige werken voor het hele plangebied.
Het is onduidelijk hoe het herstel van het watersysteem en de wijziging in het bekenstelsel ruimtelijk geborgd is.
Met het vaststellen van de structuurvisie wordt ook het groenblauwe casco op hoofdlijnen vastgelegd. Het beekherstel vormt hierin een belangrijk onderdeel. Verdere borging dient plaats te vinden via de bestemmingsplannen.
Bij de verdere ontwikkelingen van het terrein dient nadrukkelijk aandacht aan de bescherming van dieren en planten gegeven te worden. Inspreker verzoekt om in de plannen als mitigerende maatregelen een ecoduct en zogenaamde 'dassentunnels' op te nemen omdat door afgazing de uitwisselingsmogelijkheden voor de fauna beperkt wordt.
De voorgestelde maatregelen komen mogelijk aan de orde bij een verdere uitwerking van de visies.
Inspreker verzoekt om de landinrichtingscommissie Enschede-Noord te betrekken bij de uitwerking van de keuze voor het type landbouwbedrijf vanwege het uitspoelrisico van meststoffen en bestrijdingsmiddelen en op het gebied van waterkwantiteit en herstel van watersystemen.
In reactie op zienswijzen die verzoeken om een grotere versterking van de EHS in SA, vergelijkbaar met de voorstellen in SB, wordt hieraan gevolg gegeven. Daarmee vervalt echter de mogelijkheid voor de inpassing van een agrarisch bedrijf in SA.
Inspreker meent dat de ruimtelijke kwaliteit van het gebied nog zwaarder onder druk komt te staan door voort te bouwen op de omissie uit het verleden. Het ministerie van Defensie heeft indertijd bebouwing opgericht dat viel onder het 'staatsgeheim' en had een militair doel waaraan geen democratisch besluit of planologische afweging aan de locatie en bebouwing ten grondslag lag.
Het is ons niet duidelijk welke omissie inspreker bedoelt. De huidige structuurvisies zijn via een open en transparant en controleerbaar besluitvormingproces tot stand gekomen.
Het gebied Oostkamp loopt in een zeer smalle strook diep door in de Lonnekerberg. Activiteiten zullen sterk verstorend werken.
Het betreft hier de voormalige munitiebunkers. Er wordt uitgegaan van het handhaven van de bunkers, met een gebruik dat past bij de omgeving. Thans worden de bunkers verhuurd voor een affinagecentrum.
Aan de zuidzijde van het gebied ontstaat er een lappendeken van bebouwingsclusters terwijl het vliegveld

met bebouwing zich in model B zal ontwikkelen ten noorden van de startbaan.
Er is (waar mogelijk) gestreefd naar een inpassing van bestaande clusters van bebouwing zoals Oostkamp en de Strip, op grond van de cultuurhistorische waarde. Sommige elementen worden opgenomen als residu in de natuurontwikkeling. Voor andere wordt een transformatie voorgesteld, in een extensieve opzet, zodat recht wordt gedaan aan de situering in de natuurlijke omgeving.
Inspreker heeft grote moeite met de definitie die door VTM is gegeven aan 'landgoed (nieuwe woonwijk met grote tuinen midden in het groene gebied). Dit doet geen recht aan de door de provincie gehanteerde definitie. In het plan is de definitie dus niet helder. Inspreker verzoekt om scherper te definiëren wat onder landgoederen wordt verstaan.
In reactie op verscheidene zienswijzen die verzoeken om een grotere versterking van de EHS in SA, vergelijkbaar met de voorstellen in SB, wordt hieraan gevolg gegeven. Daarmee vervalt echter de mogelijkheid voor de inpassing van de landgoederen in SA. De vraag is daarmee niet meer van toepassing.
Inspreker is van mening dat het hippisch wonen uit visie A het beste verplaatst kan worden naar de plek naast de manege ten NW van de startbaan. Dat biedt de mogelijkheid om een aaneengesloten natuurgebied te creëren (EHS waardig)
In reactie op verscheidene zienswijzen die verzoeken om een grotere versterking van de EHS in SA, vergelijkbaar met de voorstellen in SB, wordt hieraan gevolg gegeven. Daarmee vervalt een deel van het hippisch wonen in SA.
Inspreker is van mening dat het onverantwoord is om in een dergelijk dichtbevolkt gebied een luchthaven te realiseren. Dit gaat ten koste van de veiligheid van bewoners.
In de uitgevoerde MER rapportage is ook gekeken naar aspecten op het gebied van veiligheid. Een eventuele luchthaven kan functioneren binnen de door de wetgever gestelde normen.
In figuur 13.29 staan de waardevolle elementen weergegeven. Inspreker betoogt dat in deze zone (de ZO-zone) zo weinig mogelijk bebouwd moet worden en dat de bebouwing zo veel als mogelijk geclusterd moet worden rond de bestaande bebouwing. Ook in SB moet maximaal rekening gehouden worden met deze groene hoogtenpunten. Het bos moet worden behouden en daar waar mogelijk moeten corridors gecreëerd worden.
Bij het opstellen van de beide visies is gezocht naar zorgvuldige inpassing en transformatiemogelijkheden van de bedoelde clusters. In SB is met de keuze voor een luchthavengebied ten noorden van de startbaan, ruimte ontstaan voor een groene invulling aan de zuidoostzijde van de baan, waarbinnen een extensieve inpassing van de Strip.
Inspreker is verheugd over de hoeveelheid groen in SB, maar teleurgesteld in het feit dat de economische waarde van natuurbeleving nauwelijks naar voren komt, wat met name afbreuk doet aan de kwaliteit van de indelingen in SA.
Groen, water en natuur zijn meegenomen in de afgeleide effecten – zoals de huizenmarkt en recreatiemarkt – en zijn op die wijze via de KBA getoetst.
De ontwikkelingen van leisure, bedrijvigheid en woningbouw zijn in strijd met het doel van VTM om een

<p>natuurgebied aan de zuidzijde van de startbaan te ontwikkelen. In dit licht moet de wens van VTM om Oostkamp te verplaatsen naar de noordzijde van de startbaan gezien worden. De fasering genoemd op blz. 134 van de visie staat haaks op de wens het gebied te verplaatsen naar de noordzijde van de startbaan. Zodra het gebied is uitgepand, is verplaatsing en teruggeven aan de natuur niet meer mogelijk.</p>
<p>Deze mogelijkheid voor Oostkamp is opgenomen vanuit het concept om de intensieve functies voornamelijk aan de noordzijde van de start- en landingsbaan te realiseren. Het is een nog te onderzoeken en af te wegen mogelijkheid die in een volgende fase aan de orde kan komen. Vooralsnog zal Oostkamp volgens de kaders van SB de functies leisure en kleinschalige innovatieve bedrijvigheid omvatten en op dit scenario is de op pagina 134 genoemde fasering gebaseerd.</p>
<p>Inspreker pleit voor één aaneengesloten bos- en natuurgebied dat totaal onderdeel uitmaakt van de EHS zonder tusseliggende bebouwingsclusters. Bedrijventerreinen kunnen beter geconcentreerd worden aangelegd, aansluitend aan andere bedrijventerreinen.</p> <p>In SA zijn de gronden ten ZO van het vliegveld niet en in SB wel aangemerkt als EHS. In heel Overijssel is het mogelijk om landgoederen en agrarische bedrijven (voorstel in A) te plaatsen binnen de EHS. Waarom is dat hier niet gebeurd? Inspreker ziet mogelijkheden om ook activiteiten als een zorgboerderij, Care en Cure en dergelijke onder de EHS te laten vallen.</p>
<p>In de voorgestelde EHS in SB zijn geen andere programma's opgenomen. Tevens zorgt de realisatie van de EHS voor een koppeling van de Lonnekerberg met Hof Espelo en omgeving.</p> <p>De invullingen van de Strip, waarin de huidige verkeerstoren zich bevindt, en Oostkamp zijn bestaande conglomeraties die ingepast worden.</p> <p>Naar aanleiding van de zienswijzen wordt voorgesteld ook in SA dezelfde versterking van de EHS aan de zuidzijde van de landingsbaan door te voeren.</p> <p>In een verdere uitwerking zal worden beoordeeld welke functies inpasbaar zijn binnen de toekomstige EHS.</p>
<p>Inspreker is van mening dat de locatie van de luchthaven ongelukkig is omdat het precies ligt in de driehoek Enschede - Oldenzaal - Hengelo.</p>
<p>De locatie van de luchthaven is een gegeven waarvan wij in onze planvorming hebben moeten uitgaan.</p>
<p>SB laat niet zien waar "fuel dumping" kan plaatsvinden. Mogelijk dat het vernevelen van kerosine gebeurt boven het IJsselmeer. Dat lijkt inspreker onwaarschijnlijk.</p>
<p>Anders dan in noodsituaties is er in de huidige luchtvaart geen sprake van fuel dumping.</p>
<p>Is bij de planvorming rekening gehouden met de nabijheid van de kerncentrale van Lingen?</p>
<p>De kerncentrale levert geen belemmering op voor het exploiteren van de luchthaven. Ook in het verleden heeft de luchthaven gefunctioneerd in aanwezigheid van de kerncentrale.</p>
<p>VTM motiveert de keuze voor SB onder andere met het argument dat er al een vliegveld ligt. In werkelijkheid moet het vliegveld vanaf de grond weer worden opgebouwd, met onder andere een verzwaring van de baan in het midden en de uiteinden.</p>
<p>In ruimtelijke zin is er sprake van een unieke situatie waarin reeds een vliegveld in het gebied is ingepast. De huidige baan is reeds geschikt voor commercieel verkeer.</p>

<p>Inspreker is van mening dat er in de plannen nauwelijks een kwalitatieve beoordeling en inpassing van cultuurhistorie in het plangebied heeft plaats gevonden. Indiener is van mening dat in de plannen rekening moet worden gehouden met de 4 perioden (<1940, 1940-1945, 1945 - 1991 en 1991-2006) van het vliegveld en dat karakteristieke elementen uit die periode behouden moeten blijven en daar waar mogelijk versterkt. In de plannen is dit geenszins het geval, essentiële cultuurhistorische elementen verdwijnen. Dit is volgens inspreker wel degelijk mogelijk.</p>
<p>Voor het opstellen van de structuurvisies is cultuurhistorische onderzoek verricht. De resultaten van dit onderzoek zijn in de visie vertaald. Wij zien uw zienswijze als een oproep om bij de uitwerking van de plannen blijvend rekening te houden met de cultuurhistorisch aspecten van het gebied.</p>
<p>Inspreker is van mening dat de geplande structuur de structuur van de derde startbaan aantast. Het volgen van dat element kan niet als compensatie worden aangemerkt voor de dan verloren gegane waarde. Dit geldt ook voor de bebouwing rond de vlieggebouwen aan de voet van de Lonnekerberg (aantasten cultuurhistorie IJstijd en uit periode 2 (1940-1945). Ook het herstel van de beekdalen is vanuit de cultuurhistorie geredeneerd een negatieve ontwikkeling.</p>
<p>Het transformeren van het huidige gebied naar een nieuw situatie vergt het opnieuw formuleren van de gebiedsdoelstellingen en verschillende belangen, bijvoorbeeld cultuurhistorie en waterhuishouding. Binnen het kader van de herontwikkeling van het vliegveld zijn wij van mening dat op een goede wijze de elementen die inspreker noemt, zijn verwerkt en geborgd in de ruimtelijke vertaling van de structuurvisies.</p>
<p>Inspreker is van mening dat de aantasting van het cultuurhistorisch erfgoed zich niet beperkt tot de onder SB expliciet genoemde onderdelen. Inspreker acht het onaannemelijk dat de beoogde vliegbewegingen met de gedachte compacte opzet in het groen in overeenstemming kan worden gebracht. Inspreker ziet niet hoe gestelde voorwaarden, doelstellingen en prognoses in SB zijn te harmoniëren met het fraaie beeld dat in de plankaarten van de 'compacte luchthaven in het groen' wordt geschetst.</p>
<p>Wij zijn van mening dat met de voorgestelde ontwikkeling een zorgvuldig inpassing van de luchthaven kan plaatshebben, waarbij ook de landschappelijke, ecologische en cultuur historische elementen goed worden meegewogen en ingepast.</p>
<p>Inspreker is van mening dat op de 'basis zuid' bedrijven gevestigd moeten worden gericht op de luchtvaart en niet zoals in visie B is vermeld de innovatieve bedrijvigheid. De luchtvaartbedrijvigheid is thans gepositioneerd aan de noordzijde van het veld, dit is echter niet wenselijk omdat de passagiersterminal ook hier is gepositioneerd wat veel veiligheidsmaatregelen met zich meebrengt. Dit belemmert de bedrijfsvoering in te grote mate. Om er zorg voor te dragen dat deze bedrijven zich toch vestigen is het van groot belang dat er een aansluiting blijft van basis zuid naar de start- en landingsbaan van vliegveld Twente. Middels deze verbinding is het mogelijk voor deze bedrijven om optimaal gebruik te maken van het vliegveld. Deze aansluiting is er in de huidige situatie al en hoeft niet meer aangelegd te worden. Middels deze aansluiting kan men er op rekenen dat basis zuid een aantrekkelijke locatie is voor een grote diversiteit aan luchtvaartbedrijven die ook zo nu en dan gebruik willen maken van de start- en landingsbaan.</p>
<p>In visie B is sprake van een concentratie van luchtverkeer activiteiten aan de noordzijde van de baan. De</p>

<p>passagiersafhandeling aan de zuidzijde komt dan te vervallen. Daarmee wordt er een compacte luchthaven in het groen gecreëerd. Bovendien is de zone ten zuiden van de start en landingsbaan aangemerkt als ecologische hoofdstructuur. Dit maakt dat het gebied niet geschikt is om te doorkruisen met infrastructuur en vliegtuigen.</p>
<p>Mede gezien het beperkte areaal voor platformgebonden bedrijvigheid aan de noordzijde moeten juist de aanwezige kwaliteiten op Oostkamp niet te snel worden ingewisseld voor nog onduidelijke recreatieve activiteiten. Bovendien ligt de basisinfrastructuur er al en hoeft het niet strijdig te zijn met de uitbreiding van de natuurfuncties in dit deel van het gebied.</p>
<p>SB voorziet in een concentratie van alle luchtverkeer activiteiten aan de noordzijde van de baan. Voor Oostkamp zal daarom - op termijn - sprake zijn van een ander invulling (niet luchtvaart).</p>
<p>Inspreker is van mening dat het SA ontbreekt aan anticipatie op de centrale ligging tussen de steden en aan toekomstige duurzame economische bijdragen.</p> <p>Inspreker is van mening dat voorstellen tot het benutten van de eenmalige kansen die het gebied door zijn ligging in het hart van de grootste bevolkingsconcentratie van Oost Nederland biedt, werden genegeerd.</p>
<p>De functies in SA voorzien in een duurzame economische ontwikkeling, waarbij kannibalisatie op reeds aanwezige functies in de regio wordt voorkomen. Tegelijkertijd wordt in SA de landschappelijke en ecologische kwaliteiten van dit centraal gelegen gebied versterkt.</p>
<p>Inspreker is van mening dat SB de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van omliggende steden beperkt.</p>
<p>Vanwege de militaire geluidscontour is op dit moment een groot gebied van ruim 38 km² bepalend voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. Met de voorgestelde ruimtelijke reservering van 10,62 km² worden de ontwikkelingsmogelijkheden voor de omliggende gemeenten juist vergroot.</p>
<p>Inspreker is voorstander van het concentreren van stedelijke ontwikkeling ten noorden van de startbaan om de versnippering van natuur ten zuiden van de startbaan tegen te gaan.</p>
<p>In zowel SB als SA (met de voorgestelde wijziging ten zuiden van de baan) is ingezet op een concentratie van de activiteiten aan de noordzijde van de baan. Ten zuidwesten van de baan wordt een groot aaneengesloten gebied van ca 130 ha voorgesteld voor natuur en landschap, waarmee een doorgaande nieuwe EHS kan worden gerealiseerd tussen de Lonnekerberg en Hof Espelo en omgeving.</p>
<p>Inspreker is van mening dat SB niet voldoet aan de onlangs door Provinciale Staten vastgestelde omgevingsvisie.</p>
<p>SB past goed binnen de doelstellingen als het gaat om ruimtelijke kwaliteit, zoals vastgelegd in de omgevingsvisie van de provincie Overijssel.</p>
<p>Inspreker is van mening dat in de vergelijking tussen SA en SB ook de planologische beperkingen voor onder andere Oldenzaal tot uitdrukking moeten worden gebracht.</p>
<p>De planologische beperkingen voor Oldenzaal worden met het vervallen van de (militaire) geluidscontour in SA geheel weggenomen. In SB zal de geluidscontour veel kleiner worden, waardoor er voor Oldenzaal meer ruimtelijke mogelijkheden ontstaan voor ontwikkellocaties.</p>
<p>Inspreker is van mening dat de bestaande start en landingsbaan niet ingepast zou moeten worden, dit is een op financiën gebaseerde keuze. Het terrein zou weer terug gegeven moeten worden aan de natuur.</p>

Inspreker is van mening dat Defensie zou moeten opdraaien voor de kosten van deze sloop.

In SA is de baan gehandhaafd als een relict en blijvende referentie naar het voormalige vliegveld. De baan is daar opgenomen in een grote beeldbepaalde 'void', die als landschapsstructuur is gehandhaafd. Uiteindelijk zal de natuur de baan overnemen. Dat gebeurt overigens ook met verschillende bouwwerken in zowel SA als SB.

Ten aanzien van de voorgestelde inrichting van het vliegveldterrein binnen SA, wenst inspreker de volgende wijzigingen:

- **Inspreker stemt, op 1 uitzondering na, in met de tweedeling op afb. 12.10 met betrekking tot dynamiek en rust. Als uitzondering wordt genoemd het oostelijke gebied tussen Lonnekerberg en 't Holthuis welke nodig is voor versterking van de EHS.**
- **Het valt inspreker op dat de principe-indeling (zie afb. 12.1) drukte/luwte niet toegepast is in de structuurvisiekaart. Inspreker vindt dat reeds in de structuurvisie zeer terughoudend moet worden omgegaan met de niet natuurbestemming.**
- **Om grondwaterstijging in het Oostkamp te voorkomen zal een kunstmatige waterbeheersing met onderbemaling moeten plaatsvinden. Dit staat haaks op de duurzame oplossingen waardoor beter gekozen kan worden voor natuur. Voor bestaande gebouwen zou een overgangperiode afgesproken kunnen worden. Om consequenties van het herstel van het watersysteem inzichtelijk te maken moeten kwelzones worden weergegeven op afb. 12.14. en ook de beeklopen naar 't Holthuis en Lonnekermeer.**
- **Inspreker vindt de combinatie van wonen, leisure en innovatieve bedrijvigheid ten westen van de Lonnekerberg te uitgebreid. Inspreker heeft geen bezwaar tegen het handhaven van de waardevolle bebouwing op de hogere plekken. Natuur en water moeten het primaat hebben en bebouwing zorgvuldig ingepast. Aanwezige shelters in de kwelzone moeten zeker niet benut worden voor rode bestemmingen omdat dan duurzame ontwikkeling en behoud van water en natuur onmogelijk wordt.**
- **Inspreker meent dat niet 6, maar één of twee landgoederen het doel om een traditioneel Twents element toe te voegen beter bereikt. Zo ontstaat een mogelijkheid van daadwerkelijke landgoedvorming met passende ruimte voor water, natuur en recreatie.**
- **De Paardenwoning leidt tot versnippering en een lang lint woningen. De manege ligt met zijn uitloopruimte precies in een beekzone, welke een slechte combinatie is.**
- **In de groene bestemming ten zuiden van de startbaan is landbouw gesitueerd. Inspreker vindt deze gronden te schraal en te nat hiervoor. Door natuurbeheer is de voedselrijkdom zeer sterk afgenomen en is karakteristieke flora en fauna ontstaan. Bestemming voor landbouw is in feite kapitaalvernietiging**
- **Inspreker vraagt dit idee los te laten evenals het idee om een agrarisch bedrijf te plaatsen. Inspreker wil graag dat natuur prioriteit krijgt.**
- **Inspreker is zeer tevreden met de EHS aan de oostzijde van de startbaan, behalve met de afkoppeling van de zijbeek van de Jufferbeek. Inspreker meent dat het de voorkeur verdient om de EHS-oppervlakte fors te vergroten en doet een aanbeveling om te bezien of het landbouwgebied als nieuwe natuur binnen de EHS kan worden begrensd evenals de kwelzones in het Oostkamp en de Strip. De voorgestelde EHS is niet alleen zeer beperkt ook de fasering in de structuurvisie is onjuist. Het nationale en provinciale beleid is gericht om de EHS in 2018 gereed te hebben.**

Inspreker bepleit verplaatsing van rode functies vanuit het Oostkamp naar de A1-zone omdat in SA geen reden is te achterhalen dat geen ontwikkeling plaatsvindt in de A1-zone.

afbeelding 12.10 is bedoeld op het gekozen concept te illustreren, waarbij de meer intensieve functies aan de noordzijde zijn gesitueerd, direct ontsloten op het hoofdwegenet. De publieksgenererende functies zijn vooral aan de noordzijde gesitueerd.

Waterhuishoudkundige maatregelen ter beheersing van de waterafvoer zullen, evenals thans het geval is, nodig blijven bij functioneel gebruik van de gebieden zoals Oostkamp. In die zin verandert die situatie niet t.o.v. de huidige beheersmaatregelen. In het middengebied is door de extensievere invulling daar, en de invoering van nieuwe beeklopen met natuurontwikkeling veel te bereiken.

In reactie op meerdere zienswijzen (waaronder die van inspreker) die verzoeken om een grotere versterking van de EHS in SA, vergelijkbaar met de voorstellen in SB, wordt hieraan gevolg gegeven. Daarmee vervalt een deel van deel van het hippisch wonen, en de landgoederen in SA en wordt de Strip geëxtensieerd en wordt ter plaatse een EHS uitbreiding voorgesteld, vergelijkbaar met de EHS in SB.

Ten aanzien van de voorgestelde inrichting van het vliegveldterrein binnen SB heeft inspreker de volgende mening:

- a. **Inspreker heeft bezwaren tegen de natuur- en milieuonvriendelijke invloed op een gebied dat aanzienlijk groter is dan het vliegveldgebied zelf. De tweedeling drukte tegenover luwte (afbeelding 13.10 Dynamiek en rust) heeft tot gevolg dat de gebieden ten noorden van de luchthaven te lijden krijgen aan grote gebruiksdruk, een hydrologische uitstraling van de vliegveldontwatering en drainage en onontkoombare geluidsoverlast. De keerzijde van de drukte zou de rust aan de zuidkant van de startbaan moeten zijn.**
Om grondwaterstijging in het Oostkamp te voorkomen zal een kunstmatige waterbeheersing met onderbemaling moeten plaatsvinden. Dit staat haaks op de duurzame oplossingen waardoor beter gekozen kan worden voor natuur zoals wordt toegegeven op pag. 105 van de visie. Inspreker meent dat dit niet op termijn moet gebeuren maar nu.
- b. **Inspreker meent dat de woonbebouwing van de Strip in model B geschrapt moet worden omdat realisering een groot probleem oplevert met waterhuishouding. De rode bestemming op hogere plekken is in zekere mate mogelijk als er natuur en water prioriteit hebben en bebouwing zorgvuldig ingepast wordt met beperkte mogelijkheden voor aanvullende gebouwen.**
- c. **De paardenwoonwijk heeft een beperktere omvang dan in visie A en ligt ook aan de uiterste zijkant van het vliegveld.**
- d. **Hoewel inspreker de toename van de oppervlakte EHS als sterk punt benoemt, wordt de EHS aan de noordzijde ook buiten het vliegveldterrein ernstig geschaad. Inspreker is het daardoor niet eens met de aangegeven mate van netto oppervlaktewinst en als compensatie dient een groter oppervlakte EHS gerealiseerd te worden en ten laste van de exploitatie worden gebracht.**
- e. **Een zeer zwak punt in de visie B is het beekherstel en inspreker maakt vanwege de verdroging van het natuurterrein bezwaar tegen de mening het Waterschap Regge en Dinkel om het bronwater aan de**

noordwestflank van de Lonkekerberg om te leiden naar de Jufferbeek.

- f. Door de verlenging van de veiligheidszone van de startbaan wordt de bottleneck in de EHS bij het bedrijventerrein Hanzewest nog smaller. Visie B geeft door het inruilen van de ecologische verbinding tegen een robuuste verbinding een oplossing waarbij VTM voorbij gaat aan de aard van de ecologische verbinding langs de Jufferbeek. Inspreker vindt het ondenkbaar dat de EHS hier wordt onderbroken en verderop wordt voortgezet terwijl de essentie continuïteit langs de beek is en onderdeel uitmaakt van het vastgestelde landinrichtingsplan. De Jufferbeek vormt als bovenloop van de Deurningerbeek een zogenaamde waterparel met extra hoog ambitieniveau. Tegen deze willekeurige manier van redeneren en planvorming maakt inspreker ernstig bezwaar.
- g. Inspreker maakt ernstig bezwaar tegen de afkoppeling van de Blankenbellingsbeek en de Hesbeek omdat daardoor ernstige verdroging aan de noordwestzijde van de startbaan ontstaat en geeft aan geen baat hebben bij de versterking van het beekmilieu en de watervoerendheid van de Leutinkbeek.

SB vermeldt in de passages over beekherstel dat er geen sporen terug te vinden zijn van de oorspronkelijke beken op het vliegveldgebied. Daarom gaat het meer om het herstel van het watersysteem dan om restauratie van een historisch landschap. Inspreker is het hier geheel mee eens maar meent dat er een tekort aan kennis is bij VTM over dat watersysteem. Er dient alsnog een gedegen geohydrologisch onderzoek uitgevoerd te worden naar de manier waarop het vliegveld in het watersysteem kan worden ingepast. Hierbij ook varianten in de inrichting van de luchthaven onderzoeken evenals een variant met een verkorte startbaan. Als uit dit onderzoek blijkt dat code E en duurzaam herstel van het watersysteem niet samengaan, dient overwogen te worden of dit bij een kortere startbaan wel mogelijk is. Inspreker maakt bezwaar tegen het huidige voorstel waarin een strategische reservering voor de luchthaven wordt afgewenteld op water en natuur.

- a. Waterhuishoudkundige maatregelen ter beheersing van de waterafvoer zullen, evenals thans het geval is, nodig blijven bij functioneel gebruik van de gebieden zoals Oostkamp. In die zin verandert die situatie niet t.o.v. de huidige beheersmaatregelen. In het middengebied is door de extensievere invulling daar, en de invoering van nieuwe beeklopen met natuurontwikkeling veel te bereiken.
- b. In de SB is de Strip extensief ingevuld, en wordt een deel opgenomen in de EHS. Wij denken dat deze extensieve invulling, met aandacht voor de technische mogelijkheden bij de uitwerking, zeker tot een zorgvuldige inpassing van de rode functies in het groen/blauwe casco kan leiden.
- c. Wij hebben kennis genomen van uw zienswijze, en zullen deze betrekken bij de besluitvorming..
- d. Tegenover de vermindering van ca 55 ha EHS in het gehele gebied van de structuurvisie, waarvan een groot deel binnen het huidige militaire vliegveld ligt, staat een toevoeging van ca 130 ha voor publiek toegankelijke EHS aan de zuidzijde van de baan. Hiermee wordt een sterke ecologische verbinding gerealiseerd die thans niet aanwezig is.
- e. Een doorkoppeling van beken door het luchthavengebied zien wij niet als reële mogelijkheid. Bij de planuitwerking zal nader gekeken worden naar de waterhuishouding. Het is denkbaar dat regenwaterafvoeren, ook van het noordwestelijke plandeel, kansen bieden om tegemoet te komen aan deze vraag.

- f. De jufferbeek-zone wordt in SB weliswaar versmald ter hoogte van de noordelijke baankop, maar wordt er niet onderbroken.
- g. De bedoelde situatie verslechtert niet t.o.v de huidige situatie.

De SB gaat uit van het hergebruik van de bestaande 3 km lange startbaan. Deze baanlengte is een asset voor de ontwikkelingskansen van de luchthaven. Door uit te gaan van een compacte luchthaven kan een groot deel van het huidige luchthavengebied getransformeerd worden tot een EHS-waardig gebied. Daar liggen goede kansen natuur en beekontwikkeling.

Inspreker verzoekt om het plan 'De Basis' (beschreven in de bijlage) op te nemen in de nadere uitwerking van de plannen. Het plan past binnen de kaders van SB en zou gerealiseerd kunnen worden op het terrein "Oostkamp". Inspreker geeft aan dat vele instanties (waaronder SAVT) en doelgroepen enthousiast zijn over het plan.

De door inspreker genoemde ideeën sluiten aan bij de structuurvisie. In de verdere uitwerking van de plannen en marktafstemming kunnen de ontwikkelingsmogelijkheden verder onderzocht worden.

Inspreker is van mening dat op het vliegveldterrein slechts die functies zouden mogen landen met een zeer geringe verkeersaantrekkende werking.

inspreker betoogt om die functies in het gebied te laten landen die een relatie hebben met de omgeving en slechts op die plekken waar nu al bebouwing is.

In SA en SB is gezocht naar invullingen die bijdragen aan de gewenste economische structuurversterking van Twente, waarbij rekenschap wordt gegeven aan de ecologische en landschappelijke aspecten. De ruimtelijke programmering die in SA en SB verschillend zijn heeft geleid tot een situering van de intensievere programma's aan de noordzijde zodat de verkeersafwikkeling in de toekomst efficiënt kan plaatsvinden.

Inspreker pleit voor bedrijvigheid en andere verkeersaantrekkende functies ten NW van het vliegveld. Inspreker geeft aan dat er in het verband rond het vliegveld sprake is van een forse grondclaim. Dit heeft een negatieve invloed op de realisatiesnelheid en mogelijk ook op de kwaliteit. Komen er rond het vliegveld gronden vrij die ingezet kunnen worden voor het Inrichtingsplan (m.n. ten ZO van het vliegveld)?

De beide structuurvisies beslaan vooral de rijksgronden van de voormalige militaire vliegbasis met de omliggende kampen. In SB zijn aanvullend enkele (delen van) percelen nodig aan de luchthaven zijde van het plan en in delen van de A1 zone. Op deze gronden is de WVG van toepassing.

In het zuidoostelijke plandeel komen gronden vrij voor natuurontwikkeling. De realisatie van de gebiedsontwikkeling vindt plaats in afstemming met de Landinrichting Enschede-Noord.

Inspreker verzoekt nader onderzoek te laten verrichten naar de invloed van de plannen voor het vliegveld op de Herinrichting. Inspreker stelt zich op het standpunt dat evt. kosten voor aanpassingen voor rekening komen van de initiatiefnemer.

De inpassing van zowel SA als SB wordt afgestemd met het Landinrichtingsplan. De consequenties en mogelijkheden zullen bij de verdere uitwerking van de visies nader in beeld gebracht worden.

Inspreker is van mening dat de locatie voor de luchthaven perfect is gegeven de omvang van het terrein en de ligging aan het spoor en de A1.
Wij nemen kennis van uw reactie.
Inspreker is van mening dat een zweefvliegterrein in beide plannen ingepast kan worden. In A omdat een zweefvliegveld een natuurgebied is met een extensief recreatief gebruik, in B omdat probleemloos aan alle denkbare veiligheidsvoorschriften kan worden voldaan. Inspreker geeft een opsomming van Europese vliegvelden waar zweefvliegen naast commerciële luchtvaart plaatsvindt. Het argument dat de zweefvliegclub niet inpasbaar zou zijn in verband met de situering van toekomstige bebouwing, snijdt geen hout. Het belang van de bestaande zweefvliegclub dient te gaan voor andere obstakels die nog nooit hebben bestaan.
In een structuurvisie worden de voorwaarden voor de toekomstige ruimtelijke ordening vastgelegd. Het is wettelijk niet mogelijk een toekomstig gebruiker in een structuurvisie op te nemen. Bij een eventuele uitwerking van SA zal een zweefvliegterrein worden ingepast. Ook in SB is het denkbaar dat de zweefvliegactiviteiten inpasbaar zijn. Dit zal echter in afstemming met de toekomstige exploitant moeten worden bepaald.
Inspreker is van mening dat de geplande voorzieningen tussen Vliegveldstraat en Oude Postweg (kantoren, bedrijven, themapark) veel beter op het luchthaventerrein zelf gesitueerd kunnen worden, waardoor een mooi gebied behouden blijft.
De genoemde programma's zijn in de A1-zone opgenomen onder meer vanwege de relatie met de reeds bestaande infrastructuur (weg en spoor) op die locatie. Tevens is voor SB gezocht naar een invulling met een compacte luchthaven, zodat in het zuidoostelijke plandeel nieuwe natuur ontwikkeld kan worden in aansluiting met de Lonnekerberg en Hof Espelo.
Inspreker vindt dat de ontwikkeling van de A1 zone in strijd is met de Wet ruimtelijke ordening (en de agenda A1 zone), waarin staat dat men geen verdere lintbebouwing langs de A1 wil. Bovendien wordt in de plan-MER gesteld dat het aan elkaar groeien van de stedelijke gebieden van Hengelo en Oldenzaal kwaliteitsverlies betekent. VTM houdt hier geen rekening mee.
De A1-zone is strategische gelegen en wordt gekenmerkt door de potentiële koppeling van de verkeersmodaliteiten. Het biedt daarmee kansen om publiekgenerende en hoogwaardige functies te faciliteren. De inpassing vindt plaats met aandacht voor de landschappelijk kwaliteiten van het gebied, zoals de EHS rond de Jufferbeek/Deurningerbeek en de afspraken zoals die in regionaal verband worden gemaakt over de werklandschappen in de A1 zone tussen Apeldoorn en de Duitse grens.
Inspreker is van mening dat een samenwerking tussen een (academisch) ziekenhuis, het Roessingh en de UT op het terrein van het vliegveld een gouden kans is voor Twente, waarvan de hele bevolking zal profiteren. Inspreker vindt een groot Twents ziekenhuis een goede optie.
Voor het opstellen van de structuurvisie is ook gekeken naar het (regionale en nationale) zorgaanbod. Op basis van gesprekken met beleidsbepalende vertegenwoordigers van zowel de vraag- als aanbodzijde van

<p>zorgvoorzieningen is gebleken dan een concentratie van deze voorzieningen op of nabij de luchthaven in beide visies niet kansrijk is.</p>
<p>Uit de verdeling van de grond ten opzichte van de toe te voegen woningen maakt inspreker op dat er sprake is van overig groen (tabel 13.4 pag. 135). Is dit een juiste veronderstelling en hoe wordt hier in beide plannen mee omgegaan?</p>
<p>Dat is correct. Tabel 13.4 betreft de ruimtelijke programmering van het Prins Bernhardpark. Deze is in beide visies gelijk.</p>
<p>Wordt rondom vliegveld Twente een (in Duitsland gebruikelijke) "bouwvrije zone" ingesteld? Zo ja, welke beperkingen (bijvoorbeeld bouwhoogtes) gelden er dan op het grondgebied van Niedersachsen?</p>
<p>De planologische beperkingen worden bepaald door de geluidscontour en het hierop gebaseerde beperkingen- en afwegingengebied. De geluidscontour ligt volledig op Nederlands grondgebied evenals hoogtebeperkingen In verband met invliegfunnels</p>
<p>Hoe zou de kaart van Emlichheim en Uelsen er uit zien als niet alleen de aanvliegeroutes ingetekend zijn, maar ook de 'trechters' zoals die voor Nordhorn en Bad Bentheim/Schüttorf wel ingetekend zijn?</p>
<p>Bij een eventuele verdere uitwerking in een luchthavenbesluit zal er meer duidelijk worden over de exacte locaties van de vliegroutes.</p>
<p><u>Natuurgebied Lonneker Berg:</u></p> <p>De twee lanen in afb. 12.1 komen nu niet voor en passen niet in beheervisie voor dit natuurterrein. Inspreker stelt voor om dit onderdeel schrappen.</p> <p>Inspreker is niet van plan mee te werken aan de totstandkoming van de geplande fietspaden op afb. 12.27. Binnen het Landinrichtingsplan wordt een ruitepad gerealiseerd.</p> <p>Inspreker maakt bezwaar tegen het voorstel in SA om de EHS status op te heffen en elders te compenseren. Voorgesteld wordt om het gebied waar de huidige munitiebunkers liggen te handhaven als EHS en de bunkers vooralsnog in te passen in de natuurontwikkeling.</p>
<p>Wij zien goede mogelijkheden om het netwerk aan recreatieve routes aan de oostzijde van het plangebied te verbeteren. Daarin speelt ook het gebied van de Lonnekerberg een rol. In zowel die uitwerking van het functionele netwerk, als ook in de ruimtelijke verschijningsvorm erkennen wij de eigendoms- en beheersituatie van het gebied, inde fase van uitwerking zal nadere afstemming plaatsvinden.</p> <p>Voor wat betreft de munitiebunkers is onzerzijds gesignaleerd dat deze thans feitelijk in een EHS aangewezen gebied liggen, terwijl een functionele wijziging van het gebruik wordt voorgesteld. Het ligt niet in de intentie het karakter van het betreffende gebied aan te tasten.</p>
<p><u>Natuurgebied 't Holthuis</u></p> <p>Inspreker maakt bezwaar tegen de verandering van de verbinding van waterbronnen die via een duiker onder de startbaan doorgeleid worden. In afb. 12.1 wordt de verbinding afgekoppeld en vervangen door een nieuwe bedding op een volkomen willekeurige plek ten oosten van de huidige loop. Het gevolg is desastreus voor de waterhuishouding en de natuurwaarde in het westen van dit landgoed. Verdroging wordt hierdoor</p>

<p>versterkt. Inpassing van de huidige beek in model A is goed mogelijk zoals weergegeven in het bestuursbesluit van Waterschap Regge en Dinkel afbeelding 12.13. De kruising met de voormalige startbaan is geen punt en de geplande bestemming op het vliegveldterrein is hier leisure. Een mooie beek moet probleemloos in te passen zijn zoals Bijlage 1.1.1 Basis noord weergeeft.</p>
<p>Met de voorgestelde beekloop (de nieuwe aantakking op de Jufferbeek) is een integrale nieuwe koppeling in het groenblauwe casco te realiseren. De door inspreker voorgestelde koppeling dient het gebied met de intensievere leisurefunctie en bestaande grote hallen te kruisen, waarmee beperkingen gesteld worden aan het beek tracé, en de beoogde natuurontwikkeling daar omheen. Bij de verdere uitwerking zal dit punt nog nader worden bekeken.</p>
<p><u>Natuurgebied De Wildernis / Lonnekermeer</u></p> <p>Volgens afb. 12.1 wordt het bron- en beekwater vanaf de westelijke en zuidelijke flank van de Lonnekerberg in zijn geheel gebracht op de loop van de Hesbeek. De kans om de oorspronkelijke bestemming van dit beekwater te herstellen wordt gemist. De Natura 2000-status van het gebied Lonnekermeer vereist hier een passende beoordeling. Oplossing kan eenvoudig zijn door in de beekloop een verdeelwerk aan te brengen zodat water via de Blankenbellingsbeek naar Lonnekermeer kan stromen. Tegen het voorliggende plan maakt inspreker bezwaar omdat de gekozen oplossing extra verdroging genereert in plaats van vermindering.</p>
<p>Overeenkomstig het advies van het Waterschap Regge en Dinkel hebben wij gekozen voor het traject van de Hesbeek.</p>
<p>In SB loopt het landgoed 't Holthuis ernstige schade op; er zal meer verdroging optreden als gevolg van aanwezigheid van het intensief ontwaterde vliegveldterrein zoals in SA genoemd. Gegevens over de te verwachten ontwatering en drainage van de startbaan en het overige luchthavenvoorzieningen ontbreken in de plannen volgens inspreker is er geen onderzoek naar verricht. Inspreker maakt ernstig bezwaar tegen de aantasting van dit natuurterrein. Aantasting van de EHS door herstelling van verdroogde natuur moet worden gemitigeerd en anders worden gecompenseerd.</p>
<p>In SB is ervoor gekozen de beeklopen zowel in noordelijke, als in zuidelijk richting om het luchthavengebied te leiden. Daarmee kan er geen koppeling van beeklopen met het bedoelde gebied 't Holthuis gerealiseerd worden.</p> <p>In de planuitwerking kan wel gezien worden of de afvoer van regenwater uit het luchthavengebied afgevoerd kan worden via 't Holthuis.</p>
<p>Door de ligging van de startbaan ontvangen de Hesbeek en Blankenbellingsbeek geen beekwater meer en zal verdroging ernstig toenemen. In de plannen ontbreken gegevens over de te verwachten ontwatering en drainage van de startbaan en overige luchthavenvoorzieningen. Hier is, voor zover bekend bij inspreker, geen onderzoek naar verricht. Inspreker maakt ernstig bezwaar tegen de aantasting van het natuurterrein De Wildernis / Lonnekermeer, omdat tal van grondwaterafhankelijke vegetaties die zeldzaam en waardevol zijn hierdoor in gevaar komen.</p>
<p>De situatie in SB verandert op de genoemde punten niet ten opzichte van de huidige situatie.</p>

Inspreker wijst er op dat in het verleden in de rand van de Lonnekerberg in het geheim (staatsgeheim) bebouwing is opgericht ten behoeve van munitieopslag. Om die reden zonder democratische besluitvorming en/of planologische afweging. Door hier met bedrijvigheid, leisure en evenementen nu op voort te bouwen komt de ruimtelijke kwaliteit nog meer onder druk te staan.
Vanuit cultuurhistorisch oogpunt wordt er waarde gehecht aan het ensemble van de munitiebunkers. Door de voorgestelde ontwikkeling kan daaraan recht worden gedaan, zonder de landschappelijke kwaliteiten van die locatie uit het oog te verliezen.
Inspreker is van mening dat recreanten het zullen waarderen als de verdeling van open en gesloten gebieden bewaard blijft. In de hele geschiedenis van het vliegveld is deze afwisseling kenmerkend geweest.
Deze kwaliteiten onderkennen wij, en zijn als leidend thema opgenomen in de beide structuurvisies.
Inspreker vindt dat alleen functies in te passen zijn die weinig verkeersbewegingen vergen en nadrukkelijk een binding hebben met de natuurlijke omgeving. Inspreker noemt sporten die extensief zijn en een groene omgeving nodig hebben, landgoed wonen (1 woongebouw per 15 ha.), kleinschalige bedrijvigheid zoals ambachtelijke ateliers, op wandelaars en fietsers gerichte horeca en instellingen die de gezonde omgeving gebruiken voor genezing en revalidatie.
Met de voorgestelde invulling waarin zowel intensievere als extensievere locaties zijn gemarkeerd is gezocht naar een balans tussen de programmatische invulling en de landschappelijke kwaliteiten. Beide structuurvisies doen recht aan de kwaliteiten van natuur en landschap.
Inspreker stelt teruggave van de vrijkomende gronden aan oorspronkelijke agrarische bestemming als randvoorwaarden bij de heropening van de luchthaven.
Dit is en wordt niet in de planvorming meegenomen.
Inspreker stelt als randvoorwaarden bij de heropening van de luchthaven dat het karakter van de Oldenzaalsestraat tussen Oldenzaal en de Oude Deventerweg gehandhaafd wordt.
Het karakter van de Oldenzaalsestraat tussen Oldenzaal en de Oude Deventerweg zal als gevolg van deze structuurvisies niet noemenswaardig veranderen.
Inspreker stelt als randvoorwaarden bij de heropening van de luchthaven continuering van de zwembadvoorziening.
De huidige zwembadvoorziening valt buiten de plangrens van de voorliggende structuurvisies. Hierover kan daarom geen uitspraak worden gedaan.

4.4. Mobiliteit

4.4.1. Mobiliteitsconcepten en OV

Inspreker geeft aan dat bekend is dat de directe aansluiting op de A1 en het NS station er voor 2020 niet zullen komen. In hoeverre is dit in het verkeersmodel meegenomen? Wat is hiervan het effect op de catchment area?
Dit faseringsvraagstuk is niet onderzocht in de verkeersmodellen.

<p>In het verkeersmodel zijn de effecten vanuit het eindmodel op de bestaande wegen meegenomen en in het plan-MER zijn de mogelijke effecten op de verkeersdruk weergegeven. Een verbeterde ontsluiting van het vliegveld, bijvoorbeeld door een aansluiting op de A1, een NS station maar ook de geplande realisatie van de A18, heeft een positieve invloed op het catchment area.</p> <p>Daarnaast biedt een ontsluiting op de A1 ook kansen voor een verbeterde regionale verkeersafwikkeling.</p>
<p>Inspreker verzoekt om transport over water als alternatief toe te voegen.</p>
<p>Transport over water is geen alternatief, wel is enige synergie denkbaar tussen een luchthaven Twente en de havens van Enschede en Hengelo.</p>
<p>Inspreker verzoekt om een onderbouwing van Prorail op de mogelijkheid op een extra stationshalte.</p>
<p>Het gaat hier om een strategische ontwikkeling op de lange termijn. Nieuwe NS-stationshaltes vragen een drempelwaarde als het gaat om het beoogd aantal gebruikers. De synergie van de multimodaliteit (luchtvaart, snelweg en spoor) biedt naar verwachting in de toekomst voldoende kansen voor de realisatie van een NS halte.</p>
<p>Inspreker vraagt zich af waarom de innovatieve mobiliteits- en OV-concepten ook niet in A zijn toegepast.</p>
<p>SB met een luchthavenfunctie is meer gericht op het thema bereikbaarheid en de ontstane multimodaliteit rondom de A1 knoop van auto, trein en luchtvaart. Die 'knoopwaarde' is kleiner in het geval van SA. Nieuwe OV concepten vragen daarbij ook om voldoende potentiële gebruikers en de aard van het programma van SA geeft daar onvoldoende aanleiding voor.</p>
<p>Inspreker vraagt of VTM het eens is met de bewering dat een lightrail systeem voordelen biedt boven een voorstadhalte.</p>
<p>Een lightrail systeem, met een station in de A1 zone, kan voordelen bieden ten opzichte van een voorstadhalte. Voorwaarde is de mate van verbondenheid met de omliggende steden en de frequentie van de verbinding. De aansluiting op de A1 en de vorm van een OV station dient op nationaal en regionaal niveau nog nader te worden bestudeerd.</p>
<p>Inspreker vraagt een mening over de aanvoeropties van vliegtuigbrandstof. Inspreker geeft aan dat de brandstof ook per schip kan worden aangevoerd en vervolgens via een pijpleiding naar het vliegveld. Inspreker is van mening dat VTM te weinig creativiteit aan de dag heeft gelegd om alternatieve opties te bezien ten einde niet afhankelijk te hoeven zijn van de 'DPO'.</p>
<p>VTM meent dat een aanvoer van vliegtuigbrandstof door de DPO pijpleiding, gezien vanuit duurzaamheid, een goede mogelijkheid biedt. Dit zal nog nader onderzocht worden.</p>
<p>Inspreker meent dat een dergelijke luchthaven nauwelijks economische meerwaarde genereert. De geloste vracht moet via de toch al zo drukke A1 verder het land in worden gebracht.</p>
<p>Het uitgevoerde onderzoek (kostenbaten-analyse) laat zien dat een luchthaven in Twente de samenleving op regionaal en nationaal niveau netto aanzienlijke baten oplevert.</p>
<p>Inspreker is van mening dat de nabijheid van de internationale spoorlijn Amsterdam - Berlijn kansen biedt voor passagiers om via het spoor van en naar de luchthaven te reizen.</p>

VTM ziet kansen voor het realiseren van een voorstadhalte / station op de langere termijn vanwege de ontstane multimodaliteit van auto-, spoor- en luchtverkeer. Deze voorstadhalte vormt dan een knoop op de internationale spoorlijn Amsterdam – Berlijn.

Er is op 2 uur reizen al een internationale luchthaven aanwezig. Bovendien ligt FMO op nog geen 45 minuten reizen vanaf Enschede. Is een HSL-Oost niet van veel groter belang voor de economische groei van Twente. Inspreker is van mening dat er verder onderzoek gedaan moet worden naar een HSL-verbinding van Twente met FMO en is van mening dat dit beter is voor de economie dan een luchthaven. Inspreker is van mening dat er met dergelijke beslissingen over de grens moet worden gedacht.

De missie van VTM is het ontwikkelen van plannen voor een economisch sterker en duurzamer Twente. Het uitgevoerde onderzoek heeft aangetoond dat Twente het meeste profijt heeft van een vliegveld in de eigen regio. Een HSL-oost biedt wellicht in de verre toekomst aanvullende mogelijkheden voor economische ontwikkeling.

4.4.2. Bereikbaarheid en ontsluiting

Inspreker beklemtoont extra aandacht voor de problematiek omtrent de bereikbaarheid van geheel Noordoost Twente. Een nieuwe kostbare aansluiting op de A1 levert geen toegevoegde waarde op en nader onderzoek is noodzakelijk. De uitkomsten van de bereikbaarheidsvisie moet leidend zijn voor de totale oplossing.

Een eventuele aansluiting op de A1 vergt nadere studie en besluitvorming in o.a. het MIRT traject.

Op de structuurschets is niet duidelijk hoe de verdere ontsluiting aan de oostzijde is geregeld. Als mogelijke ontsluiting wordt de Lonnekerberg aangegeven. Dit wordt vanuit verkeerskundig oogpunt ongewenst geacht.

De op de plankaart aangegeven laan over de Lonnekerberg vormt niet de autoverkeerontsluiting van het oostelijke deel van de Basis, maar is een landschapsstructuur, die wel te combineren is met een fiets- en wandelroute. Het autoverkeer van het oostelijke deel van de Basis wordt in hoofdzaak afgewikkeld via de bestaande Oude Deventerweg.

Het is raadzaam om een betere verbinding met het plangebied te ontwikkelen. In de verdere uitwerking van de ontsluiting van het plangebied dient rekening gehouden te worden met de route voor een NW-tangent met op lange termijn een aansluiting op de N35.

De ontwikkeling van het plangebied en ontwikkelingen rondom Enschede zoals Spoorzone, Kennispark en verdubbeling van de Auke Vleerstraat vragen om een betere ontsluiting aan de Noordwestzijde van Enschede. Dit wordt ook onderkend door de gemeente Enschede. In de gemeentelijke Mobiliteitsvisie is daarom nader onderzoek naar een zogenaamde Noorderval voorgesteld. De uitbreiding van de infrastructuur ten behoeve van het plangebied sluiten hierbij op aan. De verdere uitwerking van een Noorderval is een

<p>verantwoordelijkheid van de gemeente Enschede</p>
<p>Inspreker verzoekt om de genoemde aansluiting van de Vliegveldstraat op de A1 niet aan te leggen, vanwege de sluiproutes die gezocht worden, verslechtering van de situatie van afritten 31 en 32 door filevorming.</p>
<p>Uit de verkeersmodellen blijkt zeker een verschuiving van het verkeer via provinciale wegen naar de A1. In welke mate dat sluipverkeer betreft is niet te herleiden. De verschuiving van verkeer en verkeerstoename ten gevolge van de planontwikkeling blijken niet in alle gevallen te leiden tot afwikkelingsproblemen. Uit de knelpuntenkaarten valt te herleiden dat op de snelweg geen problemen te verwachten zijn. Bij afslag 31 doen zich al in de nulsituatie problemen voor, bij afslag 32 verslechtert de afwikkeling wel als er geen maatregelen genomen worden. Samen met Rijkswaterstaat zal naar de noodzaak en mogelijkheid van oplossingen gekeken worden.</p>
<p>Inspreker verzoekt na te (laten) gaan wat de gevolgen zijn voor het draagvlak van het wegennet en de verkeersveiligheid voor SB bij het gebruik door: 1,2 miljoen passagiers (luchthaven Twente), 1,5 miljoen bezoekers leisure en 1,2 miljoen passagiers (overflow vanaf Schiphol) en een niet bestaande 'voorstadhalte'.</p>
<p>In de onderzoeken (op basis van 1,2 en 2,4 mln. passagiers) voor de verkeersontsluitingen en de MER zijn de programma's zoals inspreker noemt gehanteerd.</p>
<p>Inspreker is van mening dat het beekherstel en de 2 ontsluitingen alleen kunnen worden gerealiseerd als op het terrein van het vliegveld het verlies aan agrarische gronden wordt gecompenseerd.</p>
<p>In de structuurvisies is de ontsluiting van Oostkamp voorzien vanaf de Oude Deventerweg. Bij de nadere planuitwerking kan bekeken worden om dat te combineren met ter plaatse aanwezige landschappelijke structuren, zodat een doorsnijding van agrarische percelen zoveel mogelijk beperkt kan blijven.</p>
<p>Inspreker stelt voor om voor de tracés voor ontsluiting via de poort aan de Oude Deventerweg te laten plaats vinden. Indien de herbestemming van het vliegveld leidt tot intensiever gebruik van de Oude Deventerweg zal dit mogelijk problemen geven in het gebruik (en de bedrijfsvoering) van de agrarische percelen in eigendom van inspreker. De percelen worden thans door koeien begraaasd en steken 2 keer per dag de Oude Deventerweg over. In de plannen voor landinrichting Enschede Noord is geen tunnel opgenomen voor een dergelijke oversteek, thans is dat nog niet noodzakelijk.</p>
<p>Uit de verkeersanalyse blijkt niet dat de herinvulling tot grote wijzigingen in de verkeersintensiteiten voor dit plandeel leidt.</p>
<p>Inspreker stelt als voorwaarde dat de verkeersafwikkeling rond het vliegveld aan de zijde van Deurningen aantoonbaar adequaat geregeld moet zijn. Inspreker stelt vast dat dit niet het geval is. Inspreker heeft geconcludeerd dat aan de kant van Enschede Noord en van het vliegveld zelf op de A1 een nieuwe ontsluiting is voorzien. Inspreker heeft altijd gepleit voor een integrale benadering van infrastructurele vraagstukken. Essentieel hiervoor is het doortrekken van de Beneluxlaan. Zolang dit niet is opgenomen in de plannen is volgens inspreker niet voldaan aan de door de raad (Dinkelland) geformuleerde eis dat de verkeersafwikkeling aan de zijde van Deurningen aantoonbaar adequaat is geregeld.</p>

<p>In het kader van de structuurvisie worden op strategisch niveau de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen weergegeven. Naar ons idee levert de aangegeven aansluiting op de A1 goede mogelijkheden voor zowel een goede verkeersafwikkeling van het vliegveld en de overige functies en biedt tevens kansen voor een versterking van het regionale verkeersafwikkeling. Overigens wordt in een ander kader, namelijk door de Regio Twente, nog gekeken naar het wegennetwerk in Twente. In dat kader kunnen de wensen van inspreker aan de orde komen.</p>
<p>Inspreker is van mening dat de upgrading van de Vliegveldweg naar 2 keer 2 rijstroken een aanzienlijke belasting van het natuurgebied betekent.</p>
<p>In de plan-MER is vastgesteld dat dit niet tot (significante) negatieve effecten op het aanwezige natuurgebied leidt. Bij de verdere uitwerking zal op dit punt nader onderzoek worden uitgevoerd.</p>
<p>Inspreker is bezorgd over de door hem verwachte toename van verkeersintensiteit rondom de luchthaven, vooral door de kern van Lonneker. Een heldere onderbouwing met berekeningen ontbreekt. Inspreker verzoekt om rekening te houden met verkeer vanuit zuidoostelijke richting en woon-werkverkeer naar de luchthaven. Bij de berekeningen moet rekening worden gehouden met toename van het verkeer met 30% tot 2020.</p> <p>Inspreker verwacht toename van de filevorming tijdens de spitsuren vanaf Frans op den Bult richting Enschede. Het verkeer zal via de N733 en de kern van Lonneker rijden om files te omzeilen. Ook zal verkeer vanuit het zuidoosten richting luchthaven een extra belasting voor N733 en kern Lonneker zijn.</p>
<p>Dit is meegenomen in de verkeersonderzoeken. Hieruit blijkt dat de verkeersdrukke in Lonneker ook zonder ontwikkelingen in het plangebied in 2020 sterk groeit. De ontwikkelingen in het plangebied zorgen voor een extra belasting bovenop de autonome groei. Een en ander is aanleiding geweest voor de in SB vastgestelde infrastructurele maatregelen die een ontlasting van Lonneker tot gevolg hebben.</p>
<p>Inspreker verwacht dat, als op termijn een directe aansluiting op de A1 komt, de Weerseloseweg tot aan de Oude Vliegveldweg wordt verbreed. Daar ontstaat een fuik, waardoor automobilisten de weg mijden en voor een route door Lonneker kiezen.</p>
<p>Uit de verkeersberekeningen blijkt dat ook zonder ontwikkelingen in het plangebied de doorstroming op de Weerseloseweg vermindert. De Weerseloseweg en ook de Oldenzaalsestraat staan daarom op de knelpuntenkaart 2020. De gemeente Enschede heeft dit knelpunt voorts meegenomen in haar mobiliteitsvisie (Noorderval).</p>
<p>Inspreker is van mening dat de Greftenberghoekweg beter kan worden afgesloten omdat het anders een tweede toegangsweg voor de luchthaven zou gaan worden (in verband met ligging ten opzichte van de EHS).</p>
<p>De suggestie van inspreker zal nader worden onderzocht bij de verdere uitwerking van SB .</p>
<p>Inspreker vraagt bovendien aandacht voor de capaciteit van de Weerseloseweg en de Oldenzaalsestraat. Die zitten aan hun maximum. Een extra ontsluiting is volgens inspreker ook van belang voor de regionale ontwikkeling.</p>
<p>In de verkeersanalyse is dit geconstateerd. Met het realiseren van een rechtstreekse aansluiting op de A1 van</p>

<p>de Vliegveldstraat / Weerseloseweg en het vergroten van dat wegvak door verbreding wordt dit punt ondervangen.</p>
<p>Inspreker voorziet de volgende problemen als er gebruik wordt gemaakt van de huidige aansluiting op de A1 bij Hengelo Oost: de inrit van het parkeerterrein is gericht op de weg richting Hengelo Oost, de uitrit is gericht op de Vliegveldstraat. Daarnaast is er sprake van filevorming tijdens de spits op het kruispunt Vliegveldstraat - Oldenzaalsestraat - Hengelosestraat. Met de komst van het vliegveld zal het verkeer alleen maar toenemen waardoor het in- en uitrijden van het vrachtverkeer van en naar de parkeerplaats wordt belemmerd. Inspreker verwacht maatregelen die deze problemen oplossen.</p>
<p>De verkeersafwikkeling is een belangrijk aandachtspunt voor de gebiedsontwikkeling. De luchthaven activiteiten worden geconcentreerd aan de noordzijde van de baan. Hiervoor wordt de luchthaven aan de noord-west zijde ontsloten. De verwachting is dat dit op termijn ook zou moeten leiden tot een betere aansluiting op de A1, waarvoor een variant in visie B is ingetekend.</p>
<p>Welke extra belasting van de infrastructuur, met name de A1, brengt variant B met zich mee en wat zijn daarvan de consequenties?</p>
<p>De extra belasting van de infrastructuur voor de verschillende varianten van de planontwikkeling is aangegeven in de VTM-rapportage Verkenning ontsluitingsvarianten herontwikkeling vliegveld Twente, op blz 22. Voor de variant B is de extra belasting (in motorvoertuigen per etmaal) 16.000 motorvoertuigen. Deze verkeersbelasting is ingevoerd in het regionale verkeersmodel om de verkeersdrukke per straat te bepalen. Tevens is met het verkeersmodel inzichtelijk gemaakt waar knelpunten in de doorstroming te verwachten zijn. Het blijkt dat zonder ontwikkeling van het plangebied al de nodige knelpunten op de (provinciale) wegen ontstaan. Uit de knelpuntenkaarten valt te herleiden dat na ontwikkeling van het plangebied op de snelweg geen problemen te verwachten zijn. Bij afslag 31 doen zich al in de nulsituatie problemen voor, bij afslag 32 verslechtert de afwikkeling als er geen maatregelen genomen worden. Samen met Rijkswaterstaat zal naar de noodzaak en mogelijkheid van oplossingen gekeken moeten worden. Wat betreft de knelpunten op de provinciale wegen lost SB voor een deel van het verkeersknelpunt op de Weerseloseweg op. Voor het overige gedeelte ligt de verantwoordelijkheid bij de desbetreffende wegbeheerder. In dit geval provincie Overijssel en (binnen de bebouwde kom en richting Kennispark) gemeente Enschede.</p>
<p>Inspreker geeft aan een extra OV-halte onnodig te vinden. Een shuttle-bus vanaf Oldenzaal-Centraal is een beter alternatief.</p>
<p>De multimodale knoop (spoorlijn, luchthaven, A1) biedt goede kansen voor de ontwikkeling van een halte, waarmee ook het openbaar vervoersaanbod voor de luchthaven verbeterd wordt. Zolang de halte niet gerealiseerd is vormt een goede alternatieve verbinding met bestaande stations een aantrekkelijk alternatief.</p>
<p>Inspreker vreest een dramatische toename van het wegverkeer in de regio.</p>
<p>In de verkeersanalyse is een en ander onderzocht en in beeld gebracht. De ontwikkeling van het gebied roept verkeersbewegingen op die met infrastructurele maatregelen opgevangen kunnen worden. Het is echter niet zo dat hierbij sprake is van een dramatische toename. Door de bundeling van verkeersintensieve functies</p>

aan de noordzijde van het gebied kan er een goede afwikkeling van het verkeer gerealiseerd worden, mede door een verbeterde aansluiting op de A1 en een verbreding van de Vliegveldstraat / Weerseloseweg.

Inspreker pleit qua de ontsluiting vanaf de A1, voor de bestaande afslag Oldenzaal-West en via de Zandsteenweg en Ledeboerweg naar het vliegveld. Dit veroorzaakt veel minder verkeersoverlast en voorkomt vernietiging van natuur.

In de rapportage Verkenning ontsluitingsvarianten herontwikkeling vliegveld Twente (waarin ook het voorstel van deze zienswijze staat) is beschreven waarop de keuze voor de voorgestelde ontsluiting gebaseerd is. Hierbij is niet gekozen voor het voorstel in de zienswijze, mede omdat dit juist een aantasting van de EHS zou betekenen. De rapportage is in te zien op www.vliegwieltwente.nl

Inspreker is van mening dat de keuze voor een extra ontsluiting is gemaakt vanuit het perspectief van de gebiedsontwikkeling. Onduidelijk is welke gevolgen dit besluit heeft voor de verkeersafwikkeling in Hengelo en welke effecten dat heeft op de aanwezige natuur. Inspreker is van mening dat de ontsluiting van de luchthaven in een bredere studie ondergebracht moet worden waarbij zowel wordt gekeken naar de inpassing in het gebied als het geheel van interne en externe ontsluiting van de innovatiedriehoek. Het Natura 2000 gebied dient hierbij in ieder geval te worden ontzien.

Voor de structuurvisie zijn de verkeersanalyses uitgevoerd op basis van de regionale verkeersmodellen. Dat geeft ook zicht op de verkeersafwikkeling in het omliggende gebied.

De effecten op het Natura 2000 gebied zijn meegewogen in de MER studie, daarbij is geconstateerd dat (significante) negatieve effecten niet aan de orde zijn in beide visies.

Inspreker stelt als randvoorwaarden dat bij de heropening van de luchthaven er geen extra ontsluiting op de A1 komt.

Uit onderzoeken blijkt dat een aansluiting op de A1 een bijdrage levert aan een vergroting van het catchment area. Een eventueel definitief besluit hierover zal worden gezien in relatie tot de totale autonome en gebiedsspecifieke verkeersontwikkelingen in de regio.

5. FINANCIËN

5.1. Grondexploitatie

<p>Inspreker tekent bezwaar aan tegen de vertrouwelijkheid van de grondexploitatie.</p> <p>Inspreker verzoekt om inzicht in de investeringen door de overheid in de infrastructuur van de luchthaven.</p>
<p>Wij hebben besloten de financiële onderbouwingen niet openbaar te maken in verband met het potentieel marktgevoelig karakter van deze informatie.</p>
<p>Inspreker is van mening dat onterecht gerekend is met een discontovoet van 5,5%. Private investeringen dienen met een marktconform percentage van ca. 10% te worden doorgerekend.</p>
<p>Voor beide structuurvisies is in de KBA gerekend met een discontovoet van 5,5%. Dit ligt in lijn met wat doorgaans wordt gehanteerd voor dit soort gebiedsontwikkelingsprojecten.</p>
<p>Inspreker is van mening dat, totdat zicht bestaat op een reële exploitatie, niet geïnvesteerd zou moeten worden in een extra aansluiting op de A1.</p>
<p>Eventuele investeringen in het omliggende wegennet (waaronder een evt. aansluiting op de A1) zal worden beoordeeld op basis van een analyses van de autonome en gebiedsspecifieke ontwikkelingen. De eventuele toename van de verkeersdruk als gevolg van een luchthaven zal in deze analyse worden meegenomen.</p>
<p>Inspreker is van mening dat het vliegveld rendabel is gemaakt door het terrein (incl. alle voorzieningen) om niet over te dragen aan de exploitant. Inspreker geeft aan het vreemd te vinden dat het terrein (incl. de nieuw, voor rekening van de overheid aangelegde voorzieningen) 'om niet' wordt overgedragen aan de exploitant.</p> <p>Inspreker verzoekt om inzicht in de grondwaardes.</p>
<p>Voor de luchthavenontwikkeling in Twente zal er geen exploitatiebijdrage door de overheid worden verstrekt. Om de luchthaven exploitabel te maken zullen daarom ook vastgoed ontwikkelingsmogelijkheden aan een exploitant geboden moeten worden. Dit geldt overigens voor veel regionale luchthavens in Europa. De grond wordt in erfpacht dan wel in concessie uitgegeven. In de grondexploitatie zijn de opbrengsten hiervan voorzichtig geraamd. Door middel van een aanbestedingsprocedure zal een marktconforme waarde worden bepaald.</p> <p>Het gevraagde inzicht in de grondwaardes kan niet worden verstrekt in verband met het potentieel marktgevoelige karakter van deze informatie.</p>
<p>Inspreker geeft aan dat er sprake is van kapitaalvernietiging als alle luchtvaartvoorzieningen worden afgebroken. Daarnaast moet er aanzienlijk geïnvesteerd worden in de sanering (kerosine, munitie). Dit gaat miljoenen kosten, en op een bijdrage van defensie hoeft door de bezuinigingen niet gerekend te worden.</p>
<p>Zowel visie A als visie B zijn opgesteld om een toekomstige bijdrage te leveren aan een economisch sterker en duurzamer Twente. Er is daarom vooral gekeken naar de toekomstige gebruikswaarde van het terrein en het aanwezig vastgoed, zowel uit cultuur historisch perspectief als uit kostenoverwegingen. Bij de overdracht van de rijksgronden naar de regio zullen afspraken met het rijk worden gemaakt over (de kosten van) sanering van</p>

verontreinigingen en explosieven.
Is de grondprijs reëel? Wat betaalt men elders voor een vliegveld?
De grondwaarde is gebaseerd op de grondexploitatie van het terrein en de hierop te realiseren toekomstige functies. De grondprijs is daarmee reëel te noemen. Een vergelijk met vliegvelden elders is nauwelijks mogelijk door de veelal zeer verschillende Ausgangssituaties. Voor de waardebeoordeling geeft daarom de grondexploitatie en businesscases in deze fase de beste referentie.
Hoeveel bedragen de kosten voor bodemsanering om aan de Europese normen te kunnen voldoen? Is het wel zinvol om het gebied, gegeven die kostenpost, te ontwikkelen?
Op grond van de toekomstige bestemming zijn hiervoor analyses en berekeningen opgesteld. Voor de sanering van bodemverontreiniging en explosieven zullen de algemeen geldende, en wettelijk vastgestelde, regelingen gelden. In de grondexploitatie is rekening gehouden met kosten voor sanering. Het blijft dan mogelijk het gebied te ontwikkelen met een positieve grondwaarde.
Inspreker verzoekt om inzicht in de financiële schade voor de overheid (worst case), en vraagt uit welke componenten dit bedrag is opgebouwd?
Voor beide structuurvisies is een risico analyse opgesteld. Op basis van de kosten, opbrengsten, fasering en externe (markt)omstandigheden zijn risico inschattingen gemaakt. Wij volstaan hier met een verwijzing naar p. 93 (SA) en p. 136 (SB) van de structuurvisies.
Er is op dit moment een overschot aan bedrijventerreinen van 130 hectare. Inkomsten uit deze bedrijventerreinen zijn onontbeerlijk om SB nog enigszins in balans te brengen. Inspreker verzoekt VTM om de plannen nogmaals door te rekenen zonder de aanvullende inkomsten.
Visie A en B kunnen niet worden geëxploiteerd zonder ruimte voor bedrijvigheid en/of leisure. Voor zowel visie A als B is gezocht naar bedrijfsfuncties die iets nieuws betekenen en die niet 'kannibaliseren' op ontwikkelingen elders in de regio. Op deze wijze kunnen deze functies een toegevoegde waarde hebben waarmee Twente economisch sterker en duurzamer wordt.

5.2. Business case

Inspreker verzoekt na te gaan of bij de parkeerinkomsten de bezoekers van de themaparken zijn meegerekend en zo ja, van welke parken en met ingang van welk jaar die inkomsten worden gerealiseerd.
In de parkeerexploitatie wordt ook rekening gehouden met bezoekers van een leisure functie (bijv. themapark). Er kunnen in dit stadium van de planvorming nog geen concrete namen worden genoemd. De fasering van de inkomsten maakt onderdeel uit van de grondexploitaties en businesscases. Wij hebben besloten deze financiële onderbouwingen niet openbaar te maken in verband met het potentieel marktgevoelig karakter van deze informatie.
Inspreker tekent bezwaar aan tegen de betrouwbaarheid van de business case.

<p>Wij hebben kennis genomen van uw bezwaar. Wij hebben echter besloten de financiële onderbouwingen niet openbaar te maken in verband met het potentieel marktgevoelig karakter van deze informatie. Wij hopen enigszins aan uw bezwaar tegemoet te zijn gekomen door de uitleg in de technische toelichting over de opbouw van de financiële stukken. De technische toelichting is op 20 augustus gepubliceerd op de website www.vliegwieltwente.nl</p>
<p>Inspreker vraagt waarom de tijdshorizonnen van SA en SB verschillen. Waarom is SA gedurende 8 jaar en SB gedurende 100 jaar doorgerekend?</p>
<p>De veronderstelling dat de tijdshorizon van visie A en B verschillen is niet correct. Beide visies kennen een tijdshorizon en ontwikkelfasering tot en met 2030.</p>
<p>Inspreker verzoekt om inzicht in het Break-Even-Punt, te bepalen op basis van marktconforme percentages (conform EBITDA). Inspreker verzoekt tevens in te gaan op de gevolgen van een niet optimale groei van het passagiersaanbod in relatie tot de rentabiliteit van bovengenoemde investeringen en wie in dat geval de risicodragende partij is.</p>
<p>Wij hebben besloten de financiële onderbouwingen niet openbaar te maken in verband met het potentieel marktgevoelig karakter van deze informatie. Op basis van door VTM verrichte onderzoek lijkt 1,2 mln. passagiers in 2030 haalbaar. Dit is derhalve als uitgangspunt genomen. Pas in een aanbesteding zal duidelijk worden of de markt daadwerkelijk voldoende mogelijkheden ziet voor het exploiteren van de luchthaven Twente. De overheid zal niet deelnemen in een exploitatie van de luchthaven. Eventuele tegenvallende vervoersvolumes vormen daarmee een risico voor de toekomstige exploitant.</p>
<p>Inspreker is van mening dat de rentabiliteit onvoldoende is aangetoond. Derhalve vreest inspreker dat er voordurend een beroep zal worden gedaan op (niet structurele) overheidsmiddelen.</p>
<p>De overheid zal niet deelnemen in een exploitatie van de luchthaven. Een structureel beroep op overheidsmiddelen is derhalve niet aan de orde.</p>
<p>De exploitant van de FMO geeft aan over ervaringscijfers te beschikken die er vanuit gaan dat voor een passagiersaantal tussen de 1,2 en de 2,4 mln. een investering benodigd is tussen de € 50 en € 200 mln. Inspreker geeft aan dat de prognoses hierover te positief zijn.</p>
<p>Wij hebben besloten de financiële onderbouwingen niet openbaar te maken in verband met het potentieel marktgevoelig karakter van deze informatie.</p> <p>De globale informatie zoals vertrekt in de KBA is gebaseerd op een gedetailleerde en gefaseerde investeringsraming voor de opbouw van een burgerluchthaven naar 1,2 mln. passagiers in 2030.</p>
<p>Inspreker is van mening dat de referentiesituatie van de KBA de huidige situatie zou moeten zijn.</p>
<p>Het gebruik van de huidige situatie als referentie is een verplichting die voortvloeit uit de toepassing van de door de rijksoverheid opgestelde OEI-leidraad.</p>
<p>Inspreker heeft geen kennis kunnen nemen van de business case, maar naar mening van de inspreker is hier sprake van een dilemma tussen het geven van duidelijkheid aan marktpartijen (en de bereidheid om hiervoor investeringen te doen) en het risico dat voor een belangrijk deel de investeringen niet gaan renderen.</p>

Wij hebben besloten de financiële onderbouwingen niet openbaar te maken in verband met het potentieel marktgevoelig karakter van deze informatie. Richting marktpartijen zal (in nog op te starten aanbestedingsprocedures) helderheid worden gegeven over de gebruiks- en ontwikkelingsmogelijkheden binnen de verschillende deelgebieden zodat de markt op een verantwoorde wijze een bieding kan uitbrengen.

Inspreker is van mening dat er sprake is van concurrentievervalsing: de luchtvaart heeft een status aparte die niet meer van deze tijd is (lage accijns op kerosine, BTW heffing etc.) Inspreker is van mening dat hieraan een einde gemaakt zou moeten worden. De e kosten voor vliegen zullen daardoor stijgen en daarmee komt de haalbaarheid onder druk te staan.

Deze reactie nota behandelt zienswijzen op de structuurvisies voor de luchthaven Twente. Uw zienswijze betreft een algemeen punt inzake de marktcondities waaronder de luchtvaartsector moet opereren. In deze reactienota volstaan wij daarom met het kennisnemen van uw opvatting.

Inspreker wijst er op dat niet duidelijk is op welke wijze de luchthaven geëxploiteerd gaat worden en wat de plek van vrachtverkeer daar in is. Dat laatste is van belang bij het bepalen van de te verwachten emissies en de gevolgen voor het toerisme.

Na een aanbesteding van de luchthaven aan een exploitant ontstaat er duidelijkheid over de exploitatie van de luchthaven. In de aannames die zijn gedaan voor de MER en KBA onderzoeken is uitgegaan van 1.200 vliegbewegingen voor het vrachtverkeer (ter vergelijking: het totaal aantal vliegbewegingen, voor het grotere commerciële vliegverkeer, bedraagt ca. 11.700).

Inspreker is van mening dat voor SB een tijdshorizon van 100 jaar is gekozen om de aanloopverliezen in de eerste 20 jaar te kunnen compenseren met de winst in de daarop volgende 80 jaar.

De tijdshorizon van 100 jaar is gebruikt in de KBA. De KBA is uitgevoerd op basis van door de rijksoverheid vastgestelde richtlijnen. Een van deze richtlijnen betreft het toepassen van een tijdshorizon van 100 jaar. De KBA is separaat van de grondexploitaties en business cases uitgevoerd. De business cases en grondexploitaties van SA en SB beslaan een periode tot en met 2030 en zijn gebruikt voor de afweging op het aspect financiën.

De einddata van de diverse producten verschillen (MER: 2020, grondexploitatie: 2030, KBA 2109). Daarnaast wordt in het rapport van Ecorys vermeld dat de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen tot 2020 zijn verwerkt. Inspreker is van mening dat een KBA tot 2109 onzinnig is en verzoekt om de doorlooptijd van alle producten aan te passen tot 2030. Deze mogen niet in onderlinge samenhang worden gebracht.

Het is correct dat de einddata van de bouwstenen MER, KBA en Financieel voor het advies verschillen. Voor de MER geldt dat belangrijke input uit het (regionale) verkeersmodel informatie tot 2020 levert. Hierop is vervolgens onderzocht of de (verkeersontwikkeling) in de periode 2020-2030 zou leiden tot afwijkende milieuscores voor één of beide visies. Dit bleek niet het geval.

Voor de KBA is de algemeen (en door de OEI-leidraad voorgeschreven) gangbare termijn voor gebiedsontwikkelingsprojecten van 100 jaar gehanteerd.

<p>Inspreker twijfelt aan de haalbaarheid van de plannen met luchthaven. In het verleden zijn vele commerciële plannen een stille dood gestorven. Inspreker heeft geen redenen om aan te nemen dat het nu anders zal gaan. De ambities zijn te groot, en niet haalbaar. Doorontwikkelen van de plannen legt een groot beslag op het gemeenschapsgeld en leidt tot niets!</p>
<p>Het door VTM verrichtte onderzoek toont aan dat een luchthaven van ca. 1,2 mln. passagiers in 2030 haalbaar is. De toekomstige situatie is niet vergelijkbaar met de oude situatie van een militaire luchthaven met burger medegebruik. In de nieuwe plannen gaat het om een burgerluchthaven, waarbij exploitanten een langjarig perspectief kan worden geboden voor exploitatie. Via een aanbesteding zal moeten blijken of de markt voldoende interesse heeft in het exploiteren van de luchthaven Twente.</p> <p>Overheden zullen niet deelnemen in de exploitatie van een luchthaven.</p>
<p>Inspreker wijst er op geen financiële bijdrage, op welke wijze dan ook, te willen leveren in de exploitatie van het vliegveld.</p>
<p>De betrokken publieke partijen hebben aangegeven niet te willen deelnemen in de exploitatie van een luchthaven. Hier zal, via een aanbesteding, een private exploitant voor worden gezocht.</p> <p>Wel heeft de overheid, zoals gebruikelijk in gebiedsontwikkelingsprojecten, een verantwoordelijkheid voor het creëren van de juiste randvoorwaarden voor ontwikkeling. Het gaat dan bijvoorbeeld om de aanleg van infrastructurele voorzieningen.</p>
<p>Welke maatregelen worden genomen om te voorkomen dat bij een faillissement het luchthaventerrein in handen valt van een speculant?</p>
<p>De wijze en voorwaarden van ingebruikneming van de luchthaven door een exploitant moeten nog worden bepaald. In het te sluiten contract zal dit aspect aandacht krijgen.</p>
<p>Wat is waar van het gerucht dat de start en landingsbaan in 2008 nog is voorzien van een anti sliplaag. Hoeveel heeft dat gekost en is dat Europees aanbesteed?</p>
<p>In het kader van de beoogde exploitatie van de luchthaven voor een interim periode zijn enkele investeringen uitgevoerd door het rijk. De beantwoording van deze vraag is daarom primair een zaak van het rijk en staat los van de besluitvorming over SA en B. Deze vraag wordt daarom niet beantwoord in deze reactienota.</p>
<p>Inspreker is van mening dat SB 'luchtfietsrij' is. Als SB werkelijk zo goed was geweest, had het bedrijfsleven wel geïnvesteerd in plaats van de burger voor de kosten te laten opdraaien.</p>
<p>Het door VTM verrichte onderzoek toont aan dat een luchthaven van ca. 1,2 mln. passagiers in 2030 haalbaar is. Via een aanbesteding zal moeten blijken of de markt inderdaad geïnteresseerd is in het exploiteren van de luchthaven Twente. Daarbij zullen overheden aangeven dat zij niet zullen gaan deelnemen in de exploitatie van een luchthaven.</p>

5.3. Risico(beheersing)

Inspreker geeft aan de volgende opmerkingen te plaatsen voor de risico reserveringen van resp. SA en B:

- **Inspreker geeft aan het vreemd te vinden dat het bedrag voor SA hoger is dan die voor SB. Mocht de exploitatie van de luchthaven in SB tegenvallen dan valt de hele basis onder SB weg. Bij SA gaat het veelal om kleinere stukjes invulling die los van elkaar kunnen worden opgezet. Een financiële tegenvaller bij 1 deelproject leidt nog niet direct tot het wegvallen van de financiële basis onder het hele plan;**
- **Het hogere risicoprofiel wordt veroorzaakt door het grote sanerings- en afzetrisico voor woningbouw. Het is in dat kader vreemd dat woningbouw wordt gepland in een te saneren gebied en dat er zoveel woningen zijn opgenomen;**
- **Inspreker is van mening dat gelet op de voorraad bedrijventerreinen in Twente en de geplande m2 voor onderhavig plan rekening moet worden gehouden met veel leegstand. Dit is ten onrechte niet meegenomen in het risicoprofiel;**
- **Ook voor alle leisure functies (incl. die bij de A1) is een risicoreservering noodzakelijk;**
- **In SB is het exploitatierisico een groot. Niet alleen voor wat betreft het vinden van een marktpartij. Ook is het een risico dat de aantallen passagiers niet worden gehaald. Dit risico wordt nog eens versterkt omdat ook luchtvaart gebonden bedrijvigheid wordt voorzien.**
- **Inspreker verwacht stijgende olieprijs: deskundigen verwachten dat de prijs van een vat olie binnen enkele jaren weer boven € 100 per vat zal stijgen, de prijs van kerosine zal daarom ook stijgen. Een aanzienlijke stijging van de kosten voor vliegen is het gevolg (brandstof is 25% van de prijs van een ticket), dit zet de haalbaarheid onder druk. Hoe is dit meegenomen in de KBA?**

Zowel in visie A als visie B is er sprake van deelgebieden die min of meer los van elkaar ontwikkeld kunnen worden. De mogelijkheden die het gebied biedt zijn voor wat betreft het woningbouwprogramma vertaald naar programma's die een aanvulling zijn op het woningaanbod in Twente. Daarbij is met name naar specifieke niches gezocht (bijv. hippisch wonen). Vanwege de historie (militaire object in WOII) is in het gehele gebied sprake van een verhoogd risico op het opruimen van explosieven. In de risicoreservering is hiermee rekening gehouden.

De risicoreserveringen zijn gebaseerd op de publieke risico's die gemoeid zijn met de grondexploitaties. Hiertoe behoort bijvoorbeeld ook het niet afzetten of vertraagd afzetten van bedrijfsterrein, leisure of woningbouwlocaties. De risico's verbonden aan de bedrijfsexploitaties (bijv. woningbouw, exploitatie vliegveld) komen niet voor rekening van de overheid, maar zijn voor marktpartijen die de grond kopen of in gebruik nemen en deze ontwikkelen tot woningbouw, bedrijventerrein of vliegveld.

In de KBA is geen rekening gehouden met stijgende olieprijs. De KBA richt zich op de beoogde functies en vertaalt deze in maatschappelijke kosten en baten.

Inspreker is van mening dat de KBA een black box is die door VTM wordt dicht gehouden. De volgende kanttekeningen worden hierbij geplaatst:

- **Er is geen worst case scenario doorgerekend. Welke terugvalopties zijn ervoor beide visies in geval de investeringen door de markt uitblijven? Welke ruimtelijke en financiële gevolgen heeft dit scenario?**
- **Exploitatieverliezen in de eerste jaren zijn niet meegerekend;**
- **Opportunity-kosten zijn niet meegerekend: het beperkingen- en afwegingengebied van de luchthaven**

<p>kunnen niet optimaal voor andere doeleinden worden benut. Dat brengt maatschappelijke kosten met zich mee die niet in de afweging zijn betrokken;</p> <ul style="list-style-type: none"> - De in de KBA gehanteerde begrippen voor netto en additionele werkgelegenheid zijn niet consequent doorgevoerd, dit leidt tot foutieve conclusies; - Input buca is volgens gemeente Enschede feitelijk een grondexploitatie, er is dus geen buca; - Waardedaling van woningen is alleen bepaald voor woningen binnen de contour, dit is ontoelaatbaar. Ook woningen buiten de contour zullen in waarde dalen; - WOZ opbrengsten voor gemeenten dalen; - Effecten natuur en landschap zijn niet correct weergegeven; - Zijn alle investeringen opgenomen? - De oppervlaktes van SA en SB verschillen. <p>Inspreker verzoekt de KBA op al deze punten aan te passen</p>
<p>De KBA is door een extern en onafhankelijk onderzoeksbureau uitgevoerd op basis van de op rijksniveau vastgestelde OEI leidraad (overzicht Effecten Infrastructuur). In de KBA rapportage wordt inzicht gegeven in de wijze waarop de maatschappelijke kosten en baten worden berekend. Er is geen sprake van een black box. Wij zijn daarom van mening dat de KBA voldoet aan de hieraan te stellen eisen en daarmee ook gehanteerd kan worden voor de te maken afweging tussen visie A en B en zien geen aanleiding om de KBA op de genoemde punten aan te passen.</p>
<p>Inspreker verwacht dat het enorme effect van brandstofprijzen kleine vliegvelden het eerst de das om zal doen.</p>
<p>Het is ons niet bekend of een enorme mutatie in de brandstofprijzen positief of negatief zal uitpakken voor kleine vliegvelden.</p>
<p>Inspreker is van mening dat het risico op financiële tegenvallers voor model B groter is dan bij model A. Gefaseerd investeren in dingen waarin Twente goed is, is veel minder risicovol.</p>
<p>Voor beide structuurvisies is een risico analyse opgesteld. Op basis van de kosten, opbrengsten, fasering en externe (markt)omstandigheden zijn risico inschattingen gemaakt. Deze zijn geldelijk vertaald (zie p. 93 visie A en p. 136 visie B). Hieruit blijkt dat het risico (exclusief saneren en explosieven) in beide visies nagenoeg gelijk is (ca. € 11 mln.). Over de risico's voor saneren en explosieven worden separate afspraken met het rijk gemaakt. Het risico in visie B is derhalve niet groter dan in visie A.</p>
<p>In welke mate is rekening gehouden met de gevolgen van de huidige economische recessie?</p>
<p>Zowel SA als B kent een doorlooptijd tot 2030. Conjuncturele effecten zijn niet expliciet meegewogen anders dan in de risicoanalyse van beide visies.</p>
<p>Waarom heeft de rekenkamer van de gemeente Enschede de cijfers niet mogen toetsen?</p>
<p>De rekenkamer heeft een achteraf toetsende rol en werkt in opdracht van de raad. Het college van Burgemeester en Wethouders van Enschede gaat hier derhalve niet over.</p>
<p>Inspreker is van mening dat het vreemd is zoveel woningbouw in SA te plannen als het hoge risicoprofiel daar juist door wordt veroorzaakt. Ook het opnemen van bedrijvigheid in SB leidt tot een groter risico dat</p>

onterecht niet is meegenomen in het profiel. Dat geldt ook voor het attractiepark, deze is onterecht niet meegenomen in beide risicoprofielen.

De risicoreserveringen zijn gebaseerd op de publieke risico's die gemoeid zijn met de grondexploitaties. Hiertoe behoort bijvoorbeeld ook het niet afzetten of vertraagd afzetten van bedrijfsterrein, leisure of woningbouwlocaties. De risico's verbonden aan de bedrijfsexploitaties (bijv. woningbouw, exploitatie vliegveld, exploitatie leisurepark) komen niet voor rekening van de overheid, maar zijn voor marktpartijen die de grond kopen of in gebruik nemen en deze ontwikkelen tot woningbouw, bedrijventerrein of vliegveld.

5.4. Analyse (maatschappelijke) kosten en baten

Inspreker is van mening dat het een KBA op basis van kengetallen betreft en dat een rudimentair SA wordt afgewogen tegen een geoptimaliseerd SB. Inspreker geeft aan dit een onterechte vergelijking betreft.

Wij zijn van mening dat visie A en B gelijkwaardig zijn uitgewerkt, onderzocht en beoordeeld, en daarmee goed onderling kunnen worden vergeleken.

Inspreker is van mening dat de opbrengsten voor de aanleg van EHS (€ 50.000 per ha) gebruikt zijn om het plan dicht te rekenen.

Deze veronderstelling is niet correct. Het opnemen van de EHS in beide visies is om kwalitatieve redenen gedaan en sluit goed aan bij de missie voor beide visies om te komen tot een economisch sterker en duurzamer Twente.

De kosten voor het verlies aan gezondheid zijn niet meegenomen in de KBA. Wel is gerekend met een kostenpost voor de daling van de waarde van de woningen als gevolg van de overlast. Lawaai veroorzaakt stress en daarmee een hoge bloeddruk wat met medicijnen tegengegaan moet worden. Deze kosten zijn niet opgenomen in de KBA. Vliegen veroorzaakt ook giftige uitlaatgassen wat kan leiden tot sterfte, kanker en meer arbeidsverzuim. Ook de hiermee gepaard gaande kosten zijn niet opgenomen. Tegengesteld moet men in de KBA van SA de besparing op medicijnen als bate opvoeren, dat is niet gebeurd. Inspreker verzoekt om de kosten voor de gezondheid alsnog op te nemen.

Het gezondheidsaspect is onderdeel van de MER rapportage. In de KBA is, op basis van de MER onderzoeksresultaten, rekening gehouden met emissies, geluidshinder en veiligheid. In deze fase van de besluitvorming over de visies is hiermee voldoende rekening gehouden met de door inspreker genoemde effecten.

Inspreker is van mening dat een luchthaven in Twente niet rendabel kan zijn. Voordelen voor lokale bedrijvigheid wegen niet op tegen schade aan de toeristische en recreatieve industrie, schade aan het imago van Twente, gezondheidsschade bij omwonenden, schade aan projecten (zoals bijvoorbeeld 't Vaneker), ernstige natuurschade, verstoring van politieke verhoudingen binnen Twente en Euregio, niet te overziene financiële risico's en toename van obstakels in fiets- en voetgangersroutes en verbindingen tussen natuurgebieden.

Op basis van de missie van VTM is gezocht naar een gebiedsontwikkeling die bijdraagt aan een sterker en duurzamer Twente. Er heeft een belangenafweging plaats gevonden tussen milieu, economie en financiën, en

<p>hieruit is geconcludeerd dat een vliegveld juist een positief (economisch) effect heeft.</p>
<p>Inspreker is van mening dat SB niet verantwoord is, gezien de vele bezwaren en de toekomst van Twente. Laat Twente niet het afvalputje van het westen worden, maar werk aan een plan wat in dit prachtige gebied verantwoord is, zowel economisch als voor wat betreft het welzijn van de mensen die hier wonen en de vele toeristen die hier komen voor de rust en de natuur.</p>
<p>De missie van VTM is gericht op het creëren van een vliegwiel functie voor zowel een economisch sterker als duurzamer Twente. SB biedt hiervoor de beste kansen.</p>
<p>Inspreker is van mening dat toekomstige investeringen van corporaties uit zullen blijven, en dat de woningen volledig moeten worden afgeschreven. Er is sprake van kapitaalvernietiging wat niet is meegewogen in de KBA.</p>
<p>In de KBA zijn de effecten meegenomen op de woningwaarde door het aantal geluidgehinderde woningen te bepalen. Hiervoor maakt de KBA gebruik van geluidscontouren die door ADECS zijn opgesteld. Voor de oordeelsvorming over de structuurvisies wordt hiermee het effect van waardedaling voldoende meegewogen.</p>
<p>Inspreker is van mening dat in besluiten onterecht uitgegaan wordt van de KBA, volgens inspreker moet worden uitgegaan van de buca die een verlies laat zien van € 118 mln. Op basis van dat verlies zou moeten worden afgezien van een vliegveld</p>
<p>Het is onjuist dat de exploitatie van de luchthaven en parkeren een verlies laat zien. De KBA laat een positief saldo zien van 61,5 mln. ncw (tabel 8.2 Kba). Voor een nadere toelichting op tabel 8.1 en 8.2 wordt tevens verwezen naar de technische toelichting, deze is in te zien via www.vliegwieltwente.nl.</p>

6. AFWEGING EN ADVIES

Inspreker stelt vraagtekens bij de wegingsfactoren. Reistijdeffecten tellen voor 15% mee terwijl geluid en luchtkwaliteit slechts voor 3% meetellen. Volgens de BCG (rapport in opdracht van Minister Van der Hoeven) is leefklimaat van cruciaal belang voor de regio om in te wonen, werken, leven en recreëren. Werknemers kiezen voor locaties waar het leefklimaat goed is waardoor bedrijven worden gedwongen om de werknemers te volgen.

Inspreker maakt bezwaar tegen het feit dat geluid slechts voor 3% meetelt in de afweging. Geluid heeft een zeer grote invloed op de omwonenden.

Inspreker is van mening dat de economische aspecten voor meer dan de toegekende 40% mee zouden moeten wegen in de afweging.

Bij de wegingsfactoren is, op basis van de missie, eerst een hoofdindeling gemaakt, namelijk 40% economische effecten, 40 % milieueffecten en 20% financiële resultaten. Er zijn in verband met de MER-systematiek en de KBA-werkwijze veel meer milieucriteria beschikbaar dan economische criteria. Vandaar dat de afzonderlijke economische criteria zwaarder wegen dan de afzonderlijke milieucriteria. Overigens is het gekozen model erg robuust. Als binnen de gekozen hoofdindeling bijvoorbeeld gevarieerd wordt met de wegingsfactoren voor de afzonderlijke milieueffecten of economische effecten zal de eindkomst niet wezenlijk veranderen.

SA scoort in de MCA slechter dan SB op het aspect verkeer. Wat zijn de cijfers hierachter? Waarom zijn de uitgangspunten van beide varianten niet gelijk?

De effectscores die zijn opgesteld voor verkeer in de beide plannen verschillen niet veel, alleen SB scoort iets beter op het criterium kansen voor openbaar vervoer, in verband met de geplande voorstadhalte bij de A1.

In de afweging is niet meegenomen dat er in SA geen vliegveld en dus geen uitstoot is. De referentielijn van SA kan dus niet gunstiger starten dan voor SB.

De luchtkwaliteit is als onderdeel van de milieueffecten voor beide plannen in de afweging betrokken volgens de gebruikelijk MER systematiek.

Inspreker is van mening dat in SA onterecht geen top leisure voorziening is opgenomen. Hierdoor is het vergelijken van beide structuurvisies bijzonder lastig.

Inspreker vraagt zich af hoe de afweging zou zijn uitgevallen als in SA een leisure voorziening langs de A1 zou zijn opgenomen?

De leisurefuncties in beide visies zijn vertaald naar een leisurebestemming die (in totaal) 500.000 bezoekers zal trekken. Op basis hiervan zijn vervolgens de baten bepaald. De KBA van beide visies zijn vergelijkbaar, omdat juist omwille van de vergelijkbaarheid in de afweging uitgegaan is van dezelfde programma's.

Inspreker stelt dat SB onterecht beter scoort dan SA op het aspect van de groene invulling. In SA is de A1-zone namelijk niet opgenomen, dit in tegenstelling tot SB. Daarnaast geeft inspreker aan dat SB op één van de doelen (het herstel van de beekdalen) geen verbetering betekent voor het gebied.

Het aantal uitgeefbare hectares in de A1-zone is beperkt en daarmee van beperkte betekenis voor de groene invulling in beide visies.

Ook SB leidt tot een verbetering van de (natuurlijke) waterhuishouding in het gebied. Ook voor het waterschap Regge en Dinkel zijn beide visies hydrologisch aanvaardbaar (met een voorkeur voor A).
Inspreker is van mening dat er geen toetsbare gegevens beschikbaar zijn voor het argument dat SB de geluidsoverlast met nieuwe natuurwaarden compenseert. SA scoort op dit item duidelijk positiever dan SB. Als bij SA dezelfde toevoegingen van natuurwaarden worden ingetekend dan wordt daar een optimaal resultaat voor de natuur in Twente bereikt.
Geluidsoverlast en nieuwe natuurwaarden worden niet tegen elkaar weggestreept. Wel maken beide deel uit van de het onderzoek naar de milieueffecten en spelen daarmee in rol in de kwantitatieve milieucriteria analyse.
Inspreker is van mening dat de gevolgen van de heropening van de luchthaven voor de omgeving (luchtvervuiling, extra geluidsoverlast, verhoging ongevalrisico, wegtrekken van leden van de kerkgemeenschap als gevolg van dalend toerisme) niet meegenomen zijn in de afweging.
De genoemde gevolgen zijn, behalve het wegtrekken van leden van de kerkgemeenschap, wel meegewogen in het onderzoek naar de milieueffecten.
Inspreker is van mening dat de werkgelegenheid, gegeven een aantal Twentse ontwikkelingen op dit gebied en de onzekerheid die met deze prognoses gepaard gaan, nooit leidend mogen zijn in de beoordeling van dergelijke ontwikkelingsplannen.
De werkgelegenheid is ook niet leidend. Economie en ecologie tellen even zwaar mee in de eindafweging.
Inspreker vindt het onaanvaardbaar dat in de afweging geen rekening is gehouden met het verlies aan lichamelijk en geestelijk welzijn van de inwoners van deze regio. Zowel in onderliggende rapporten als in de MCA is hiermee geen rekening gehouden.
Welzijn is een begrip waaronder ook een aantal criteria uit de uitgevoerde onderzoeken kan worden gerekend. Er is overigens geen bewijs te vinden voor de stelling dat een luchthaven zoals in SB beschreven zal leiden tot verlies aan lichamelijk en geestelijk welzijn. Ook het hebben van werk draagt in belangrijke mate bij aan het welzijn van mensen.
In de multicriteria analyse tellen de economische aspecten maar voor slechts 40 % mee, terwijl bij de sluiting van de vliegbasis dit element, dat gecompenseerd moest worden, voor de politiek voorop heeft gestaan! Ook voor een sluitende exploitatie van het gebied is de economische factor de meest essentiële en zou wat ons betreft zwaarder mogen worden meegewogen. Inspreker is van mening dat wegingsfactoren als 40% milieu, 20% financieel en 40% economie uiterst discutabel zijn. Een wijziging in de aannames of andere wegingsfactoren leiden tot heel andere uitkomsten. Hoe grondig en gelijkwaardig zijn de varianten onderzocht?
De MCA is uitgevoerd op basis van de missie van de VTM, waarin economie en milieu/duurzaamheid even zwaar tellen. Het model is zo robuust dat andere wegingsfactoren binnen de hoofdweging niet tot wezenlijk andere uitkomsten leiden. Als de factor milieu sterk zou stijgen ten koste van de factor economie gaat SA pas winnen in de MCA, vanaf het punt dat milieu voor 58% gaat meetellen in de MCA en economie voor minder dan 22% wordt meegewogen. De varianten zijn bijzonder grondig en gelijkwaardig onderzocht. Verwezen

wordt naar alle openbare onderzoeken die op www.vliegwieltwente.nl staan.
Inspreker vraagt zich af of de wegingsfactoren wel objectief tot stand zijn gekomen.
Er is in lijn met de missie van de VTM, waarin economie en milieu/duurzaamheid even zwaar tellen gekozen voor een evenwichtige weging, waarbij de beleidsdoelen zwaarder wegen dan de financiële resultaten. Reeds in de vorige fase is die hoofdindeling gehanteerd. Juist door de evenwichtigheid is er sprake van een objectief afwegingsproces.
Inspreker is van mening dat er in de afwegingen volledig voorbij wordt gegaan aan het unieke karakter van de regio. Door toepassing van landelijke normen wordt er inbreuk gedaan op de kwaliteit (de rust) van de streek. Door de komst van de luchthaven verandert het karakter van de streek volledig.
Er is geen sprake van een komst van een luchthaven. Die is er al bijna 80 jaar. Er kan daarom ook geen sprake zijn van een inbreuk op de kwaliteit van de omgeving of een verandering van het karakter van de streek. Door toevoeging van nieuwe natuur en het in stand blijven van een geluidscontour blijft het karakter grotendeels gehandhaafd en wordt op onderdelen zelfs versterkt.
Inspreker is van mening dat niet SB maar SA de grootste bijdrage levert aan de natuur, getuige het feitenmateriaal (SA 250 ha ten opzichte van 230 ha van SB). Dit is in tegenstelling tot hetgeen in de publicaties heeft gestaan. Daar werd vermeld dat SB de grootste bijdrage levert aan de natuur.
De vermelding dat SB de grootste bijdrage levert aan de natuur heeft vermoedelijk betrekking gehad op het als nieuwe EHS te bestemmen gebied in beide plannen. In SA wordt 50 ha. nieuwe EHS gecreëerd, in SB is dat 130 ha.
Inspreker is van mening dat Vliegveld Twente alles bezit wat voor een goede luchthaven noodzakelijk is. Hij is van mening dat het belang van de luchthaven zwaarder moet wegen dan het belang van het behoud van het groen, daarvan heeft Twente al genoeg. Inspreker is van mening dat heropening van de luchthaven in economisch en maatschappelijk opzicht een positieve invloed op de regio Twente zal hebben.
Economie en milieu (o.m. behoud van groen) hebben even zwaar meegeteld in de afweging. De zienswijze wordt verder voor kennisgeving aangenomen.
Inspreker pleit er voor om de gezondheidseffecten van met name SB beter in kaart te brengen, bijvoorbeeld door het uitvoeren van een Gezondheidseffectberekening en een berekening van de te verwachten korte en lange termijn gezondheidseffecten. Inspreker verzoekt een nulmeting uit te laten voeren.
In het kader van een besluit over een structuurvisie is een nulmeting inzake de gezondheid niet aan de orde. In het plan-MER is toegelicht, paragraaf 5.1, hoe is omgegaan met deze aspecten.
Inspreker verzoekt om alle calculaties uit te laten voeren op basis van 600.000 passagiers per jaar zodat inzicht kan worden verkregen in de bandbreedtes.
Alle calculaties zijn uitgevoerd op basis van 1,2 mln. passagiers, omdat dat een reëel aantal is. Er is geen enkele aanleiding om de voorgestelde variant verder te onderzoeken.
Inspreker is van mening dat de calculaties moeten worden uitgevoerd inclusief de in zijn ogen op korte termijn ingevoerde vliegtaks die de ongelijke fiscale behandeling tussen de verkeersmodaliteiten moet gaan opheffen

De vliegtaks is medio 2009 afgeschaft en er zijn geen aanwijzingen dat die weer zal worden ingevoerd.

Inspreker kan zich niet voorstellen dat er een luchthaven komt waarvan een groot deel van de negatieve gevolgen gedragen moeten worden door Duitse burgers en overheid, terwijl de Duitsers op geen enkele wijze profiteren. Mocht de keuze op B vallen, dan zal uit juridisch onderzoek blijken dat deze beslissing strijdig is met de plicht tot het maken van een zorgvuldige afweging.

Wij hebben op een juridisch correcte wijze, ook naar Duitsland toe, gehandeld. Dat is gebleken uit juridisch onderzoek. Bestreden wordt dat Duitsers geen profijt kunnen hebben van een regionale luchthaven in Twente. Het gebied direct over de grens wordt interessanter als vestigingsgebied voor ondernemers. Ook voor Duitse passagiers en zakelijk verkeer kan de luchthaven van belang zijn.

7. PROCES EN WERKWIJZE

7.1. Participatie

<p>Inspreker had het vanzelfsprekend gevonden dat Duitse burgers en instanties vroegtijdig en volledig betrokken zou worden bij de planvorming. De structuurvisie en het rapport MER zijn niet in een vroeg stadium overlegd aan de relevante Duitse instanties, maar pas nadat de stukken ter visie zijn gelegd en nadat het voorlopige besluit is genomen. Dit is in strijd met de afspraken die zijn gemaakt omtrent MER onderzoeken met een grensoverschrijdend karakter.</p>
<p>Wij zijn van mening dat de Duitse burgers en instanties conform daarvoor geldende afspraken en wet- en regelgeving zijn betrokken. Dit is ook al in een vroeg stadium geweest. De structuurvisies en het MER-rapport zijn conform daarvoor geldende wet- en regelgeving ter inzage gelegd. Zie hiervoor bijvoorbeeld art. 7.38a van de Wet milieubeheer. Hieraan is voldaan. Bovendien heeft ook in eerdere stadia op uitgebreide schaal informatie-uitwisseling plaatsgevonden richting Duitse overheden en burgers.</p>
<p>Inspreker begrijpt niet dat er twee plannen zijn gemaakt en ter visie worden gelegd, en dat tegelijkertijd voorkeur voor SB uitgesproken wordt. Daardoor is het participatieproces gebrekkig.</p>
<p>Tijdens de planvorming is een uitgebreid participatieproces geweest waarbij leden van organisaties en burgers betrokken zijn bij de totstandkoming van beide plannen. Dit is gebeurd middels bijeenkomsten van het Maatschappelijk platform, de Participatiewerkgroep, diverse Ontwerpateliers en presentaties. Van een gebrekkig participatieproces is dus geen sprake geweest. Er is meer participatie mogelijk geweest dan geldende wet- en regelgeving vereist.</p>
<p>Inspreker is van mening dat van de goede Euregionale samenwerking niks is terug te vinden in dit proces.</p>
<p>Zowel de Nederlandse instanties (gemeenten en Regio Twente) als de Duitse overheden zijn naar onze mening voldoende geïnformeerd over het gehele proces tot nu toe.</p>
<p>SAVT geeft aan vanaf het begin betrokken te zijn geweest en geeft aan dat met alle opmerkingen en bijdragen niks is gebeurd.</p>
<p>SAVT is inderdaad in een vroeg stadium en veelvuldig betrokken geweest bij de planvorming, en met de opmerkingen en bijdragen is wel degelijk rekening gehouden tijdens de planvorming. Te denken valt aan betrokkenheid bij keuze van KPMG en deelname in de begeleidingscommissie van KPMG tijdens het uitvoeren van het betreffende onderzoek en aan de inbreng in de interactieve werksessies.</p>
<p>Is bij de planvorming de DFS (Deutsche Flugsicherung) betrokken? Welke instantie wordt maatgevend voor de (lucht-)verkeersveiligheid?</p>
<p>De DFS is betrokken geweest bij het proces. Maatgevend voor de (lucht)verkeersveiligheid worden de normen die daarvoor gesteld zijn. De handhaving op deze normen ligt bij de inspectie Verkeer&Waterstaat.</p>
<p>Is het Duitse Ministerie van Defensie en het Bundesverteidigungsministerium betrokken bij de planvorming?</p>
<p>Ja, het Duitse ministerie van defensie is geïnformeerd over de planvorming en heeft tweemaal per brief aangegeven geen bezwaar te hebben tegen de voorgenomen plannen, mits zij betrokken worden bij het</p>

vervolg van het proces.
Is de “Verkehrslandeplatz Nordhorn-Lingen” (tbv zweefvliegtuigen, sportvliegtuigen, parachutespringen, ballonvaart) bij de procedures betrokken? Zijn hun belangen afgewogen?
Nee.
VTM hoort niet voor Duitse burgers te beslissen.
VTM beslist niet. Het besluit wordt genomen door de gemeenteraad van Enschede, Provinciale Staten van Overijssel en het Rijk.
Inspreker vraagt welke Duitse bestuurders wel betrokken zijn geweest.
<p>Vanaf 2006, bij de concept-startnotitie voor de m.e.r. zijn Duitse organisaties geïnformeerd over de plannen. Tot nu toe zijn in de diverse stadia van het project onder meer de volgende organisaties actief van informatie voorzien.</p> <p>De volgende partijen zijn geïnformeerd/betrokken geweest:</p> <p><u>Niedersachsen:</u></p> <p>Umweltministerium Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Ministerium für Inneres und Sport Regierungsvertretung Oldenburg Landesbehörde für Strassenbau und Verkehr Fortsamt</p> <p><u>Nordrhein-Westfalen:</u></p> <p>Bezirksregierungen Düsseldorf, Köln, Münster, Arnsberg Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz Ministerium für Bauen und Verkehr</p> <p><u>Bund:</u></p> <p>Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit Luftfahrt Bundesamt Eisenbahn Bundesamt Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest, West Wehrbereichsverwaltung Nord</p> <p><u>Organisaties:</u></p> <p>Deutsche Flugsicherung GmbH Naturschutzbund Deutschland, Kreisgruppe en Regionalebüro Handwerkskammer Osnabrück, Münster</p>

<p>Heimatverein Gronau</p> <p><u>Lokale overheden:</u></p> <p>Gemeinden Emsbüren, Geeste, Heek, Salzbergen, Twist, Wietmarschen</p> <p>Landkreis Borken, Emsland, Grafschaft Bentheim, Steinfurt</p> <p>Samtgemeinden Emlichheim, Neuenhaus, Schüttorf, Uelsen</p> <p>Städte Ahaus, Bad Bentheim, Gronau, Lingen, Meppen, Nordhorn, Ochtrup, Rheine</p> <p>Euregio-Kommunalgemeinschaft Rhein-Ems e.V.</p>
<p>Welke consequenties kunnen volgens VTM of de opdrachtgevers uiteindelijk uit de ernstige bedenkingen van de Duitse bureaus getrokken worden?</p>
<p>Ingediende zienswijzen worden behandeld in de reactienota.</p>
<p>Inspreker gaat er van uit dat VTM erkent dat de procedure tot nu toe niet juist is verlopen. Inspreker heeft het Europees Parlement ingeschakeld en verwijst naar jurisprudentie tussen de gemeente Bergen (NL) tegen de luchthaven Weeze/NRW.</p>
<p>De situatie Weeze – Bergen is bekend bij de VTM. In tegenstelling tot hoe de Duitse autoriteiten daar in eerste instantie hebben gehandeld is de procedure bij ons wel juist verlopen, reeds bij andere zienswijzen is dat uiteengezet.</p>
<p>Inspreker vindt het betreuzenswaardig dat ook Nederlandse milieuorganisaties onvoldoende bij de plannen betrokken zijn.</p>
<p>Diverse milieuorganisaties, zowel nationale maar ook regionale organisaties, zijn actief bij het proces betrokken, bijvoorbeeld door deelname in het Maatschappelijk Platform, de Participatiewerkgroep en verschillende ontwerpateliers. Onder de deelnemende partijen bevinden zich onder andere Natuurmonumenten, Landschap Overijssel en Stichting Lonnekerland.</p>
<p>Inspreker doet een beroep op het aanbod van de Landrat om met elkaar in gesprek te gaan en alle argumenten zorgvuldig te wegen. De samenwerking in de Euregio is tot op dit moment uitstekend geweest. Inspreker vindt het teleurstellend dat juist met dergelijke plannen samenwerking niet mogelijk bleek te zijn.</p>
<p>Er is conform alle geldende regelgeving geopereerd als het de Euregio relaties aangaat. De argumenten worden meewogen in de nadere besluitvorming dit najaar.</p>
<p>Inspreker is van mening dat de besturen van enkele grote lokale organisatie (UT, MST) betrokken had moeten worden, dit geldt eveneens voor de lokaal aanwezige kennis (architectenbureaus etcetera).</p>
<p>Wij hebben dit zoveel mogelijk gedaan binnen de mogelijkheden die daarvoor beschikbaar waren.</p>
<p>Als omliggende gemeenten toch niets hebben in te brengen, maar wel alle overlast moeten dragen kunnen we deze gemeenten beter opheffen en samen met Enschede één grote gemeente worden.</p>
<p>De omliggende gemeenten (Hengelo, Oldenzaal, Losser en Dinkelland) zijn vanaf het begin van het VTM-proces sterk bij het proces betrokken in het kader dat het zogenaamde WEHOLD-overleg. Zowel bestuurlijk als ambtelijk hebben er vele gesprekken in dat kader plaatsgevonden. Genoemde gemeente zijn ook steeds</p>

<p>uitgenodigd bij het Maatschappelijk Platform en bij inhoudelijke werksessies. De inbreng vanuit deze gemeenten is meegenomen in de plannen.</p>
<p>De Regionalrat Münster wil een gezamenlijk onderzoek naar de regionale economische gevolgen van de komst van de luchthaven Twente en de uitkomsten van het onderzoek in de verdere planvorming te betrekken.</p>
<p>Er zijn op bestuurlijk niveau afspraken gemaakt over het uitvoeren van onderzoek naar eventuele grensoverschrijdende effecten op basis van SB. De uitkomsten hiervan worden meegenomen in het vervolgtraject.</p>
<p>Inspreker is van mening dat de LNU (Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt NRW) betrokken had moeten worden in de MER-studie.</p>
<p>De plan-MER is conform de daarvoor geldende wet- en regelgeving uitgevoerd.</p>
<p>Inspreker verzoekt om duidelijkheid in welke mate Duitse instanties geïnformeerd en betrokken zijn bij de ontwikkeling van de structuurvisies.</p>
<p>De Duitse stakeholders zijn geïnformeerd conform de daarvoor geldende wet- en regelgeving.</p>
<p>Inspreker verwijst naar de Innovatiedriehoek: 3 toplocaties (Hart van Zuid, Kennispark en gebiedsontwikkeling Luchthaven) die prioriteit krijgen in het tijdig creëren van de ruimtelijke en fysieke voorwaarden om de ruimtelijk-economische ontwikkeling van het stedelijke netwerk te waarborgen. Inspreker geeft aan dat de bij de verdere uitwerking en positionering betrokken gemeentes gezamenlijk moeten optrekken richting Rijk. Gezamenlijk staan deze projecten sterker. Inspreker geeft aan dat er in de uitwerking vooral aandacht moet zijn voor onderscheiding ten opzichte van andere projecten. Inspreker vraagt of VTM het eens is dat de 3 gebiedsontwikkelingen complementair aan elkaar moeten zijn en elkaar niet mogen beconcurreren?</p>
<p>Er vindt reeds overleg plaats tussen de betrokken gemeenten, provincie Overijssel en de drie genoemde projecten. Eén van de doelen is om samen op te kunnen trekken naar het rijk. Voorwaarde voor samenwerking is dat de projecten elk een duidelijk profiel moeten hebben. Eens met de stelling dat de projecten elkaar in principe niet moeten beconcurreren, maar juist samen sterker moeten zijn en synergie bewerkstelligen. Daarvoor moeten ze grotendeels complementair zijn.</p>
<p>Inspreker is van mening, gezien het nationale belang dat Nederland geeft aan de ontwikkeling van de luchthaven, dat het niet voldoende is om het aan Duitse kant te beperken tot een mededeling aan de regering van de deelstaat Nedersachsen. Vanwege de enorme impact van deze ontwikkeling en enorme financiële gevolgen (economische schade in Duitse grensregio) zou het ook in Duitsland van nationaal belang moeten zijn.</p>
<p>Er is door VTM en haar opdrachtgevers conform de geldende wet- en regelgeving gehandeld, als het gaat om eventuele grensoverschrijdende effecten van planvorming in Nederland. Het Ministerie van Verkeers- en Waterstaat ziet luchthaven Twente overigens als zijnde van nationale betekenis (niet van nationaal belang).</p>
<p>Inspreker is van mening dat voor de vestiging van een vliegveld wijziging van het staatsverdrag tussen Nederland en Duitsland noodzakelijk zal zijn. Dit is al vele malen door de Bezirksregierung Münster</p>

duidelijk gemaakt.

Voor deze fase zijn alle noodzakelijke stappen gezet. We kunnen nog niet ingaan op wat in een latere fase (luchtvaartbesluit) komt.

7.2. Informatieverstrekking en voorlichting**Welk doel diende de door VTM georganiseerde debatavonden? Met welk doel zijn er tijdens die avonden video-opnamen gemaakt en kunnen betrokken deze video-opnamen bekijken?**

VTM heeft de debatavonden in augustus en september 2009 niet georganiseerd, maar op verzoek van de betreffende gemeenten gefaciliteerd met informatievoorziening, bemensing en dergelijke. Het doel van de avonden was om mensen die vragen hadden de gelegenheid te geven zich te informeren bij de leden van VTM. De VTM maakt zelf video-opnamen om:

1. Publieke bijeenkomsten voor meer mensen toegankelijk te maken, zie bijvoorbeeld de film van de publieksdagen op de website, en films van andere gelegenheden
2. Beelden te archiveren voor eigen gebruik (nazien eigen presentaties en inbreng publiek)

Op het moment dat films op de website worden geplaatst, kunnen betrokkenen dus (delen van) de opnamen terugkijken.

Inspreker stelt vast dat de informatie in de overlegde stukken niet overeen komt de informatie die mondeling is gegeven tijdens informele gesprekken van eind juni 2009.

De vaststelling van de openingstijden, de nieuwe geluidscontour, vluchtroutes en dergelijke vindt plaats op het moment dat het Luchthavenbesluit wordt genomen. Dit is altijd consistent gecommuniceerd.

Inspreker is van mening dat de ter inzage gelegde stukken:

- slecht onderbouwd zijn;
- niet gebaseerd zijn op gedegen onafhankelijk marktonderzoek;
- het merendeel van de rapporten verdient nog niet de kwalificatie 'marktverkenning';
- rapporten zijn niet op elkaar afgestemd;
- zeer selectieve keuze van kengetallen;
- zeer tendentieuze conclusies.

Inspreker verzoekt op basis van het gestelde om alle calculaties opnieuw uit te voeren.

De onderzoeken zijn door toonaangevende onafhankelijke bureaus uitgevoerd conform de daarvoor geldende wet- en regelgeving. Onderzoeken zijn wel degelijk op elkaar afgestemd en de plannen zoals beschreven in de structuurvisies zijn wel degelijk onderbouwd. De onderbouwende rapporten zijn te vinden in de referentielijst. Er is derhalve geen aanleiding om calculaties opnieuw uit te voeren.

Insprekers tekenen bezwaar aan tegen de affichering van SB als 'compacte luchthaven in het groen'.

Inspreker is van mening dat een luchthaven met 2,4 mln. passagiers en de mogelijkheid voor een Boeing 747 om te landen, niet compact genoemd mag worden.

In SB zijn alle luchthaven gebonden functies geconcentreerd in de plannen gesitueerd. Het gebied benodigd voor deze functies is teruggebracht van 450 ha naar ongeveer 250 ha. Daarnaast is de geluidcontour aanzienlijk

verkleind tot 10,6 km2.
Inspreker is van mening dat van enige visie op de gebiedsontwikkeling geen sprake is.
In het rapport een vliegwiel voor Twente uit 2008 is uitgebreid de visie en missie genoemd en de structuurvisies zijn in lijn met deze visie en missie uitgewerkt.
Inspreker is van mening dat het rapport van Triple E, de uitwerking van de Twentse Basis, onterecht niet als referentie is terug te vinden. Wel wordt een oud rapport van Twynstra Gudde genoemd. Inspreker is van mening dat hier sprake is van bewuste misleiding.
Het Triple E rapport is wel degelijk gebruikt bij de uitwerking van de plannen en heeft bijvoorbeeld ook als basis gediend voor het onderzoek door Twynstra Gudde en KPMG, maar staat inderdaad niet opgenomen in de referentielijst van de structuurvisies. Van bewuste misleiding is geen sprake.
Inspreker constateert dat de informatie uit de rapporten niet werd vertrouwd. Dit is volgens de inspreker het gevolg van het feit dat slechts de uitkomsten van de onderzoeken werden gepresenteerd en niet de onderliggende aannames en uitgangspunten. Dit onderliggende referentiekader is volgens de inspreker veel te weinig voor het voetlicht komen te staan. Als hieraan meer aandacht zou worden besteedt zou dat meer recht hebben gedaan aan het serieus nemen van de zorgen van de burgers.
De beide structuurvisies zijn transparant uitgewerkt en onderbouwd door onderzoeken uitgevoerd door onafhankelijke adviesbureau conform geldende wet- en regelgeving. De onderbouwende rapporten zijn te vinden in de referentielijst. De meest relevante of niet algemeen openbaar verkrijgbare onderbouwende rapporten hebben ook ter inzage gelegen, behoudens marktgevoelige informatie.
In de toelichtingen wordt te veel gebruik gemaakt van vakjargon, dat geeft de indruk dat er iets te verbergen is.
Wij hebben kennis genomen van uw zienswijze, en zullen deze betrekken bij de besluitvorming., behoudens het gedeelte dat er iets te verbergen is. Dit is niet het geval. Er is sprake van een zeer transparant proces.
Inspreker is aanwezig geweest op de debatavond in Hengelo en is aldaar geschrokken van de agressieve wijze waarop tegenstanders van model B het debat voerden. Inspreker bedankt de organisatoren voor de ontvangen informatie en spreekt de hoop uit dat er een nuchter besluit wordt genomen.
Zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.
De informatie is alleen in de Nederlandse taal beschikbaar, en alleen een samenvatting van de structuurvisie is vertaald. Dat is in strijd met de 'gezamenlijke verklaring'.
Dit is niet het geval. Vertaald zijn: <ul style="list-style-type: none"> - de gehele structuurvisie - de samenvatting van de MER - advertentie die in Duitse kranten geplaatst is ten behoeve van de tervisielegging - oproep om naar de debatavond te komen voor de kranten (aangeboden aan Duitse gemeenten) - persbericht bij het openbaar worden van de structuurvisies - boekje met samenvatting en CD met kaartmateriaal - de website

Inspreker spreekt de waardering uit voor het uitgebreide en gedetailleerde inzicht dat is verstrekt voor de effecten van de luchthaven op Oldenzaals grondgebied.
Dit betreffen indicatieve studies die zijn gebaseerd op meest waarschijnlijke aannames. Aan die cijfers en kaarten kunnen dan ook geen rechten worden ontleend. O.a. deze onderwerpen worden nader onderzocht en uitgewerkt in het t.z.t. te nemen luchthavenbesluit.
Inspreker tekent bezwaar aan tegen de tegenstrijdige informatie over aantallen vliegbewegingen die tijdens de debatavonden zijn genoemd ten opzicht van de in de structuurvisie (boekwerk) genoemde aantallen.
Er is geen sprake van tegenstrijdige informatie. Op enkele informatieavonden is wel een verduidelijking gegeven op de door VTM gehanteerde onderbouwende rapporten. Dit blijven allemaal indicatieve studies, die nadere uitwerking vragen in het t.z.t. te nemen luchthavenbesluit.
Inspreker is van mening dat het in de stukken ontbreekt aan een (vertaalde) te reproduceren berekening voor wat betreft de geluidsbelasting op Duits grondgebied.
Nadere uitwerking van geluidsbelasting en de effecten op de omgeving, komt aan de orde in het t.z.t. te nemen luchthavenbesluit, waaraan een besluit-MER verbonden is.
Inspreker is van mening dat voor het grondig bestuderen van de stukken een computer met internetaansluiting noodzakelijk is.
Dat is niet noodzakelijk. Op alle Twentse gemeentehuizen en die van de Duitse buurgemeenten hebben de stukken ter inzage gelegen.
Inspreker is van mening dat bij vele Duitse burgers niet bekend is dat er een officiële inspraakmogelijkheid is. In Duitse kranten stond geen bekendmaking van het voornemen tot een luchthaven en in niet alle gemeentehuizen in het Duitse grensgebied lagen de stukken ter inzage.
Er is sprake geweest van een informatieavond in Nordhorn; het was geen officiële inspraakavond. Er is door VTM en haar opdrachtgevers conform de geldende wet- en regelgeving gehandeld, als het gaat om eventuele grensoverstijgende effecten van planvorming in Nederland. Daarnaast is de informatieavond aangekondigd in Die Grafschafter Nachrichten. Ten slotte hebben de Duitse autoriteiten hun burgers attent gemaakt op de mogelijkheden tot het indienen van zienswijzen. Daarvan is veel gebruik gemaakt.
Inspreker is van mening dat de visie ook in de gemeente Berkelland ter inzage had moeten worden gelegd omdat de vliegtuigen haar grondgebied op 2000 ft passeren.
VTM heeft namens beide bestuursorganen de structuurvisies ter inzage gelegd in de Twentse gemeenten. Tevens zijn de structuurvisies ter inzage gelegd in de Duitse gemeenten Bad Bentheim en Nordhorn, Deze gemeenten liggen dichterbij het plangebied dan de gemeente Berkelland. De vlieghoogte heeft hierbij geen rol gespeeld.
Inspreker heeft ernstige bedenkingen bij de rechtmatigheid van het proces dat nu doorlopen wordt, zeker gezien de Espoo ECE-conventie, de Aarhus-conventie en andere Europese richtlijnen. Inspreker noemt met name het nemen van een voorlopig besluit voor SB. Hoewel het nog geen definitief besluit is, komt deze handelwijze niet overeen met artikel 7 SUP-Richtlijn. Daarin is opgenomen dat belanghebbenden in het buurland zo vroeg mogelijk betrokken moeten worden en ook in staat gesteld dienen te worden om invloed

uit te oefenen.
De Duitse stakeholders zijn geïnformeerd conform de daarvoor geldende wet- en regelgeving.
Inspreker is van mening dat de ter beschikking gestelde informatie bij de ter visie legging, aanleiding is tot een klacht op zich. Om de mate van getroffenheid goed te kunnen inschatten is het noodzakelijk om te beschikken over alle bijlagen en onderliggende stukken. Hoewel hiernaar gevraagd is, is deze informatie tot op heden niet verstrekt. Inspreker pleit voor een grensoverschrijdende consultatieronde over de gevolgen voor Duits grondgebied, op basis van de volledige informatie, zoals verplicht wordt gesteld in artikel 7 SUP-Richtlijn.
Aan alle wet- en regelgeving is voldaan en alle beschikbare informatie, met uitzondering van marktgevoelige informatie, is openbaar gemaakt en op verzoek verstrekt.
Is er onderzoek gedaan naar de mate van ontsteltenis vanuit Niedersachsen in verband met vlieghoogtes en aanvliegroutes en zijn er bevindingen?
Over deze aspecten komt meer duidelijkheid bij het te nemen luchtvaartbesluit.

7.3. *Werkwijze VTM*

Inspreker is van mening dat door VTM een onwaarachtig beeld is geschapen van de gevolgen van de heropening van de luchthaven. Inspreker is van mening dat de drie opdrachtgevers zich voor het karretje van de luchtvaart hebben laten spannen. Inspreker vindt dat ongewenst.
VTM heeft gewerkt in opdracht van het Rijk, Provincie Overijssel en de gemeente Enschede en op een open en transparante wijze een afweging gemaakt tussen SA en SB. Op basis hiervan hebben de colleges van GS en B&W en het rijk een voorgenomen besluit kenbaar gemaakt om voor SB te kiezen.
Inspreker is van mening dat het ‘gegoochel’ met passagiersaantallen aantoont dat er alternatieve plannen zijn die niet openbaar zijn gemaakt.
De plannen waarover besloten dient te worden, zijn ter visie gelegd, er zijn geen andere plannen.
In de uitwerking van de plannen worden appels en peren vergeleken.
Dit is niet het geval. In de afweging worden alle elementen van beide plannen omgezet naar met elkaar te vergelijken eenheden.
Inspreker is van mening dat er sprake is van ‘kokerdenken’. Argumenten en cijfers zijn gezocht om de luchthaven te realiseren. Alternatieve invullingen zijn niet met een open blik onderzocht. Inspreker is van mening dat VTM bewust heeft toegewerkt naar de keuze voor een variant met luchthaven
SA en SB zijn gelijkwaardig (uitgewerkt). Er is geen sprake van ‘kokerdenken’. Juist op advies van de commissie MER (2007) is besloten tot het uitwerken van varianten met en zonder luchthaven.
Inspreker is van mening dat voor beide modellen diverse scenario’s hadden moeten worden ontwikkeld om bestuurders in staat te stellen een goede afweging en keuze te maken. Door verschillende scenario’s uit te werken kan per variant een beter beeld worden verkregen van de meest optimale invulling voor economie en ecologie. Dit stelt het bestuur in staat een evenwichtiger besluit te nemen.
In 2008 zijn meerdere scenario’s ontwikkeld en beoordeeld. Dat heeft geleid tot een trechtering van 5 plannen

naar 2. Daarmee is reeds invulling gegeven aan het gewenste optimale besluitvormingsproces.
Inspreker betoogt een toets door het CPB uit te laten voeren omdat de omvang van de overheidsbijdrage dat rechtvaardigt. Dit verzoek wordt mede gedaan omdat de cijfers uit de business case en de grondexploitatie niet openbaar zijn gemaakt.
Wij zijn van mening dat een onderzoek door het CPB niet nodig is. In het afwegingsproces is gebruik gemaakt van externe onderzoeksbureaus met een ruime ervaring op economisch en milieutechnisch gebied. Voor het economisch onderzoek is daarbij, onder embargo, gebruik gemaakt van de financiële gegevens van de grondexploitaties en businesscase. Overigens lijkt er een misvatting te bestaan over de overheidsbijdrage. De overheden zullen niet bijdragen aan de exploitatie van de luchthaven.
Inspreker tekent bezwaar aan tegen het niet volledig en integraal onderzoeken van SA (met als basis de rapporten van Twynstra & Gudde en KPMG). Inspreker stelt dat SB verder uitgewerkt is dan SA met als uiteindelijke doel om toe te werken naar een keuze voor model B. SA is niet zoals SB geoptimaliseerd, de aandienende kansen zijn niet (voldoende) onderzocht. Dit is in strijd met de uitspraak van minister Eurlings en met die van Provinciale Staten.
Ook SA is volledig en integraal onderzocht en is tevens, net als SB naar voortschrijdend inzicht aangepast tijdens de planvorming en daarmee dus geoptimaliseerd. Er is niet naar een model toegewerkt. SA is overeenkomstig de ingediende amendementen bij provincie en gemeente uitgewerkt. Hiermee is ook voldaan aan de toezegging van minister Eurlings.
Inspreker is van mening dat er nooit een onafhankelijk onderzoek is uitgevoerd waar Twente het beste mee af is.
De missie van VTM is het 'transformeren van de huidige vliegbasis tot een vliegwiel voor een economisch en duurzamer Twente' en in de structuurvisies is aangegeven hoe dit het beste kan worden gerealiseerd. De structuurvisies zijn beide onderbouwd met verschillende door onafhankelijke adviesbureau's uitgevoerde onderzoeken op verschillende gebieden.
Inspreker geeft aan dat diverse ex/wetenschappers forse kritiek hebben geuit op de rapporten en het voorgenomen besluit. Ook het Ruimtelijk Planbureau is negatief. Het rapport staat vol met onvolledigheden en gebruikt ongeloofwaardige aannames en willekeur.
De beide structuurvisies zijn volledig en transparant uitgewerkt en gepresenteerd. De aannames zijn naar beste vermogen voor deze fase van planvorming gedaan door onafhankelijke experts op basis van gedegen onderzoek in de betreffende discipline. De commissie MER is van oordeel dat de essentiële milieu informatie aanwezig is voor besluitvorming over de gebiedsontwikkeling.
Inspreker is van mening dat VTM zich meer op de feiten zou moeten richten en de feiten minder moet 'toerekenen' aan het plan dat de eigen voorkeur heeft. Inspreker trekt op basis hiervan de conclusie dat hier sprake is van misleiding.
De structuurvisies zijn beide onderbouwd met verschillende door onafhankelijke adviesbureau's uitgevoerde onderzoeken op verschillende gebieden. Van 'toerekenen' naar het plan van eigen voorkeur en van misleiding is geen sprake.

De gemeente Enschede heeft altijd gelobbyd voor een vliegveld en is opdrachtgever voor VTM i.o, dit doet belangenverstrengeling vermoeden. Als men van andere, even aannemelijke aannames uitgaat komt met tot heel andere conclusies. De aannames van VTM i.o. zijn politiek van aard. Het blijkt ook dat SB voortdurend is aangepast naar gelang het voortschrijdend inzicht, SA niet.
Het doel van de onderzoeken was het onderzoeken wat het beste is voor Twente. De beide structuurvisies zijn transparant uitgewerkt en onderbouwd door onderzoeken uitgevoerd door onafhankelijke adviesbureaus conform geldende wet- en regelgeving. De stelling dat SB wel en SA niet is aangepast is naar voortschrijdend inzicht is onjuist, ook SA is naar voortschrijdend inzicht aangepast. De onderzoeken zijn controleerbaar en openbaar, behoudens marktgevoelige informatie.
Inspreker is van mening dat om het doel van een luchthaven te bereiken feiten worden verdoezeld, kosten onderschat en baten overschat.
Het doel van de onderzoeken was het onderzoeken wat het beste is voor Twente, niet om een luchthaven te bereiken. De beide structuurvisies zijn transparant en gelijkwaardig uitgewerkt en onderbouwd door onderzoeken uitgevoerd door onafhankelijke adviesbureaus conform geldende wet- en regelgeving. Er worden geen feiten verdoezeld, geen kosten onderschat en geen baten overschat.
Inspreker tekent bezwaar aan tegen de opmerking van VTM, dat het proces open en transparant is geweest.
Naar onze mening is het proces wel degelijk open en transparant geweest.
Inspreker is van mening dat een absoluut onafhankelijke partij de mogelijkheden voor herontwikkeling van de vliegbasis onderzoekt. Het welzijn van de burgers zal opnieuw goed bekeken en afgewogen moeten worden ten opzichte van economische groei voor alle alternatieven inclusief een optie met luchthaven (met max. 550.000 passagiers). In die nieuwe afweging moeten de milieuaspecten niet los bekeken worden maar geïntegreerd in de economische analyse.
De afweging die VTM heeft gemaakt op basis van transparante argumentatie en de onderbouwende studies die zijn gedaan door onafhankelijke bureaus, zijn allemaal na te lezen. Onderzoek is daarbij uitgevoerd conform de daarvoor geldende (wettelijke) voorwaarden in deze fase van de planvorming. In de uitgevoerde economische analyse, (de KBA), zijn de milieueffecten meegenomen (externe effecten).
Inspreker geeft aan geen vertrouwen te hebben in de objectiviteit van VTM en verwijt de opdrachtgevers vooringenomenheid. Inspreker haalt hiervoor citaten aan uit het rapport van Berenschot om deze bewering te staven.
VTM heeft op basis van transparante argumentatie en studies van onafhankelijke adviesbureaus een afweging gemaakt tussen beide structuurvisies. De missie van VTM is hierbij de leidraad geweest om het meest geschikte vliegwiel te vinden voor Twente.
Inspreker is van mening dat voor SB negatieve uitvallende rapporten zijn genegeerd.
Dit is niet juist. Alle rapportages aangaande SB zijn meegenomen in vervolgstudies en de uiteindelijke afweging. Zie deze openbare documentatie.
Inspreker tekent bezwaar aan tegen de rigide houding van VTM om vast te houden aan de planning waardoor een aantal zaken niet zijn onderzocht en voorschrijdend inzicht niet kan worden verwerkt.

Inspreker is van mening dat risico's goed in beeld moeten worden gebracht alvorens een dergelijk besluit genomen kan worden.
Voor de huidige fase in de planvorming is er voldoende onderzoek verricht, waarop vervolgens een bestuurlijke en politieke afweging gemaakt kan worden in lijn van de reeds vastgestelde missie van VTM.
Inspreker is van mening dat VTM bij SA te weinig enthousiasme en creativiteit ten toon heeft gespreid om een echt goed plan te maken. SA is een plan zonder visie en geeft een rommelige indruk. Ook de marktverkenningen zijn onder de maat
Inspreker refereert aan de vooraf uitgesproken eis dat er voor de ontwikkeling voldoende draagvlak zou moeten zijn bij betrokken partijen. Inspreker geeft aan dat hier geen sprake van is omdat:
<ul style="list-style-type: none"> - omringende gemeenten tegen zijn; - prominente wetenschappers tegen zijn; - er geen relevante informatie wordt verstrekt; - er niet sprake is van onafhankelijk onderzoek door externe bureaus; - de risico's onvoldoende in beeld zijn.
Wij zijn het oneens met de bewering dat er onvoldoende energie in nadere uitwerking van SA heeft gezeten. Vanuit het oorspronkelijke vlekkenplan, is SA net als SB veel geoptimaliseerd als het gaat om nieuwe inzichten vanuit marktverkenning en ruimtelijke inrichting.
Inspreker constateert dat alle onderzoeken die niet door VTM zijn betaald negatief uitvallen voor SB. Inspreker trekt hierop de objectiviteit van het door VTM uitgevoerde onderzoek VTM in twijfel.
Dit is niet juist. VTM heeft marktonderzoek laten uitvoeren door onafhankelijke bureaus. De resultaten hiervan zijn allen meegenomen in de beoordeling van de prestaties van beide structuurvisies.

7.4. Besluitvorming

De eindconclusie van VTM i.o. is puur hypothetisch en geheel gericht op de voorkeur voor een luchthaven.
De eindconclusie is gebaseerd op de uitkomsten van grotendeels onafhankelijk onderzoek. De geformuleerde eindconclusie is onjuist.
Inspreker gaat er vanuit dat de voors en tegens in Nederland op een vergelijkbare wijze worden afgewogen als in Duitsland.
De afweging is/wordt gemaakt volgens in Nederland geldende wet- en regelgeving.
Als voor SB wordt gekozen, verzoekt inspreker een vierde advies toe te voegen en daarin te laten besluiten: niet tot uitvoering van investeringen over te gaan voordat er zich een exploitant gemeld heeft en het door hem ingediende ondernemingsplan middels een milieueffectenrapportage is getoetst en er een goedgekeurd/geaccepteerd luchthavenbesluit ligt.
Als voor SB gekozen wordt dan zal uw verzoek bij de verdere uitwerking worden betrokken.
Inspreker eist dat de plannen worden stilgelegd en eist nader onderzoek naar de gevolgen van de heropening.
Op deze eis kan niet worden ingegaan.

<p>Inspreker vraagt welk effect het indienen van een zienswijze heeft. Zienswijzen zullen overdracht maar met weinig inhoud worden weggeschreven. Beroep zal niet mogelijk zijn. Nemen bestuurders en opdrachtgevers deze werkelijk ter harte? Realiseert men zich dat de plannen gaan over de aantasting van iemands leven?</p>
<p>De zienswijzenrapportage wordt aangeboden aan alle besluitvormende organen.</p>
<p>Inspreker is van mening dat het indienen van zienswijze onderdeel is van een politiek steekspel.</p>
<p>Een zienswijze is een reactie die een belanghebbende (een natuurlijke of rechtspersoon) aan het bevoegd gezag kan sturen als reactie op een ontwerpbesluit.</p>
<p>Inspreker is van mening dat de politieke wil ontbrak om van SA een goed plan te maken.</p>
<p>De beide plannen zijn transparant, gelijkwaardig, onafhankelijk en conform geldende wet- en regelgeving uitgewerkt. De mening wordt niet gedeeld.</p>
<p>Indiener vraagt zich af wat de inbreng van de omliggende gemeenten en de Euregio is omdat een principe besluit al is genomen en VTM alleen maar informatie verstuurd zonder dat er sprake is van enige vorm van overleg. Inspreker is van mening dat de gemeenten die overlast zullen ondervinden van een nieuwe luchthaven mee zouden moeten beslissen over de toekomst van de luchthaven.</p>
<p>De omliggende gemeenten (Hengelo, Oldenzaal, Losser en Dinkelland) zijn vanaf het begin van het VTM-proces sterk bij het proces betrokken geweest in het kader dat het zogenaamde WEHOLD-overleg. Zowel bestuurlijk als ambtelijk hebben er vele gesprekken in dat kader plaatsgevonden. Genoemde gemeente zijn ook steeds uitgenodigd bij het Maatschappelijk Platform en bij inhoudelijke werksessies. De huidige geluidscontour ligt op het grondgebied van deze gemeenten. De inbreng vanuit deze gemeenten is meegenomen in de plannen. Recent is in de Euregioraad over dit onderwerp gesproken.</p> <p>In formele zin zijn bevoegd de provincie Overijssel, de gemeente Enschede en het Rijk.</p>
<p>Inspreker gaat er van uit dat, in geval van verdere uitwerking van SB, de milieueffecten en vooral de geluidsbelasting, gedetailleerd uitgewerkt worden en besproken met de betrokken Duitse overheidsinstanties zodat zij te zijner tijd opnieuw stelling kunnen nemen.</p>
<p>De plannen zijn conform geldende wet- en regelgeving uitgewerkt en alle procedures qua informatie en betrokkenheid correct uitgevoerd. De juiste organen zijn beslissingsbevoegd. Verder wordt kennis genomen van de opvatting.</p>
<p>Inspreker tekent bezwaar aan tegen het feit dat VTM zelf de zienswijzen behandelt en beantwoord. Er is geen controle en geen garantie mogelijk dat de objectiviteit is gewaarborgd. Inspreker verzoekt om in dit proces een onafhankelijke partij mee te laten kijken.</p>
<p>VTM behandelt de zienswijzen conform de daarvoor geldende wet- en regelgeving. De onafhankelijke commissie van de m.e.r. brengt hiervoor eveneens haar advies uit over het proces. Het advies van deze commissie maakt onderdeel uit van de onderhavige nota.</p>
<p>Inspreker tekent bezwaar aan tegen het feit dat de raadsbesluiten van de omliggende gemeenten (de HOLD-gemeenten en de Duitse) niet worden meegenomen en gerespecteerd.</p>
<p>Alle raadsbesluiten worden gerespecteerd en, mits op tijd als zienswijze ingediend, zorgvuldig behandeld in deze reactienota.</p>

Volgens BUND kan een besluit over SB pas genomen worden, volgens de minimale eisen in een rechtsstaat, als de grensoverschrijdende effecten in beschouwing worden genomen.

Dit is een juiste visie. In het kader van de plan-MER is daarom ook nagegaan of van relevante grensoverschrijdende milieueffecten sprake zou kunnen zijn. Daarbij is gebleken dat dat zeker niet in betekenende mate het geval zal zijn. De voorstellen voldoen derhalve aan de minimale eisen in een rechtsstaat.

Hebben individuele burgers ook de mogelijkheid om te stemmen over dit plan?

Nee, daarvoor bestaan de democratisch gekozen organen van volksvertegenwoordiging.

Inspreker is van mening dat de gezamenlijke besturen van Twente een besluit zouden moeten nemen. Het berust op een toevalligheid dat de luchthaven op Enschedees grondgebied ligt.

Wij zijn het ermee eens dat het hier om een majeure ontwikkelingsopgave gaat, die het schaalniveau van één of meerdere gemeenten overstijgt. Bezien vanuit die optiek is het ook cruciaal dat de provincie Overijssel het regionale belang en het Rijk het nationale belang vertegenwoordigt, als medeopdrachtgevers van VTM.

8. ADVIEZEN COMMISSIES

8.1. Commissie voor de m.e.r.

Paragraaf in toetsingsadvies	Inhoudelijk advies Commissie voor de m.e.r.	Reactie
1. Inleiding, aanvullende informatie	De Commissie adviseert het bevoegd gezag om deze aanvullende informatie openbaar te maken.	Dit advies wordt overgenomen, de informatie wordt via de website van VTM openbaar gemaakt.
2. Oordeel	De Commissie is van oordeel dat de essentiële milieuinformatie voor besluitvorming over de gebiedsontwikkeling in het MER en de aanvullende studie naar de 2,4 miljoen passagiers aanwezig is.	Wij nemen kennis van dit oordeel.
2. Oordeel	De Commissie adviseert een aantal kritische kanttekeningen mee te nemen bij de besluitvorming over de gebiedsontwikkeling en het vervolgproces.	Zie hierna onze reactie op de onderdelen van dit advies.
2. Oordeel, reikwijdte van de besluitvorming	De Commissie concludeert dat het te nemen besluit in de structuurvisie uitgaat van een ruimtelijke reservering waarin meer passagiers mogelijk zijn dan de in het plan-MER beschreven 1,2 miljoen. Dit wordt bevestigd door de aanvullende informatie waarin 2,4 miljoen passagiers zijn verwerkt binnen dezelfde ruimtelijke reservering.	Wij zijn het eens met deze conclusie.

<p>3.1. <i>Alternatieven, referentiesituatie</i></p>	<p>a. De Commissie concludeert dat de keuze voor een referentiejaar van 2003 in het MER en een referentiejaar van 2009 in de MKBA betekent dat de absolute effectscores tussen MER en MKBA niet vergelijkbaar zijn.</p> <p>b. De keuze voor een referentiejaar maakt voor de onderlinge vergelijking van de alternatieven binnen de MBKA en het MER niet uit. De keuze heeft wel consequenties voor een vergelijking op economisch doelbereik en de vergelijking van milieueffecten ten opzichte van de feitelijke en ervaren milieusituatie.</p>	<p>a. Met deze conclusie zijn wij het eens. Wij maken ook geen vergelijking van absolute effectscores tussen MER en KBA.</p> <p>b. Voor het besluit over de structuurvisie is de vergelijking van beide plannen van belang, en is de keuze voor een referentiejaar volgens de Commissie en ons niet relevant.</p> <p>In 2003 is door het ministerie van Defensie het besluit genomen om de militaire vliegbasis in Twente te sluiten. Op basis van de besluitvorming in 2003 zijn de verkenningen en onderzoeken gestart naar een mogelijke doorstart van de luchthaven.</p> <p>De keuze van 2003 als referentiejaar voor het MER is ingegeven door het besef dat in dat jaar voor het laatst met twee squadrons F16's en burgermedegebruik is gevlogen. In de jaren daarna is het militaire gebruik afgenomen (eerst is één squadron vertrokken, later het tweede), terwijl tot in 2007 het burgermedegebruik voor de 'grote' passagiersvluchten is voortgezet. Naar onze mening is voor de toekomstige situatie terecht een vergelijking gemaakt met de situatie zoals deze bestond in 2003.</p>
<p>3.1. <i>Alternatieven, haalbaarheid alternatieven</i></p>	<p>a. Bij een keuze voor structuurvisie B adviseert de Commissie rekening te houden met de aanleg van de directe aansluiting op de A1 die indirect nodig is voor het kunnen realiseren van een luchthaven met 1,2 miljoen en 2,4 miljoen passagiers. De effecten van de inpassing van deze weg dienen in vervolgprocedures nader te worden onderzocht.</p>	<p>a. De voorzieningen aan de A1 worden meegenomen in het overleg met de regering over het MIRT. Bij de keuze over de inpassing van de aansluiting zullen de vereiste procedures (waaronder een onderzoek naar milieueffecten) worden doorlopen.</p> <p>b. Deze aanbeveling sluit aan bij ons voornemen.</p>

	<p>b. Bij een keuze voor structuurvisie A adviseert de Commissie het programma nader uit te werken en daarbij te streven naar een financieel haalbaar plan dat binnen de bandbreedte van milieueffecten blijft zoals in het plan-MER beschreven.</p>	
3.2. <i>Infrastructuur</i>	<p>a. De Commissie adviseert om bij de besluitvorming over de gebiedsontwikkeling rekening te houden met de beperkte infrastructuurcapaciteit in het studiegebied.</p> <p>b. Indien nieuwe infrastructuur noodzakelijk is om de gebiedsontwikkeling te realiseren breng dan de milieueffecten daarvan in beeld en neem die mee in het vervolgproces van de gebiedsontwikkeling.</p>	<p>a. Wij nemen de vergroting van de infrastructuurcapaciteit die nu nog niet in de structuurvisie is opgenomen (met name de A1-aansluiting) mee in ons overleg over het MIRT.</p> <p>b. Deze aanbeveling nemen wij mee in het vervolgproces.</p>
3.3.1. <i>Geluid, referentie met militaire gebruik</i>	<p>De Commissie adviseert bij de besluitvorming over de gebiedsontwikkeling rekening te houden met het feit dat de geluidcontouren van militairgebruik niet zonder meer te vergelijken zijn met die van burgergebruik.</p>	<p>Wij beseffen dat het vergelijken van geluidhinder door een verschillende definitie van geluidscontouren tot verschillende interpretaties kan leiden. We zullen in de communicatie over de plannen hieraan aandacht besteden.</p>
3.3.1. <i>Geluid, presentatie ernstig gehinderden</i>	<p>De Commissie adviseert om bij de besluitvorming over de gebiedsontwikkeling het aantal ernstig gehinderden mee te nemen als criterium voor de</p>	<p>Het aantal (mogelijk) ernstig gehinderden is in de bijlage geluid bij het planMER aangegeven. In de tabel milieu effect scores is gebruik gemaakt van het aantal woningen in de 56 Db Lden-contour. Voor structuurvisie A zijn dit 5.941 woningen en</p>

	geluidhinder.	voor structuurvisie B zijn dit 6.325 woningen die binnen de 56 dB (A) Lden contour liggen (verschil van 384 woningen). Hiermee is naar ons oordeel voor deze structuurvisie fase in voldoende mate de geluidshinder gekwantificeerd.
<i>3.3.1. Geluid, effecten luchtvaartgeluid</i>	De Commissie adviseert om naast de gecumuleerde effecten voor geluid ook de effecten van het luchtvaartgeluid afzonderlijk te betrekken bij de besluitvorming. Deze effecten staan helder beschreven in het onderzoeksrapport geluid. Daarnaast adviseert de Commissie om indicatoren te gebruiken die beter aansluiten bij de hinderbeleving, en daarbij ook te kijken naar gebieden met een lagere geluidbelasting dan 56 dB(A) Lden.	Naar ons oordeel spelen de voorgestelde nieuwe geluidcontouren voor de luchthaven reeds een belangrijke rol in de besluitvorming. De wetgever heeft gekozen voor een normering met de contour van 56 dB(A) Lden. Wij beseffen terdege dat ook buiten die contour geluidhinder door luchtverkeer ervaren kan en zal worden.
<i>3.3.1. Gezondheid</i>	a. De Commissie adviseert om bij de besluitvorming over de gebiedsontwikkeling rekening te houden met de door de Commissie aangehaalde effecten van vliegtuiggeluid en emissies op gezondheid. b. Indien er een luchthaven wordt ontwikkeld adviseert de Commissie om een leefbaarheids- en gezondheidsonderzoek uit te voeren en de resultaten van dat onderzoek mee te nemen in de besluitvorming over het luchthavenbesluit. De Commissie adviseert dit onderzoek te gebruiken om een referentie vast	a. Wij wegen de bedoelde effecten zorgvuldig mee in de besluitvorming. b. Wij zullen deze aanbeveling nadrukkelijk meegeven aan de minister van Verkeer en Waterstaat bij de uitwerking van een luchthavenbesluit voor de luchthaven Twente. Het is van belang een systeem te ontwikkelen voor het monitoren van hinder en daarbij te investeren in open communicatie en een goed verwachtingenmanagement. Dit leefbaarheids- en gezondheidsonderzoek geeft wellicht ook

	te stellen ten behoeve van de monitoring van de gezondheidseffecten.	aanzetten om indicatoren voor hinderbeleving te formuleren.
3.4. <i>Natuur, atmosferische depositie</i>	De Commissie adviseert om de conclusie dat significant negatieve effecten op de natuurlijke kenmerken niet zijn uit te sluiten mee te nemen in de besluitvorming over de Natuurbeschermingswet.	Wij nemen in de besluitvorming mee dat wij een afweging maken tussen het grote maatschappelijke belang van de missie ("het transformeren van de huidige vliegbasis tot een vliegwiel voor een economisch sterker en duurzamer Twente") en de mogelijke atmosferische depositie ten gevolge van de structuurvisie. Wij constateren dat de visies in verhouding tot de aanwezige achtergrondwaarde slechts een heel beperkte bijdrage leveren. VTM adviseert om in de vervolgfase nader onderzoek te doen naar de stikstofdepositie.

8.2. Provinciale Commissie Fysieke Leefomgeving (PCFL)

De commissie geeft geen advies met betrekking tot de voorlopige voorkeur voor structuurvisie B	Het standpunt van de PCFL is voor kennisgeving aangenomen.
De commissie vindt dat het rapport onvoldoende ingaat op de ontwikkelingsmogelijkheden in internationaal opzicht en op de wijze waarop de luchthaven zich commercieel kan onderscheiden van andere regionale luchthavens, in het bijzonder Flughafen Munster Osnabrück (FMO). Evenmin zijn de kansen onderzocht van verbeterde samenwerking met FMO en verbetering van de verbindingen met die luchthaven.	De centrale opgave die we ons gesteld hebben is het vinden van een gebiedsontwikkeling voor het luchthaventerrein die in staat is in Twente nieuwe economische en duurzame ontwikkelingen op gang te brengen. De uitkomst van dat zoekproces is de voorkeur voor structuurvisie B, waarin de bestaande kwaliteiten en de voorgenomen verbeteringen voor de luchthaven Twente zijn beschreven. Het was niet de vooropgestelde vraag om te voldoen aan de behoeften van de regio aan luchttransport. Uit diverse adviezen en uit de doorgerekende business case blijkt dat exploitatie van een burgerluchthaven commercieel mogelijk is. Zoals u weet sluiten we deelname door gemeente, provincie en rijk in de

	<p>exploitatie uit. Bij de Europese aanbesteding zal blijken hoe de exploitant invulling wil geven aan de ontwikkeling van de luchthaven, binnen de randvoorwaarden die daarvoor worden gesteld. Voor de ondernemers in Twente is het zaak de geboden kansen aan te grijpen en het vliegwieleffect te realiseren. Ook bij een verbeterde samenwerking met FMO en een verbetering van de verbindingen zijn de economische effecten van FMO op Twente uiterst gering. De afstand daarvoor is te groot en de omvang van FMO is daarvoor te klein.</p>
<p>De commissie adviseert terugvalopties te ontwikkelen voor het geval de luchthavenontwikkeling niet van de grond komt. Uit het advies van de commissie spreekt de zorg dat de belangstelling van het bedrijfsleven tegenvalt en dat daardoor het risico ontstaat op een desinvestering door de overheid.</p>	<p>Aan de gebiedsontwikkeling die we voorstaan zijn zeker financiële risico's verbonden. Wij volgen het advies van de commissie en zullen deze zo goed mogelijk omschrijven en de omvang daarvan inschatten zodat we waar nodig voorzieningen kunnen treffen. We vinden het niet opportuun om nu te gaan speculeren over terugvalopties voor het geval de luchthavenontwikkeling niet slaagt. Voor het opstellen van de structuurvisie hebben gesprekken met marktpartijen plaatsgevonden in het kader van een marktconsultatietraject. Daaruit bleek dat er partijen zijn met interesse voor het exploiteren van de luchthaven. Deze gesprekken hebben een verkennend en vrijblijvend karakter gehad mede met het oog op toekomstige aanbestedingsprocedures. Deze gesprekken zijn niet openbaar gemaakt omdat er marktgevoelige informatie aan de orde kwam. In de exploitatieopzet voor het luchthavengebied zorgen we er voor dat we geen financiële open-eindsituatie creëren.</p>
<p>De commissie plaatst vraagtekens bij de geplande ontwikkeling van bedrijfsterrein in de A1-zone. Ze vraagt hoe die ontwikkeling zich verhoudt tot het uitvoeringsprogramma Herstructurering bedrijventerreinen en de SER-ladder in de</p>	<p>Het is allerm minst zeker dat in de A1-zone sprake zal zijn van bedrijfsterreinontwikkeling. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen of daaraan behoefte bestaat, gegeven de vestigingsmogelijkheden voor luchthavengebonden bedrijvigheid die aansluitend</p>

<p>Omgevingsvisie. De commissie vindt dat bedrijfsterrreinontwikkeling niet vooruit moet lopen op de exploitatie van de luchthaven.</p>	<p>aan het platform bij de luchthaven zal worden geboden. We zijn het met de commissie eens dat het regionale aanbod en ook de relatie met de ontwikkeling van Hart van Zuid in Hengelo bij het onderzoek dient te worden betrokken.</p>
<p>De commissie meent dat de wenselijkheid van een nieuwe aansluiting op de A1 onvoldoende is onderbouwd. Wel is het omliggend wegennet zwaar belast. De commissie adviseert door middel van een Gebiedsgerichte MIRT-verkenning tot een beter onderbouwde standpuntbepaling te komen.</p>	<p>Wij hebben de stellige indruk dat het huidige wegennet de verkeersbelasting van een functionerende luchthaven niet aan kan. Inmiddels is met de voorgestelde MIRT-verkenning een begin gemaakt.</p>
<p>De commissie komt tot een verdeelde inschatting van de effecten die de plannen hebben voor de waterhuishouding in het gebied. Een deel van de commissie vreest voor ernstige verdroging, in structuurvisie B nog meer dan in A. Andere leden van de commissie zien in beide structuurvisies mogelijkheden voor verbetering van de waterhuishouding. De commissie wijst op de gevolgen van de luchthavenontwikkeling voor het Natura 2000-gebied Lonnekermeer en dringt aan op een oplossing.</p>	<p>Al tientallen jaren is sprake van drainage in een omvangrijk gebied op de luchthaven. Beide structuurvisies bieden mogelijkheden om een meer natuurlijke waterhuishouding te herstellen en in delen van het gebied verdrogingeffecten tegen te gaan. Wij zien daarin grote kansen voor natuur en landschapsontwikkeling, waarbij we erkennen dat de vrijheidsgraden in structuurvisie A groter zijn dan in B. We verwijzen in dit verband naar het MER dat voor beide visies een verbetering van de waterhuishouding verwacht. Bij meer gedetailleerde uitwerking zullen we de effecten en de optimalisatie mogelijkheden voor deelgebieden onderzoeken, in de eerste plaats voor Lonnekermeer en omgeving.</p>
<p>De commissie constateert een discrepantie in het rapport tussen het uitgangspunt dat een luchthaven wordt gerealiseerd voor ca. 1,2 mln passagiers per jaar, terwijl een ruimtelijke reservering voor de geluidcontour wordt aangehouden voor 2,4 mln passagiers. De commissie vraagt een termijn te stellen waar binnen de luchthaven rendabel moet worden.</p>	<p>In de risicoanalyse die voor SB is opgesteld is meegenomen dat het langer duurt dan verwacht om binnen passende condities een exploitant te contracteren voor de luchthaven. Daarnaast is het de verantwoordelijkheid van de overheid om de Europese aanbesteding zorgvuldig en correct te organiseren, teneinde de marktwerking op een goede manier zijn werk te laten doen (en voor de luchthaven Twente een zo gunstig mogelijk aanbestedingsresultaat te bereiken). Het verzoek van</p>

	<p>de PCFL om een termijn te stellen waarbinnen een exploitant gevonden moet worden is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel dat geldt voor (Europese) aanbestedingen en kan bovendien betekenen dat een suboptimaal aanbestedingsresultaat bereikt wordt.</p> <p>Del Canho & Engelfriet noemen op basis van een analyse van eerdere onderzoeksrapporten (ACM/DHV, Adecs airinfra en LEK) een passagierspotentieel van 0,6 – 1,2 mln. passagiers. Een goede operator/exploitant met een pragmatische ontwikkelstrategie is een belangrijke factor om de bovenkant van de bandbreedte te bereiken. Verder spelen de ontwikkelingen op Schiphol en de bereikbaarheid van Twente een grote rol. Schiphol kan niet onbeperkt groeien, zo is ook reeds geconstateerd in een advies van de heer Alders (de zgn. Alderstafel) aan de minister van V&W. Dit biedt kansen om vluchten van Schiphol naar Twente te halen. Ook hier speelt een exploitant een belangrijke rol.</p> <p>De bereikbaarheid van de luchthaven is een andere belangrijke voorwaarde voor succes. De (tot 2030) toenemende congestie rond Schiphol en de in SB opgenomen verbeterde ontsluiting van de luchthaven zorgen dat het catchment area van Schiphol kleiner wordt en dat van Twente groter. Ook de vernieuwing van de A18 speelt daarbij een rol. Dit geeft Twente voor de toekomst een goede uitgangssituatie. Door VTM is voorts gesproken met een aantal marktpartijen. In deze gesprekken is gebleken dat een passagierspotentieel van 1,2 mln. op Twente haalbaar moet zijn. Dit beeld wordt bevestigd door recente groeiontwikkelingen (over een periode van 5-7 jaar) van regionale luchthavens zoals FMO, Weeze en Eindhoven. Hieruit blijkt dat de prognose van 1,2 mln. in 2030 en het daarvoor gehanteerde groeitempo realiseerbaar is, mede gegeven de</p>
--	--

	<p>voortgaande langjarige groeiverwachtingen voor het verkeer door de lucht.</p> <p>In het licht van bovenstaande acht de VTM 1,2 mln. passagiers in 2030 als kansrijk en realistisch en heeft zij dit als uitgangspunt gehanteerd voor haar berekeningen en de verrichtte onderzoeken.</p> <p>Om in de toekomst nog verdere ontwikkelingen mogelijk te maken is een ruimtelijke reservering ingetekend die overeenkomt met een luchthaven die 2,4 mln passagiers kan verwerken.</p>
--	--

BIJLAGE 1: INDIENERS ZIENSWIJZEN

Nr.	Aanhef	Voorletters	Achternaam	Organisatiernaam	Plaats	Land	Datum ontvangst	Wijze van indiening
1	Dhr.	D.J.M.	Oude-Mulders-Wolkorte		De Lutte	Nederland	5-jul-09	Mail
2	Dhr.	H.	Beldman		Wierden	Nederland	5-jul-09	Mail
3	Dhr.	G.	Koren			Nederland	7-jul-09	Mail
4	Dhr./Mevr.	D.J.M.	Holsheimer		Hengelo (OV)	Nederland	9-jul-09	Schriftelijk
5	Mevr.		Gebi		Oldenzaal	Nederland	5-jul-09	Mail
6	Dhr.	E.	Hofman			Nederland	18-jul-09	Mail
7	Mevr.	M.	Ottink		Munchen	Duitsland	20-jul-09	Mail
8	Dhr./	G.D.J.	Roelofs			Nederland	19-aug-09	mail
9	Dhr./Mevr	J.W	ten Cate			Nederland	16-aug-09	mail
10	Dhr.	C.	Metz			Nederland	21-aug-09	mail
11	Dhr./Mevr	S.F.	van Ekeren			Nederland	23-aug-09	mail
12	Dhr.	L.A.	Bloem		Enschede	Nederland	12-aug-09	mail
13	Mevr.	K.	van der Maar		Hengelo (OV)	Nederland	24-aug-09	mondeling
14	Dhr.	G.J.	Reerink		Hengelo (OV)	Nederland	24-aug-09	mondeling
15	Dhr	A.G.M.	Hemmelder			Nederland	25-aug-09	mail
16	Dhr./Mevr	G.J.	Stegeman		Hengelo (OV)	Nederland	25-aug-09	mail
17	Dhr.	M.	Geerdinck			Nederland	25-aug-09	mail
18	Dhr.	J.	van der Heijden			Nederland	25-aug-09	mail
19	Dhr.	R.J.	van der Plas		Oldenzaal	Nederland	26-aug-09	mail
20	Dhr.	R.	Tameling			Nederland	26-aug-09	mail
21	Naamloos				Oldenzaal	Nederland	25-aug-09	mondeling
22	Dhr/Mevr.		Oldemeule		Oldenzaal	Nederland	25-aug-09	mondeling
23	Dhr./M.	Th.	Verbeek		Oldenzaal	Nederland	25-aug-09	mondeling
24	Dhr./Mevr	G.	Wilbers		Oldenzaal	Nederland	25-aug-09	mondeling
25	Dhr./	H.	Morshuis		Oldenzaal	Nederland	25-aug-09	mondeling
26	Mevr.	T.	Visser		Hengelo (OV)	Nederland	24-aug-09	mondeling
27	Mevr.		Knol-Boomkamp		Oldenzaal	Nederland	25-aug-09	Schriftelijk
28	Dhr./Mevr	A.	Folkertsma			Nederland	26-aug-09	mail
29	Dhr.	J.	Keuper		Enschede	Nederland	26-aug-09	mail
30	Dhr.	W.	Buursink		Hengelo (OV)	Nederland	26-aug-09	mail
31	Mevr.	L.J.M.H.	Ottink		Hengelo (OV)	Nederland	27-aug-09	mail
32	Dhr	H.	Haas			Nederland	26-aug-09	mail
33	Dhr.	B	Fischer		Hengelo (OV)	Nederland	26-aug-09	Mail
34	Dhr	B.	Ottink		Oldenzaal	Nederland	26-aug-09	mail
35	Dhr.	F.	Folkertsma			Nederland	27-aug-09	Mail
36	Dhr.	K.	Buma			Nederland	26-aug-09	mail
37	Dhr en Mevr	G.	Donker			Duitsland	31-aug-09	mail
38	Herr	G.	Danziger			Duitsland	31-aug-09	mail
39	Herr	H.	Budde			Duitsland	31-aug-09	mail
40	Dhr	J.	Ubbink			Nederland	31-aug-09	mail
41	Dhr./Mevr	C.	Tent			Nederland	27-aug-09	mail
42	Mevr.	M.	Agterbosch			Nederland	28-aug-09	mail
43	Dhr.	J.	Heerink			Nederland	28-aug-09	mail
44	Dhr/Mevr.	E.	Snippe			Nederland	27-aug-09	mail
45	Herr	J.	Goerner			Duitsland	28-aug-09	mail
46	Dhr.	M.	Geerdinck zienswijze 2			Nederland	28-aug-09	mail
47	Mevr.	S.	Jissink van Ballegooij			Nederland	29-aug-09	mail
48	Dhr	B.	van Benthem			Nederland	29-aug-09	mail
49	Herr	U.	Uneken			Duitsland	30-aug-09	mail
50	?	?	Burger van Nordhorn			Duitsland	30-aug-09	mail
51	Herr	B.	Tibbe			Duitsland	30-aug-09	mail
52	Familie		Stegedirk			Duitsland	30-aug-09	mail
53	Mevr.	I.	Christenhusz			Nederland	30-aug-09	mail
54	Dhr	P.	Hofman			Nederland	30-aug-09	mail
55	Dhr/Mevr.	J.A.P.M.	Springintveld	NFLA-HLI	De Kwake	Nederland	28-aug-09	mail
56	Dhr	J.G.J.	Nijhuis		Hengelo (OV)	Nederland	28-aug-09	Schriftelijk
57	Mevr.	C.M.J.	Nijhuis-Wevers		Hengelo (OV)	Nederland	28-aug-09	Schriftelijk
58	Dr.	P.	Paziorek	Bezirksregierung Münster	Münster	Duitsland	31-aug-09	Schriftelijk
59	Dhr/Mevr.	W.J.G.	Hellegers		Deurningen	Nederland	31-aug-09	Schriftelijk
60	Dhr	L.	Voget			Duitsland	2-sep-09	mail
61	Fam.	S.	Austrup			Duitsland	2-sep-09	mail
62	Mevr.	L.	de Haan			Duitsland	1-sep-09	mail
63	Frau	P.	Eggenoor			Duitsland	1-sep-09	mail
64	Herr. Dipl.-Ing.	Bernd	Oncken	Landkreis Graftschaft Bentheim		Duitsland	26-aug-09	mail
65	Herr	J.	Hartmann			Duitsland	26-aug-09	mail
66	Herr	H.	Kammer	Landkreis Graftschaft Bentheim		Duitsland	13-jul-09	mail
67	Herr	J	Krafzik	Stadt Gronau, namens de burgemeester		Duitsland	1-sep-09	mail
68	Mevr.	A.	Altena			Nederland	1-sep-09	mail
69	Dhr/Mevr.	D.	Dreyer			Duitsland	3-sep-09	Schriftelijk
70	Herr/Frau		Mellis namens de Burgemeester	Stadt Ochtrup	Ochtrup	Duitsland	3-sep-09	Schriftelijk
71	Frau	D.	Pertsch		Nordhorn	Duitsland	3-sep-09	Schriftelijk
72	Dhr	J	Heerink zienswijze 2 zie nr 43			Nederland	3-sep-09	Schriftelijk
73	Fam.	H.	Gerloff		Nordhorn	Duitsland	3-sep-09	Schriftelijk
74	Kolonel	D.G.	Stallinga		Zwolle	Nederland	3-sep-09	Schriftelijk
75	Burgemeester	H.	Koers	Samtgemeinde Uelsen		Duitsland	1-sep-09	Schriftelijk
76	Dhr.	T.	Vorgers			Nederland	3-sep-09	mail
77	Mevr.	A.	Groeneveld			Nederland	2-sep-09	mail
78	Herr	S.	Gerdas			Duitsland	2-sep-09	mail
79	Dhr/Mevr.	P.	Benjamins			Nederland	2-sep-09	mail
80	Herr	M.	Aßmann			Duitsland	2-sep-09	mail
81	Herr	G.	Ohly			Duitsland	3-sep-09	mail
82	Frau	F.	Füser			Duitsland	3-sep-09	mail
83	Herr	R.	Bonke			Duitsland	3-sep-09	mail
84	Dhr	H.	Exterkate			Nederland	3-sep-09	mail
85	Dhr/Mevr.	W	Roeleveld			Nederland	3-sep-09	mail
86	Herr	H.	Kramer			Duitsland	3-sep-09	mail
87	Herr	O	Neumann	Niedersächsische LandesBehörde für Strassenbau und Verkehr	Oldenburg	Duitsland	3-sep-09	mail
88	Frau	B.	Haget			Duitsland	4-sep-09	mail
89	Herr	C	Chur			Duitsland	4-sep-09	mail
90	Herr	S.	Moss			Duitsland	4-sep-09	mail
91	Dhr	L.W.F.	Bredschneijder			Nederland		mail
92	Dhr	G.	Meuffels			Nederland	4-sep-09	mail
93	Frau	G.	Horstmeier- Busmann			Duitsland	4-sep-09	mail
94	Herr Dr.	K.H.	Meier			Duitsland	4-sep-09	mail
95	Herr/Frau	D	Tholema			Duitsland	4-sep-09	mail
96	Herr	L	Frentjen			Duitsland	5sept.09	mail
97	Herr/Frau	A.	Stroeve	Airport Reisceentrum		Duitsland	5sept.09	mail
98	Dhr	P.B	Douwes Dekker			Nederland	5sept.09	mail
99	Fam.	R.	Bartscht			Duitsland	5sept.09	mail

Nr.	Aanhef	Voorletters	Achternaam	Organisatiernaam	Plaats	Land	Datum ontvangst	Wijze van indiening
100	Herr und Frau	H.	Böhle			Duitsland	6sept.09	mail
101	Herr	H.	Heils			Duitsland	6sept.09	mail
102	Frau	F.	Orth			Duitsland	6sept.09	mail
103	Frau	R.	Schmieders			Duitsland	6sept.09	mail
104	Dr.	K	Eckstein			Duitsland	6sept.09	mail
105	Frau	D.	Passlick			Duitsland	6sept.09	mail
106	Frau	M.	Meier			Duitsland	6sept.09	mail
107	Frau	D	Thiel			Duitsland	6sept.09	mail
108	Frau	A.	Buttler			Duitsland	6sept.09	mail
109	Fam	A und G	Brickem			Duitsland	6sept.09	mail
110	Herr	L	Jecker			Duitsland	6sept.09	mail
111	Dhr.	H.	Vrijkorte	Bewoners Ootmarsumsestraat (Oldenzaal)	Oldenzaal	Nederland	6sept.09	mail
112	Herr	U.	Voort			Duitsland	7-sep-09	mail
113	Frau	J	Evers			Duitsland	6sept.09	mail
114	Herr	Anreas	Evers			Duitsland	6sept.09	mail
115	Frau	Antje	Evers			Duitsland	6sept.09	mail
116	Herr	R.	Lüttel			Duitsland	7-sep-09	mail
117	Pastor	L.	Voget	Kirchenrat Kirchengemeinde Gildehaus		Duitsland	7-sep-09	mail
118	Fam.	F.	Flawers			Duitsland	7-sep-09	mail
119	Dhr	G.J.	de Bruin CS			Nederland	3-sep-09	mail
120	Herr/Frau	E	Reimers			Duitsland	7-sep-09	mail
121	Frau	C	Russek			Duitsland	7-sep-09	mail
122	Dhr.	G	Wolfert	Berk NV		Nederland	7-sep-09	mail
123	Dhr	J	Koopman	Huiskes-Kokkeler Autogroep		Nederland	7-sep-09	mail
124	Dhr	W	Geul	Gullimex instruments		Nederland	7-sep-09	mail
125	Dhr	J	Stuip	Akzo Nobel		Nederland	7-sep-09	mail
126	Dhr	J.	Rodel	Eurosped BV	Oldenzaal	Nederland	7-sep-09	mail
127	Dhr	M.	Aberson	Route to market	Schalkhaar	Nederland	7-sep-09	mail
128	Dhr	R.	Rake	Telecount Antwoordservice	Oldenzaal	Nederland	7-sep-09	mail
129	Personeel		Wendrich en Co	Ingenieursbureau Wendrich &Co		Nederland	7-sep-09	mail
130	Dhr	E	Achterberg	Achterbergballonvaarten	Haaksbergen	Nederland	7-sep-09	mail
131	Dhr	E	Achterberg	Mode Sierra Aviation Supplies	Haaksbergen	Nederland	7-sep-09	mail
132	Dhr	K	Wendrich	Ingenieursbureau Wendrich &Co	Hengelo	Nederland	7-sep-09	mail
133	Mr.	P.C.J.	Garrels	Garrels Advocatenpraktijk		Nederland	7-sep-09	mail
134	Dhr	B.	Visser	Pam people Management	Delden	Nederland	7-sep-09	mail
135	Mevr.	M.	Dieperink	Down Town	Enschede	Nederland	7-sep-09	mail
136	Dhr	H.	Ipskamp	Ipskampgroep	Enschede	Nederland	7-sep-09	mail
137	Dhr	B.	van der Geest	Schilder en Vastgoed onderhoud	Enschede	Nederland	7-sep-09	mail
138	Dhr	A	van der Linden	All Coatings	Hengelo	Nederland	7-sep-09	mail
139	Dhr	R.	Elbrink	Eringa Mode		Nederland	7-sep-09	mail
140	Dhr	J.P.	Muller	Muller Fresh Food Logistics		Nederland	7-sep-09	mail
141	Dhr	A	Zinkweg	Telecount Antwoordservice		Nederland	7-sep-09	mail
142	Dhr	B.	Hulshof	De Boddestam BV		Nederland	7-sep-09	mail
143	Dhr	J	Keereweer	Bestuur VVEAT		Nederland	7-sep-09	mail
144	Mevr.	M.	Vorsteveld	Bestuur Good Cause Rally		Nederland	7-sep-09	mail
145	Dhr	E	Schepers	De Kok Accountants		Nederland	7-sep-09	mail
146	Frau	G	Klukkert			Duitsland	7-sep-09	mail
147	Dhr	B.	Wolbert	Copydruk Wolbert		Nederland	7-sep-09	mail
148	Dhr	E.	Kruidenier	Autobedrijf Berenpas		Nederland	7-sep-09	mail
149	Dhr	J.H.	Handlogten	Handelton management advies		Nederland	7-sep-09	mail
150	Dhr	H.	Rakhorst	Urenco		Nederland	7-sep-09	mail
151	Dhr	B	Hermelink	UWV werkbedrijf	Enschede	Nederland	7-sep-09	mail
152	Dhr	T	Peren	Rokramix Betoncentrales		Nederland	7-sep-09	mail
153	Dhr	E	Pol	Conrad Electronic Benelux BV		Nederland	7-sep-09	mail
154	Dhr	H.	Kamphorst	Regionaal vervoerscentrum		Nederland	7-sep-09	mail
155	Dhr	M.	Walhof	Aqua+ Sprinklersystemen		Nederland	7-sep-09	mail
156	Dhr	J.F.	Kolkman			Nederland	7-sep-09	mail
157	Dhr	R.	Esschendam	IntroT security		Nederland	7-sep-09	mail
158	Dhr.	J	Ensink	Mitopics		Nederland	7-sep-09	mail
159	Dhr	G	Brummer	Blend&Better media Partners		Nederland	7-sep-09	mail
160	Mevr.	J	Sikma	Stimulering regionale economie		Nederland	7-sep-09	mail
161	Dhr.	E.H.J.	Schepers	MKB Denekamp		Nederland	7-sep-09	mail
162	Dhr.	P.	Ennik	Financiële en fiscale dienstverlening APRO BV		Nederland	7-sep-09	mail
163	Dhr.	K.	Eeffingh	RopeBlock	Oldenzaal	Nederland	7-sep-09	mail
164	Dhr.	R.	Marres	Suwijn Notarissen	Hengelo	Nederland	7-sep-09	mail
165	Dhr.	W.	Brantjes	Ten Tije Groep	Hengelo	Nederland	7-sep-09	mail
166	Dhr.	F.	Bouman	Inaday Product Bescherming	Enschede	Nederland	7-sep-09	mail
167	Dhr.	J.	van Waard	Skylance International BV	Enschede	Nederland	7-sep-09	mail
168	Dhr.	L.F.	Brantjes	Uts Grijpma Verhuizingen BV	Enschede	Nederland	7-sep-09	mail
169	Dhr.	R.	Wermelink	InnoBrands	Delden	Nederland	7-sep-09	mail
170	Dhr.	R.	Nibbrig			Duitsland	7-sep-09	mail
171	Dhr.	T.	Wolt	BDO CampsObers Accountants & Belastingadviseurs	Hengelo	Nederland	8-sep-09	mail
172	Dhr.	J.	Fransen	Natuur en Milieu	Utrecht	Nederland	7-sep-09	mail
173	Dhr.	R.	Nibbrig	BUND Kreisgruppe Graftschaft Bentheim		Duitsland	7-sep-09	mail
174	Dhr.	H.	Brink	Wibbelink Transport BV	Goor	Nederland	7-sep-09	mail
175	Dhr.	I.	ten Velde	Ijsbaan Twente	Enschede	Nederland	7-sep-09	mail
176	Dhr.	R.	Koop			Nederland	7-sep-09	mail
177	Dhr.	J.	Lamann		Isterberg	Duitsland	7-sep-09	mail
178	Dhr.	G.	Wolf		Nordhorn	Duitsland	7-sep-09	mail
179	Dhr.	J.	Hoogsteder	HPD Hoogsteder Personeelsdiensten	Oldenzaal	Nederland	7-sep-09	mail
180	Dhr.	A.	van Liere	Present Media	Enschede	Nederland	7-sep-09	mail
181	Dhr.	D.	Bosch			Nederland	7-sep-09	mail
182	Dhr.	D.	te Bokkel	Stork Thermeq BV	Hengelo	Nederland	7-sep-09	mail
183	Mevr.	R.	Diekel			Duitsland	7-sep-09	mail
184	Dhr.	L.	Aveskamp	Pilkington Benelux BV	Enschede	Nederland	7-sep-09	mail
185	Dhr.	R.	Kleinecke		Nordhorn	Duitsland	8-sep-09	mail
186	Dhr.	V.	Klaus	Graf Holland BV	Enschede	Nederland	8-sep-09	mail
187	Dhr.	A.	Reinders	Julo BV		Nederland	8-sep-09	mail
188	Dhr.	D.	Morssinkhof	Morssinkhof Bouw BV	Enschede	Nederland	8-sep-09	mail
189	Dhr.	J.	Bats	Bats Publishing		Nederland	8-sep-09	mail
190	Dhr.	S.	Asbreuk	Asbreuk drukkerij	Enschede	Nederland	8-sep-09	mail
191	Mevr.	G.	Tyborczyk		Nordhorn	Duitsland	8-sep-09	mail
192	Dhr.	F.	Haafkes			Nederland	8-sep-09	mail
193	Dhr.	F.	Reefman			Duitsland	8-sep-09	mail
194	Dhr.	M.	van den Brink		Haaksbergen	Nederland	8-sep-09	mail
195	Dhr.	J.	Beerink			Duitsland	8-sep-09	mail
196	Team		Weka	Weka Druk	Enschede	Nederland	8-sep-09	mail
197	Dhr.	J.	Meijer	Career Center Twente	Enschede	Nederland	8-sep-09	mail
198	Dhr.	T.	Nijhof	Vanille	Borne	Nederland	8-sep-09	mail
199	Dhr.	M.	Huge	Natuurmonumenten Overijssel-Flevoland		Nederland	8-sep-09	mail
200	Dhr.	P.	Braakhuis	Braakhuis Borne Bedrijven		Nederland	8-sep-09	mail

Nr.	Aanhef	Voorletters	Achternaam	Organisatiernaam	Plaats	Land	Datum ontvangst	Wijze van indiening
201	Herr	J.	Beckmann		Bad Bentheim	Duitsland	14-sep	Schriftelijk
202	Dhr.	M.	Hannink	Twentevisie BV	Enschede	Nederland	8-sep-09	mail
203	Dhr.	H.J.	Oude Elferink	MKB Oldenzaal		Nederland	8-sep-09	mail
204	Dhr.	P.	Peelen			Nederland	8-sep-09	mail
205	Mevr.	N.	van der Aa	Schröder Vastgoed BV	Almelo	Nederland	8-sep-09	mail
206	Dhr.	K.D.	Dahmen		Nordhorn	Duitsland	8-sep-09	mail
207	Dhr.	B.	de Hoop	De Hoop Recherche	Enschede	Nederland	8-sep-09	mail
208	Dhr.	J.	Halkes	Adviesbureau John Halkes		Nederland	8-sep-09	mail
209	Dhr.	D.	ter Grote	Internovi BV	Borne	Nederland	8-sep-09	mail
210	Dhr.	W.	Lentink		Enschede	Nederland	14-sep-09	Schriftelijk
211	Dhr.	A.	Oosting	New Destination BV	Markelo	Nederland	8-sep-09	mail
212	Dhr.	C.	van Dijk		Nordhorn	Duitsland	5-sep-09	mail
213	Dhr.	P.	Sassanian		Enschede	Nederland	14-sep	Schriftelijk
214	Dhr.	C.H.M.	Aldenbergh		Enschede	Nederland	10-sep-09	mail
215	Mevr.	M.	Tol		Enschede	Nederland	14-sep-09	Schriftelijk
216	Herr	P.	Paziovek	Bezirksregierung Münster	Münster	Duitsland	8-sep-09	Schriftelijk
217	Herr	B.	Oncken	Landkreis Grafschaft Bentheim	Nordhorn	Duitsland	8-sep-09	Schriftelijk
218	Frau	R.	Mengel		Neuenhaus	Duitsland	8-sep-09	Schriftelijk
219	Herr	J.	Hesping		Schüttorf	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
220	Herr	S.	Taube		Nordhorn	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
221	Bewonersgroep		Bergweg	Bewonersgroep Bergweg	Enschede	Nederland	10-sep-09	Schriftelijk
222	Herr	J.	Keijzer		De Lutte	Nederland	10-sep-09	Schriftelijk
223	Herr und Frau	J. en H.	Böhle		Bad Bentheim	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
224	Frau	E.	Blömer		Nordhorn	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
225	Herr	B.	Schoo		Nordhorn	Duitsland	8-sep-09	Schriftelijk
226	Bürgerbewegung		Isterberg	Bürgerbewegung Isterberg	Isterberg	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
227	Herr	T.	Krallmann		Nordhorn	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
228	Herr	H.	Lange		Bad Bentheim	Duitsland	8-sep-09	Schriftelijk
229	Herr	R.	Lescher		Nordhorn	Duitsland	8-sep-09	Schriftelijk
230	Frau	T.	Sbardellotto		Nordhorn	Duitsland	8-sep-09	Schriftelijk
231	Herr	K.	Neumann		Nordhorn	Duitsland	8-sep-09	Schriftelijk
232	Frau	L.	Alferink		Golenkamp	Duitsland	8-sep-09	Schriftelijk
233	Frau	S.	Zittema		Neuenhaus	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
234	Frau	I. und C.	Krallmann		Nordhorn	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
235	Frau	G.	Oldekamp		Nordhorn	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
236	Frau	B.	Nykamp		Nordhorn	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
237	Frau	A.	Koelmann		Bad Bentheim	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
238	Dhr.		Snippert		Losser	Nederland	2-sep-09	mondeling
239	Dhr.	R.	Siemelink		Losser	Nederland	2-sep-09	mondeling
240	Dhr.	J.	Westerburger		Losser	Nederland	2-sep-09	mondeling
241	Dhr.	H.J.J.	Grave	Stichting Dorpsraad Lonneker	Enschede	Nederland	10-sep-09	Schriftelijk
242	Dhr.	J.	Baumann		Nordhorn	Duitsland	9-sep-09	Schriftelijk
243	Dipl. Ing. Frau	M.	Baumann		Nordhorn	Duitsland	9-sep-09	Schriftelijk
244			KvK VNO NCW	Georganiseerd bedrijfsleven (KvK, VNO NCM)	Enschede	Nederland	9-sep-09	Schriftelijk
245	Dhr.	F.A.W.	Schipdam	VVEAT	Enschede	Nederland	9-sep-09	Schriftelijk
246			Waterschap Regge en Dinkel	Waterschap Regge en Dinkel	Almelo	Nederland	9-sep-09	Schriftelijk
247	Dhr.	K.H.	van Galen		Isterberg	Duitsland	9-sep-09	Schriftelijk
248	Dhr.	J.	Schoonenberg	Stichting Houdt Driene Groen	Enschede	Nederland	9-sep-09	Schriftelijk
249	IVN		IVN	Vereniging voor natuur- en milieueducatie, afdeling Losser	Losser	Nederland	10-sep-09	Schriftelijk
250	IVN		IVN	Vereniging voor natuur- en milieueducatie, afdeling Losser	Losser	Nederland	10-sep-09	Schriftelijk
251	Fam.		van der Valk/ fam. Scholten/ Takkenkamp		Lonneker	Nederland	10-sep-09	Schriftelijk
252	Dhr.	D.	Bergman	Van Merksteijn Real Estate BV	Wierden	Nederland	10-sep-09	Schriftelijk
253	Herr	P.	Grabsch		Nordhorn	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
254	Frau	A.	Keen		Nordhorn	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
255	Herr	U.	Feldkamp		Nordhorn	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
256	Herr	A.	Keen		Nordhorn	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
257	Dhr.	F.	Oude Hengel		Lonneker	Nederland	10-sep-09	Schriftelijk
258	Fam.	P. und M.	Heekeren		Nordhorn	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
259	Dhr.	A.	Bos		Oldenzaal	Nederland	10-sep-09	Schriftelijk
260	Fam.		Geertsma		Oldenzaal	Nederland	10-sep-09	Schriftelijk
261	Herr	A.	Veldhuis		Helsen	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
262	Fam.	T.	Wargers		Engden	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
263	Frau	F.	Otte		Nordhorn	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
264	Herr	P.	Vennemeyer	Stadt Greven	Greven	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
265	Herr	U.	Hockenbrink	Gemeinde Westerkappeln	Westerkappeln	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
266	Fam.	E. und R.	Klitze		Nordhorn	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
267	Fam.	H. und V.	Koelmann		Nordhorn	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
268	Fam.	J. und K.	Schneuing		Bad Bentheim	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
269	Herr	F.W.	von Stamm		Nordhorn	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
270	Frau	K.	Hennig		Nordhorn	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
271	Herr	W.	Hennig		Nordhorn	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
272	Fam.	W. und B.	Kirsch		Nordhorn	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
273	Dhr.	W.J.	Plomp	Heemschut Bescherming natuurmonumenten	Dalfsen	Nederland	10-sep-09	Schriftelijk
274	Dhr.	D.	Nykamp		Nordhorn	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
275				Landwirtschaftskammer Niedersachsen	Neuenhaus	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
276	Frau	W.	Meyer-Glauner		Nordhorn	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
277	Dhr.	B.J.G.	Westerik		De Lutte	Nederland	10-sep-09	Schriftelijk
278	lijst			Grün Alternative Liste Gronau	Gronau	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
279	Dhr.	C.	de Groot	Systabo BV	Enschede	Nederland	9-sep-09	mail
280	Dhr.	G.	Wilmink	Wilvasto BV	Borne	Nederland	9-sep-09	mail
281	Dhr.	J.M.A.	van der Lof	TKH Group NV	Haaksbergen	Nederland	9-sep-09	mail
282	Dhr.	P.	Bebseker	Galvano Hengelo BV		Nederland	9-sep-09	mail
283	Dhr.	G.W.	Wilmink	Wilmink - Oosterveld BV		Nederland	9-sep-09	mail
284	Mevr.	S.	Damhof	Kom ter zake		Nederland	9-sep-09	mail
285	Mevr.	S.	Vreeman	Post Jr Vreeman Makelaars		Nederland	8-sep-09	mail
286	Dhr.	D.	ter Grote	Internovi BV		Nederland	8-sep-09	mail
287	Dhr.	H.	Baartman			Nederland	8-sep-09	mail
288	Mevr.	Y.	Maeijer	Agfra Holding BV		Nederland	9-sep-09	mail
289	Dhr.	J.	Matel	Innosell BV		Nederland	9-sep-09	mail
290	Dhr.	T.	Thomson	McDonald's restaurants		Nederland	10-sep-09	mail
291	Herr	I.	Guen			Duitsland	9-sep-09	mail
292	Frau	D.	Hüls			Duitsland	9-sep-09	mail
293	Herr	H.J.	Pohl			Duitsland	9-sep-09	mail
294	Herr	H.	Albuschkat	Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen		Duitsland	9-sep-09	mail
295	Dhr.	J.	de Bruin	Greenfields Restaurant		Nederland	9-sep-09	mail
296	Dhr.	M.	Hofschröer			Duitsland	9-sep-09	mail
297	Fam.		Koop		Oldenzaal	Nederland	9-sep-09	Schriftelijk
298	Dhr.	P.	Sewerin		Gütersloh	Duitsland	8-sep-09	mail

Nr.	Aanhef	Voorletters	Achternaam	Organisatiennaam	Plaats	Land	Datum ontvangst	Wijze van indiening
299	dhr.	M.	Schulz			Duitsland	8-sep-09	mail
300	Dhr.	B.	Kühlkamp			Nederland	8-sep-09	mail
301	Frau	J.	Weduwen			Duitsland	9-sep-09	mail
302	Dhr.	B.	Oncken			Duitsland	9-sep-09	mail
303	Dhr.	B.	Pieper	Twentsche Zweefvlieg Club		Nederland	9-sep-09	mail
304	Mevr.	M.	Slot			Nederland	9-sep-09	mail
305	Herr	J.	Kropp			Duitsland	9-sep-09	mail
306	Frau	M.	Pohlmann			Duitsland	9-sep-09	mail
307	mevr.	E.	Overbeek-Fontejn	Aannemersbedrijf Overbeek Goor BV		Nederland	9-sep-09	mail
308	Dhr.	P.	Sloot	Provinciale Commissie Overijssel Bond Heemschut		Nederland	9-sep-09	mail
309	Dhr.	R.	Dimitriadou			Duitsland	9-sep-09	mail
310	Frau	M.	Schomakers			Duitsland	9-sep-09	mail
311	Fam.	D.	Blume			Duitsland	9-sep-09	mail
312	Dhr.	J.	Kuipers	Goor collectief		Nederland	9-sep-09	mail
313	Dhr.	R.	Otte			Duitsland	8-sep-09	mail
314	Mevr.	A.	Groote Bromhaar	Stichting Hart van Twente		Nederland	8-sep-09	mail
315	Dhr.	R.	de Witte	Bauhuis International BV		Nederland	8-sep-09	mail
316	Dhr.	P.	Bos	S. Frankenhuis en Zoon BV		Nederland	10-sep-09	mail
317	Dhr.	E.J.	Voortman	Werkgevers Kring Enter		Nederland	9-sep-09	mail
318	Dhr.	R.	Wiggers	Wiggers Muziekinstrumenten Borne		Nederland	9-sep-09	mail
319	Dhr.	B.	van Berthold	UNETO-VNI afdeling Overijssel Twente		Nederland	9-sep-09	mail
320	Dhr.	H.	Olde Monnikhof	De Monnik Dranken		Nederland	9-sep-09	mail
321	Dhr.	M.	van den Berg			Nederland	8-sep-09	mail
322	Dhr.	H.	Hengeveld	Landschap Overijssel		Nederland	10-sep-09	mail
323	Mevr.	J.	Uitdenbogaard	Stichting Natuur en Milieu		Nederland	10-sep-09	mail
324	Dhr.	D.	Tepper			Duitsland	10-sep-09	mail
325	Dhr.	Th.	Korstanje sr.			Nederland	10-sep-09	mail
326	Dhr.	M.	van der Wal	Ankerslot		Nederland	10-sep-09	mail
327	Mevr.	J.	Elbert			Duitsland	10-sep-09	mail
328	Mevr.	J.	Vrielmann	VVV Stadmarketing Nordhorn		Duitsland	10-sep-09	mail
329	Dhr.	M.	Walter	Verlaabureau De zilveren tong		Nederland	10-sep-09	mail
330	Dhr.	J.	van Eck	Van Eck Blues		Nederland	10-sep-09	mail
331	Dhr.	V.N.W.J.M.	Cox	Cox Consulting Group		Nederland	10-sep-09	mail
332	Dhr.	E.	Hoitink	Gemeente Dinkelland		Nederland	10-sep-09	mail
333	Mevr.	Y.	van Eck			Nederland	10-sep-09	mail
334	Mevr.	J.	van Brakel	Bewonersbelangen Groot Driene/de Grundel		Nederland	10-sep-09	mail
335	Dhr.	H.	van Midden			Nederland	10-sep-09	mail
336	Dhr.	G.	Wolf	Stadt Nordhorn, Stadtentwicklung		Duitsland	10-sep-09	mail
337	Dhr.	R.	ter Bals	Gullimex		Nederland	10-sep-09	mail
338	Fam.	H. und I.	Löhle			Duitsland	10-sep-09	mail
339	Dhr.	A.	Schavemaker	Kenter & Co BV		Nederland	10-sep-09	mail
340	Dhr.	J.	van den Berg			Nederland	10-sep-09	mail
341	Dhr.	H.	Plegt	Gemeente Losser		Nederland	10-sep-09	mail
342	Dhr.	B.	Elfers			Duitsland	10-sep-09	mail
343	Dhr.	C.	Hardeman	Hardeman Hypotheken		Nederland	10-sep-09	mail
344	Dhr.	M.	van Veen	MVV Bouwconsultancy BV		Nederland	10-sep-09	mail
345	Frau	G.	Reunik-Kwak			Duitsland	10-sep-09	mail
346	Dhr.	G.B.	Heijne			Nederland	10-sep-09	mail
347	Dhr.	U.	Meyer-Spethmann			Duitsland	10-sep-09	mail
348	Fam.	H. und G.	Seggers			Duitsland	10-sep-09	mail
349	Dhr.	G.M.H.	van de Velde	Stichting Lonnekerland en Twentse werkgroep Natuurbehoud		Nederland	10-sep-09	mail
350	Dhr.	D.	Lindschulte			Duitsland	10-sep-09	mail
351	Dhr.	J.	van Deuren			Duitsland	10-sep-09	mail
352	Dhr.	J.	Elbert			Duitsland	10-sep-09	mail
353	Mevr.	G.	Minkjan			Nederland	10-sep-09	mail
354	Dhr.	A.	Kienhuis	Vereniging Vrienden van Twickel		Nederland	10-sep-09	mail
355	mevr.	G.	Hülsmann			Duitsland	10-sep-09	mail
356	Dhr.	M.	de Ruiter			Nederland	10-sep-09	mail
357	Dhr.	T.	Nerlinger			Duitsland	10-sep-09	mail
358	Dhr.	B.	van Otten			Nederland	10-sep-09	mail
359	Dhr.	H.G.M.	Dijstelbloem			Nederland	10-sep-09	mail
360	Dhr.	B.	Ankone			Nederland	10-sep-09	mail
361	Dhr.	J.	Veneman			Nederland	10-sep-09	mail
362	Dhr.	J.	Verwey	Ev.-ref. Kirchengemeinde Nordhorn		Duitsland	10-sep-09	mail
363	Dhr.	J.	de Ruijter	De Basis BV i.o.		Nederland	10-sep-09	mail
364	Dhr.	G.	Bergjan			Duitsland	10-sep-09	mail
365	Dhr.	G.	Peters			Duitsland	11-sep-09	mail
366	Dhr.	D.	Bönnen			Duitsland	11-sep-09	mail
367	Fam.	S. und G.	Siegmar			Duitsland	11-sep-09	mail
368	herr	J.	Hofmann			Duitsland	11-sep-09	mail
369	Dhr.	B.	Kuiper			Duitsland	11-sep-09	mail
370	Dhr.	W.	Boudrie			Duitsland	11-sep-09	mail
371	Dhr.	G.	Haelderks			Duitsland	11-sep-09	mail
372	Mevr.	C.	Ellermann	BBU		Duitsland	11-sep-09	mail
373	Frau	J.	Bonge			Duitsland	11-sep-09	mail
374	Dhr.	T.	Beune	Raedthuys Groep		Nederland	11-sep-09	mail
375	Dhr.	M.	Dokman			Nederland	11-sep-09	mail
376	Frau	I.	Niehaus			Duitsland	11-sep-09	mail
377	Dhr.	W.H.	Arends	Natuur- en milieuraad Enschede		Nederland	11-sep-09	mail
378	herr	G.	Olthuis			Duitsland	11-sep-09	mail
379	Herr	J.	Brendel	IHK Nord Westfalen		Duitsland	11-sep-09	mail
380	Dhr.	J.	Wessels	Wouter Witzel EuroValve BV		Nederland	11-sep-09	mail
381	Frau	S.	de Vries		Uelsen	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
382	Frau	A.	de Vries		Uelsen	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
383	Herr	S.	de Vries		Uelsen	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
384	Mevr.	M.	van Kampen	Stichting Alternatieven Vliegveld Twente		Nederland	11-sep-09	Schriftelijk
385	Dhr.	R.L.	Stinenbosch	Gemeente Dinkelland, ontwikkeling		Nederland	11-sep-09	Schriftelijk
386	Dhr.	E.P.	Krudop	Vereniging Natuur en Landschapsbehoud Lonneker	Enschede	Nederland	11-sep-09	Schriftelijk
387	Dhr.	R.	Roemaat	Wijkraad Berflo Es	Hengelo	Nederland	11-sep-09	Schriftelijk
388	Dhr.	J.F.E.	Schothuis		Hengelo	Nederland	11-sep-09	Schriftelijk
389	Fam.	S. und S	Stübue		Nordhorn	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
391	Fam.	K. und S.	Pawelzik		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
392	Dhr./mevr.		Pott	Stadt Lingen EMS	Lingen	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
393	Dhr.	A.	Schüring		Gölenkamp	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
394	Dhr.	D.	Kolk		Nordhorn	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
395	Dhr.		Brinkman	Samtgemeinde Uelsen	Uelsen	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
396	Frau	B.	Fulda-Huhn	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	Bonn	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
397	Dhr.	B.	Veltman		Neede	Nederland	11-sep-09	Schriftelijk
398	herr	T.	Kubendorff	Landrat Gemeinde Lotte	Lotte	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk

Nr.	Aanhef	Voorletters	Achternaam	Organisatiernaam	Plaats	Land	Datum ontvangst	Wijze van indiening
399	herr	E.	Rauen	Gemeinde Wetringen	Wetringen	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
400	Fam.	G.	Veldboer		Nordhorn	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
401	Frau	S.	Bernstorff		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
402	Herr.	D.	Heckert		Nordhorn	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
403	Frau	A.	Helming		Nordhorn	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
404	Herr	F.	Helming		Nordhorn	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
405	Frau	L.	Helming		Nordhorn	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
406	Frau	M.	Pohlmann		Nordhorn	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
407	Frau	G.	Somberg		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
408	Fam.		Sablowski		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
409	Mevr.	O.	Kuijpers		Enschede	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
410	Dhr.	P.B.J.	Jansen van der Sligte		Enschede	Nederland	11-sep-09	Schriftelijk
411	Fam.	J.P. en B.	van der Giessen		Enschede	Nederland	11-sep-09	Schriftelijk
412	Dhr.	E.K.	Lugard		Lonneker	Nederland	11-sep-09	Schriftelijk
413	Dhr.	M.	Drost		Enschede	Nederland	11-sep-09	Schriftelijk
414	Mevr.	G.	van Midden-Goselink		Weerselo	Nederland	31-aug-09	mondeling
415	Dhr.	P.	van de Walle		Hengelo	Nederland	11-sep-09	Schriftelijk
416	Mevr.	M.	Jeeninga		Nederland	Nederland	11-sep-09	Schriftelijk
417	Frau	E.	Klanke		Nordhorn	Nederland	11-sep-09	Schriftelijk
418	Dhr.	F.J.A.	Broekhuis		De Lutte	Nederland	11-sep-09	Schriftelijk
419	Frau	B.	Brückner-Dülfer		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
420	Mevr.	T.	Heskamp		Enschede	Nederland	11-sep-09	Schriftelijk
421	Dhr.	O.	Jogems		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
422	Dhr.	R.F.M.	Kuilphuis		Borne	Nederland	11-sep-09	Schriftelijk
423	Dhr.	M.A.	Dokman		Oldenzaal	Nederland	11-sep-09	Schriftelijk
424	Fam.	E.	Sannes		Oldenzaal	Nederland	11-sep-09	Schriftelijk
425	Dhr.	A.M.	Rouwens		Oldenzaal	Nederland	11-sep-09	Schriftelijk
426	Dhr.	H.	Lucas			Duitsland	9-sep-09	mail
427	Frau	E.	vor der Straße			Duitsland	9-sep-09	mail
428	Herr	K.	Westhuis			Duitsland	9-sep-09	mail
429	Mevr.	E.J.	Huizing			Nederland	9-sep-09	mail
430	Fam.	H.	Ukaj			Duitsland	9-sep-09	mail
431	dhr.	B.	Velthuis			Nederland	9-sep-09	mail
432	Fam.	W. und J.	Egberdt			Duitsland	9-sep-09	mail
433	herr	V	Teltenkötter			Duitsland	9-sep-09	mail
434	Herr	P.	Teltenkötter			Duitsland	9-sep-09	mail
435	Frau	M.	Verwold			Duitsland	9-sep-09	mail
436	Herr	G.	Wiesman	landrats kreisenentwicklung Kreis Borken (West Münsterland)	Borken	Duitsland	9-sep-09	mail
437	Herr	M.	Kalter		Nordhorn	Duitsland	9-sep-09	mail
438	Frau	M.	Kalter		Nordhorn	Duitsland	9-sep-09	mail
439	Frau	P.	Wessling			Duitsland	9-sep-09	mail
440			college	Berkelland		Nederland	9-sep-09	mail
441	Fam.		Tuin-ten Napel		Isterberg	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
442	Frau	M.	Korte			Duitsland	8-sep-09	mail
443	Frau	A.	Brockhaus			Duitsland	9-sep-09	mail
444	Herr	G.	Niehoff			Duitsland	9-sep-09	mail
445	Fam.	J. en D.	Brookmann		Nordhorn	Duitsland	7-sep-09	Schriftelijk
446	Herr	D.	Zegger		Gölenkamp	Duitsland	7-sep-09	Schriftelijk
447	Mevr.	A.	van Os	college gemeente Oldenzaal	Oldenzaal	Nederland	10-sep-09	Schriftelijk
448	Dhr.	A.	Koers	college gemeente Oldenzaal	Oldenzaal	Nederland	10-sep-09	Schriftelijk
449	Dhr.	R.J.	Hakstegen	College gemeente Borne		Nederland	10-sep-09	mail
450	Herr	J.	Arends	Samtgemeinde Neuenhaus		Duitsland	10-sep-09	mail
451	Dhr.	R.	Bouw			Nederland	10-sep-09	mail
453	vervallen		vervallen					
452	Mevr.	A.M.J.	Bos-Waamelink	Hart van Twente		Nederland	14-sep-09	Schriftelijk
454		A.	Bijl	Orkest van het Oosten		Nederland	10-sep-09	mail
455	Dhr.	B.	van Beurden	TKF		Nederland	10-sep-09	mail
456	Dhr.	T.M.	Tuinte	Tuinte Beheer		Nederland	10-sep-09	mail
457	Dhr.	P.	Wilhelm Ruhe	Franziskaner in Badel		Duitsland	10-sep-09	mail
458	Herr	U.	Gottschalk	Agotron-Sicherheitstechnik		Duitsland	10-sep-09	mail
459	Herr	U.	Oettel	Missionsgymnasium St. Antonius		Duitsland	10-sep-09	mail
460	Mevr.	J.	Tinholt			Nederland	4-mei-09	mail
461	Dhr.	M.	Essers	SAVT/Natuurmonumenten		Nederland	29-aug-09	mail
462	Dhr.	N.	Graas	VOLT-Twente		Nederland	11-sep-09	mail
463	Dhr.	N.	Graas			Nederland	11-sep-09	mail
464	Mevr.	M.	Fritz			Nederland	11-sep-09	mail
465	Herr	F.J.	Rottmann	Verkehrsclub Deutschland (VCD)		Duitsland	11-sep-09	mail
466	Dhr.	B.	Slatman	Stichting Natuur & Milieu Ootmarsum		Nederland	11-sep-09	mail
467	Mevr.	S.	Inckel	Stichting Rondom Vliegvelde Twente		Nederland	11-sep-09	mail
468	Herr	U.	Buchholz	Grün Alternative List (GAL)		Duitsland	11-sep-09	mail
469	Herr	U.	Buchholz	Grün Alternative List (GAL)		Duitsland	11-sep-09	mail
470	Dhr.	R.	Bloemendaal			Nederland	11-sep-09	mail
471	Herr	H.J.H.	Nordholt	Synodalverband Grafschaft Bentheim		Duitsland	11-sep-09	mail
472	Dhr.	R.P.G.	Janssen	Gemeente Hof van Twente		Nederland	11-sep-09	mail
473	Mevr.	F.	Alan	Italiaans restaurant/pizzeria	Oldenzaal	Nederland	11-sep-09	mail
474	Herr	E.	Lammers	IHK Osnabrück-Emsland		Duitsland	11-sep-09	mail
475	Herr	D.	Rüger	Notgemeinschaft Nordhorn-Range e.V.		Duitsland	11-sep-09	mail
476	Mevr.	M.	Leeuwerink	Vereniging Milieudefensie		Nederland	11-sep-09	mail
477	Dhr.	J.	Bolscher	Schmits Chemical Solutions		Nederland	11-sep-09	mail
478	Dhr.	R.	Fischer	LNU-NRW		Duitsland	11-sep-09	mail
479	Dhr.	R.	Brongers	College gemeente Haaksbergen		Nederland	11-sep-09	mail
480	Dhr.	H.	Wijzenbeek			Nederland	11-sep-09	mail
481	Mevr.	J.W.	van Brakel			Nederland	11-sep-09	mail
482	Mevr.	J.	Beuzel			Nederland	11-sep-09	mail
483	Herr	K.W.	ter Horst	ev.-reformierte Kirchengemeinde Schüttof		Duitsland	11-sep-09	mail
484	Mevr.	J.	Bosch	Overijssels Particulier Grondbezit		Nederland	11-sep-09	mail
485	Dhr.	H.	Klewik			Nederland	11-sep-09	mail
486	Dhr.	A.	Schulz			Duitsland	11-sep-09	mail
487	Dhr.	J.J.	Roothart			Nederland	11-sep-09	mail
488	Dhr.	T.	Kubendorf	landrat Kreis Steinfurt	Steinfurt	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
489	Frau	N.	Avers		Wilsum	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
490	Dhr.	E.J.	Faber		Enschede	Nederland	14-sep-09	Schriftelijk
491	Dhr.	J.H.M.	Geelen	Vereniging Heemkunde Oalde gemeente We	Rossum	Nederland	14-sep-09	Schriftelijk
492	Dhr.	J.	Veldhuis			Nederland	7-sep-09	mail
493	Dhr.	J.	Momann	Verkehrs- und Verschönerungsverein	Uelsen	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
494	Dhr.	F.	Duky		Nordhorn	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
495	Herr	H.	Brüning	VVV-Stadmarketing Nordhorn e.V.	Nordhorn	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
496	Dhr.	G.M.L.	Wijffels	Natuur en milieu Overijssel	Zwolle	Nederland	14-sep-09	Schriftelijk
497	Dhr.	F.	Prigge	Stadt Lengerich	Lengerich	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
498	Herr	Th.	Ekkert		Nordhorn	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
499	Herr		Murken	Gemeinde Lienen	Lienen	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
500	Frau	G.	Haußmann-Schettler		Nordhorn	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk

Nr.	Aanhef	Voorletters	Achternaam	Organisatiernaam	Plaats	Land	Datum ontvangst	Wijze van indiening
501	Dhr.	H.	Hinke		Nordhorn	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
502	Herr	H.	Schettler		Nordhorn	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
503	Herr	G.	Stöwer	FMO Flughafen Münster Osnabrück	Greven	Duitsland	10-sep-09	Schriftelijk
504	Herr	V.	Pannen	Stadt Bad Bentheim	Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
505	Herr	G.	Wolf	Stadt Nordhorn, amt für Stadtentwicklung	Nordhorn	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
506	Herr	G.	Wolf	Stadt Nordhorn, amt für Stadtentwicklung	Nordhorn	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
507	Herr		Wellen	Flugplatz Nordhorn-Lingen	Nordhorn	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
508	Herr	B.	Kleibömer		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
509	Fam.	G. und A.	Willemsen		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
510	Herr	H.G.	Jürriens			Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
511	Herr	H.	Leerkamp			Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
512	Herr	K.H.	Meier		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
513	Herr	M.	Aßmann		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
514	Frau	C.	Nixdorf		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
515	Frau	S.	Gr. Bardenhorst		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
516	Frau	G.	Schulte Nordhoit		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
517	Frau	M.	Gr. Bardenhorst		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
518	Frau	B.	Verbeck		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
519	Frau	G.	Holtshulte		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
520	Herr	J.	Holke		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
521	Herr	H.	Holtshulte		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
522	Frau	P.	Egbers		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
523	Herr	R.	Mann		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
524	Frau	H.	Behrens		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
525	Frau	m.	Hohl		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
526	Herr	W.	Burkert		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
527	Fam.	E. und H.D.	ten Thoren		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
528	Frau	J.	Vos		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
529	Herr	D.	Schoppen		Ahaus	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
530	Herr	B.	Vos		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
531	Frau	F.	Butke		Osterberg	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
532	Frau	J.	Schoppen		Ahaus	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
533	Herr	W.	Kellmann		Nordhorn	Duitsland	7-sep-09	Schriftelijk
534	Herr	B.	Kleibömer		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
535	Herr	F.	Gülker		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
536	Frau	A.	Bardenhorst		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
537	Herr	M.	Casser		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
538	Frau	K.	Küpers		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
539	Frau	G.	Goray		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
540	Frau	M.	Holtel		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
541	Herr	S.	Holtel		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
542	Frau	N.	Winkler		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
543	Herr	J.	Beckmann		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
544	Herr	G.	Luksherm		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
545	Herr	K.	Kotowski		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
546	Frau	H.	Mannebeck		Quendorf	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
547	Frau	J.	Nibbrig		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
548	Herr	D.	Konjer		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
549	Herr	K.	Lippok		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
550	Herr	B.	Dobbe		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
551	Frau	H.	Tobias		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
552	Herr	K.H.	Tobias		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
553	Herr	B.	Bonte		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
554	Frau	B.	Brückner-Dülfer		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
555	Herr	A.	Kesekamp		Nordhorn	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
556	Frau	K.	Rott		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
557	Frau	F.	Heddendorf		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
558	F.	C.	Loh		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
559	Herr	H.	Schulte-Westenberg		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
560	Fam.	R.	Höllmann		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
561	Herr	E.	Heilen		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
562	Herr	A.	Hillenaar		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
563	Herr	F.J.	Hennekens		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
564	Herr	D.	ten Brink		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
565	Herr	H.	Lange		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
566	Frau	B.	Focke		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
567	Herr	A.	Rüggen		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
568	Herr	J.	Loh		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
569	Herr	U.	Weinberg		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
570	Herr	R.	Weinberg		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
571	Herr	P.	Weinberg		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
572	Herr	M.	Focke		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
573	Frau	M.	Hillen		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
574	Herr	M.	Becking		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
575	Herr	D.	Tepper		Bad Bentheim	Duitsland	11-sep-09	Schriftelijk
576	Herr	D.	Steinecke	Mitglied des Deutschen Bundestages	Nordhorn	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
577	Herr	G.	Klümper	NABU Grafschaft Bentheim	Emlichheim	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
578	Herr	H.	Scholten		Nordhorn	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
579	Herr	Th.	Brüningholt		Nordhorn	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
580	Frau	H.	Brüningholt		Nordhorn	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
581	Herr	T.	Brüningholt		Nordhorn	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
582	Herr	M.	Nahmer		Nordhorn	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
583	Herr	D.	Schmidt		Nordhorn	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
584	Dhr.	H.	Ueffing		Enschede	Nederland	14-sep-09	Schriftelijk
585	Frau	A.	Dondhoaita		Schüttorf	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
586	Herr	A.	Koelmann	Elektronik Werkstatt	Nordhorn	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
587	Herr	A.	Hoge	Kreisstadt Steinfurt	Steinfurt	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
588	Fam.	K. und R.	van der Weel		Neuenhaus	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
589	Frau	H.	Elberg		Neuenhaus	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
590	Herr	K.	Elberg		Neuenhaus	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
591	Frau	J.	Heidekrüger		Neuenhaus	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
592	Herr	A.	Helmold		Neuenhaus	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
593	Herr	U.	Moelert		Neuenhaus	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
594	Frau	S.	Krijger		Neuenhaus	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
595	Frau	M.	Jacobs		Neuenhaus	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
596	Frau	I.	Voshaar-Moelert		Neuenhaus	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
597	Frau	H.	Moelert		Neuenhaus	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
598	Frau	R.	Beckmann		Neuenhaus	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
599	Frau	R.	Knüver-Meijer		Neuenhaus	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
600	Herr	Th.	Rerink		Neuenhaus	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
601	Herr	E.	Straten		Neuenhaus	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
602	Frau	A.	Fink-Straten		Neuenhaus	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
603	Herr	H.	Schipper		Emsbüren	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk

Nr.	Aanhef	Voorletters	Achternaam	Organisatiennaam	Plaats	Land	Datum ontvangst	Wijze van indiening
604	Frau	L.	Schneider-Schipper		Emsbüren	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
605	Frau	M.	Hemme		Neuenhaus	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
606	Herr	E.	Hemme		Neuenhaus	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
607	Herr	K.J.	Fremder		Neuenhaus	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
608	Frau	A.	Vorink		Neuenhaus	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
609	Frau	A.	Stüker		Neuenhaus	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
610	Frau	K.	Schlinder		Neuenhaus	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
611	Frau	J.	Keesmann-Egbers		Neuenhaus	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
612	Frau	R.	Schoemaker		Neuenhaus	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
613	Frau	B.	Meijer		Neuenhaus	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
614	Frau	J.	Leisman-Moss		Neuenhaus	Duitsland	14-sep-09	Schriftelijk
615	Mevr.	M.A.E.	Roelofs	Gemeenteraad Hengelo	Hengelo	Nederland	10-sep-09	Schriftelijk
616	Herr	T.	Allin	kirchirates ev-ref. kirchengemeinde Nordhorn	Nordhorn	Duitsland	15-sep-09	Schriftelijk
617	Herr	J.P.	Voget		Nordhorn	Duitsland	15-sep-09	Schriftelijk
618	Dhr.	A.	Bos	Stichting Hart van Twente	Oldenzaal	Nederland	10-sep-09	Schriftelijk
619	Dhr.	A.K.	Uiterwijk	Dienst Landelijk Gebied	Zwolle	Nederland	10-sep-09	Schriftelijk
620	Dhr.	M.	Plaschke			Duitsland	11-sep-09	mail
621	Dhr.	B.	Höning			Duitsland	8-sep-09	mail
622	Mevr.	L.J.M.H.	Ottink-Leus			Nederland	8-sep-09	mail
623	Dhr.	B.	Ottink			Nederland	8-sep-09	mail
624	Dhr.	H.	Lucas			Duitsland	9-sep-09	mail
625	Mevr.	H.	Busmann			Duitsland	8-sep-09	mail
626	Dhr.	J.	Overbeek			Nederland	8-sep-09	mail
627	Dhr.	R.	Ruyter			Nederland	2-sep-09	mail
628	Frau	I.	Teltenkötter			Duitsland	7-sep-09	mail
629	Herr	W.	Raffel			Duitsland	24-aug-09	mail
630	Fam.	H.J.	Kruuwel		Haaksbergen	Nederland	10-sep-09	Schriftelijk
631	Dhr.	J.M.E.	Traag	Regio Twente	Enschede	Nederland	21-sep-09	Schriftelijk
632	Dhr.	S.F.	Inckel	Omwonendenvertegenwoordiger COVM Vliegbasis Twente	Enschede	Nederland	20-aug-09	Schriftelijk
633	Mevr.	I.C.	Seuters-Koopman	College B&W Gemeente Haaksbergen	Haaksbergen	Nederland	5-okt-09	Schriftelijk

Vliegwiel Twente Maatschappij

VTM

API
200

