

WANT TO SEE

WOOD

TWENTY

TECHNOLOGY
BASE BEYOND
THE IMPOSSIBLE

1.

EEN GEBIED MET MOGELIJKHEDEN

De voormalige militaire vliegbasis Twenthe is in totaal 500 hectare groot en ligt tussen Enschede, Oldenzaal en Hengelo. Het biedt vele mogelijkheden voor ondernemers, inwoners van Twente en toeristen. De Technology Base is onderdeel van deze 500 hectare. Het is een ruige plek met historische gebouwen in een groene omgeving, met een unieke lange start-/landingsbaan. Dat maakt het voor ondernemers een prachtige locatie om te pionieren, uit te proberen en te vernieuwen. Het is een immense proeftuin waar bedrijven geïnspireerd worden om producten en systemen te ontwikkelen, testen, demonstreren en produceren. Waar grote aantallen mensen getraind en opgeleid kunnen worden. Het is bovendien de locatie waar de Twente Safety Campus (TSC), het toonaangevende veiligheidscentrum van West Europa, nu al jaarlijks tussen de 5000 en 7000 mensen, traint op rampscenario's. Het is bovendien de ideale locatie om allerlei soorten drones te testen op bijvoorbeeld veiligheid, sensoren en nieuwe systemen en/of materialen.

De start- en landingsbaan wordt gebruikt door klein zakelijk en recreatief vliegverkeer. Ook wordt de baan gebruikt voor bedrijven die onderdelen van vliegtuigen geschikt maken voor hergebruik of voor vliegtuigen die onderhoud nodig hebben. De baan biedt ook kansen als testfaciliteit voor bedrijven uit de vliegtuigindustrie.

De ruige en ruimtelijke opzet van het gebied is voor ondernemers de perfecte plek om evenementen voor hun bedrijf te organiseren.

Elders in het gebied is plek voor leisure en evenementen. De grote hangars en de voormalige taxibaan bieden hiervoor uitstekende mogelijkheden.

In het hele gebied zijn sporen uit het verleden te vinden in de vorm van onder andere hangars, shelters, wachthuisjes en een oude verkeerstoren. Vanaf de jaren '40 zijn veel gebouwen bewaard gebleven. Die worden allemaal hergebruikt. Niet alles zal vrij toegankelijk zijn, maar met toekomstige excursies kunnen geïnteresseerden bijna alles bezichtigen en ontdekken.

Zo'n 130 hectare van de voormalige vliegbasis is ingericht als natuurgebied. In dit prachtige weidse gebied kan iedereen volop fietsen, wandelen, hardlopen en paardrijden en mountainbiken op de aangegeven routes. Via een belevingspad kan iedereen de rijke geschiedenis van het gebied ontdekken. Oude brandstoftanks zijn uitkijkpost voor vogelliefhebbers geworden en de nieuwe grote spottersheuvel biedt een prachtig vergezicht over het gebied en de 3 km lange start-/landingsbaan.

INHOUD VAN DIT DOCUMENT

In dit document leggen we uit wat er allemaal komt kijken bij de ontwikkeling van zo'n bijzonder en groot gebied: waarom wordt dit gebied ontwikkeld, wat gaat er komen, welke (procedure)stappen zijn er gezet of moeten nog worden gezet en wat zijn de gevolgen van de keuzes voor bijvoorbeeld de natuur en de economie? We ontkomen er niet aan dat sommige omschrijvingen wat technisch van aard zijn, maar we proberen alle informatie in dit document zo helder mogelijk weer te geven. In de MER en de bestemmingsplannen vindt u uitgebreidere informatie van de verschillende onderdelen. In de loop van 2016 zijn deze stukken gereed en worden ze openbaar.

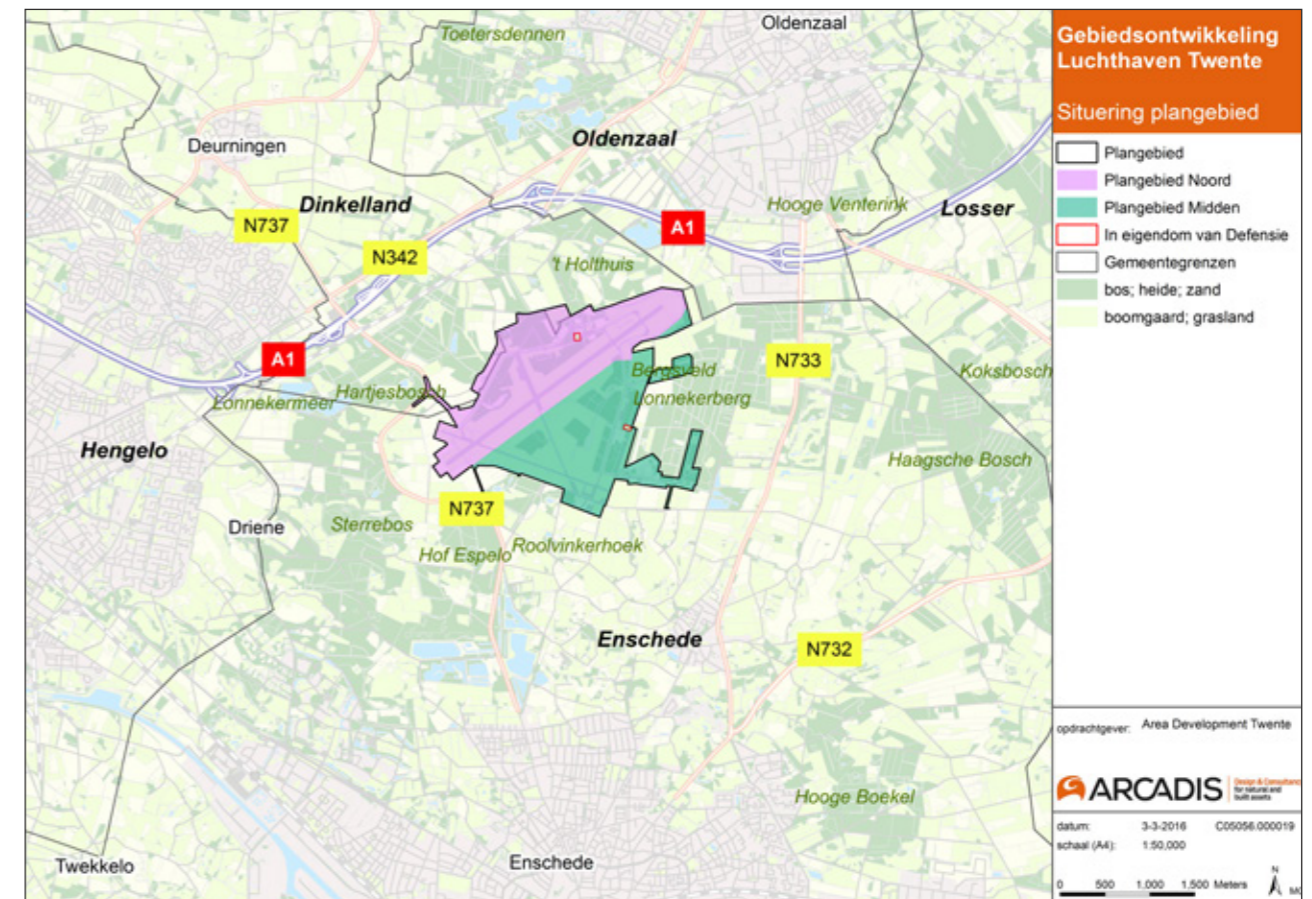
2.

DE HISTORIE IN VOGELVLUCHT

Het gebied is lange tijd een militaire vliegbasis geweest. De sluiting van de voormalige vliegbasis Twenthe (eind 2007) leverde een verlies van circa 2500 directe en indirecte arbeidsplaatsen op. Het compenseren van dit banenverlies stond centraal in de plannen van Rijk, provincie en gemeente, naast de ontwikkeling van nieuwe natuur. Een groot gebied tussen Enschede, Hengelo en Oldenzaal kwam beschikbaar en bood (en biedt) een geweldige kans voor een nieuwe invulling. Een invulling die bijdraagt aan de noodzakelijke economische structuurversterking van Twente en kan zorgen voor een vliegwiel voor een economisch sterker en duurzamer Twente.

Met het oog op de verwachte positieve economische effecten is in 2009 en 2010 door Rijk, provincie en gemeente gekozen om een ontwikkeling in te zetten waarbij een belangrijke rol voor commerciële burgerluchtvaart was weggelegd met daarnaast veel ruimte voor woningbouw, natuur en evenementen. Het stoppen met de ontwikkeling van een commerciële burgerluchthaven in 2014 leidde tot een heroriëntatie. Op verzoek van de Provinciale Staten van Overijssel en de gemeenteraad van Enschede is een onafhankelijke adviescommissie in het leven geroepen, de Commissie van Wijzen. De commissie onderzocht de kansen voor een duurzaam economisch sterker Twente en welke

rol het voormalige vliegveldterrein daarbij kan spelen. De commissie adviseerde in te zetten op 'Technology Base Twente, dé iconische internationale ontwikkel-, demonstratie- en productiezone voor Advanced Materials and Manufacturing, waarbij de start- en landingsbaan een uniek 'asset' is'. Op basis van het advies van deze commissie is een Plan van Aanpak voor de implementatie opgesteld, dat door de gemeenteraad van Enschede en de Provinciale Staten van Overijssel is aanvaard. Dit plan beschrijft hoe Technology Base kan worden gerealiseerd. Daarbij is het belangrijk dat bij alle nieuwe ontwikkelingen de kenmerken van het gebied goed worden gebruikt. Ook moeten bestaande kwaliteiten van het gebied behouden blijven of versterkt worden en moet de start- en landingsbaan blijven.



Afbeelding 2.1

Het Plan van Aanpak uit 2015 en het Ontwikkelingsplan dat in 2012 is vastgesteld, vormen de basis van de huidige realisatie van het gehele gebied. Laatstgenoemd plan beschrijft de ontwikkeling van de woon- en werkparken tot 2029. Het betreft de woonparken Vaneker, Prins Bernhardpark, Fokkerweg en Overmaat en de werkparken Oostkamp, Strip en Deventer Poort. Het gedeelte 'De Strip' en Oostkamp is inmiddels verkocht en wordt ontwikkeld door ondernemer van Eck. In afbeelding 2.1 zijn alle onderdelen van de Gebiedsontwikkeling van de voormalige vliegbasis in kaart gebracht. In 2015 zijn een Topteam en een Kwaliteitsteam benoemd. Het Topteam geeft uitwerking aan het advies van de commissie van wijzen. Sinds de start is het Topteam aan het werk gegaan voor het duurzaam versterken van het bedrijven- en kenniscluster High Tech Systems and Materials (HTSM) en Advanced Materials and Manufacturing (AMM) in Twente. Het gaat daarbij om kansen te realiseren voor de regio Twente en aansluiting te vinden bij de grote wereldwijde en snelle ontwikkelingen op het gebied van nieuwe materialen en vernieuwende productietechnologie. Hiertoe wordt met Technology Base een aansprekend en inspirerend gebied gerealiseerd waar activiteiten plaatsvinden die niet al ergens anders in Twente zijn. Samenwerken binnen ketens is één van de sleutelwoorden o.a. door open innovatie en door het bij elkaar brengen van bedrijven en ketens op het gebied van materialen, pré-productie en producten om te demonstreren (productiefase).

Het Kwaliteitsteam is ingesteld om te werken aan het gebiedsprofiel en de beeldkwaliteit voor Technology Base. Het resultaat bestaat uit twee documenten waarin op basis van de karakteristieke landschappelijke, cultuurhistorische en andere kwaliteiten van het gebied het kader voor de ontwikkeling is aangegeven. Hiermee kunnen die bestaande kenmerken en kwaliteiten worden benut én versterkt. Het is tegelijk de inspiratie voor bedrijven die zich er vestigen om in te spelen op die kwaliteiten en mede verantwoordelijkheid te nemen voor het gebied. Het gebiedsprofiel en de beeldkwaliteit worden als richtinggevend kader gebruikt in de verdere ontwikkeling van Technology Base.



3.

WELKE KEUZE IS GEMAAKT VOOR DE ONTWIKKELING VAN HET GEBIED EN WAT GAAT ER IN HET GEBIED KOMEN?

NOORDELIJK GEBIED

Om het plangebied Noord te kunnen ontwikkelen, is gekeken naar de mogelijke invulling van het gebied. De basis daarvoor is het advies van de commissie van wijzen en het kader van het Kwaliteitsteam. Verder zijn onderzoeken uitgevoerd om een beeld te krijgen van de marktpotentie van het gebied: welke bedrijven en andere functies zouden zich hier kunnen vestigen en in welke omvang? Er zijn verschillende manieren om het gebied in te richten. Twee scenario's zijn onderzocht waarbij gekeken is naar de milieueffecten. De scenario's zijn:

1. Een hoge bebouwingsdichtheid en een gemiddeld aantal vliegbewegingen. Dit wordt het trendscenario genoemd
2. Een beperkte bebouwingsdichtheid (de zogenaamde campusinrichting) en een laag aantal vliegbewegingen. Dit wordt het basisscenario genoemd.

Op basis van deze twee uiterste scenario's is vervolgens een voorkeursalternatief (VKA) gekozen dat onderdelen uit beide scenario's bevat. Hiermee is een goede balans tussen economie, landschap, natuur en recreatie gevonden. In het VKA worden de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteiten zoveel mogelijk gerespecteerd en versterkt, waarbij er voldoende ruimte is voor de bedrijvigheid die hier wordt voorzien. Het VKA is ook financieel uitvoerbaar. Voor het bedrijvencluster is gekozen voor een campusinrichting met een beperkt bebouwingspercentage. Het unieke karakter en de exclusieve uitstraling van het gebied komen daarin het meest tot hun recht. Er zijn veel karakteristieke Twentse landschaps- en cultuurhistorische elementen aanwezig die verwijzen naar het militaire verleden. Deze elementen zijn op een goede manier opgenomen in het VKA. Voor de vliegfunctie is gekozen voor het trendscenario met daarin ruim 20.000 vliegtuigbewegingen. Het VKA levert minder milieueffecten dan de onderzochte varianten, met name ten aanzien van verkeer, geluid en stikstof.

Op hoofdlijnen bestaat het VKA voor het plangebied Noord uit:

- AMM/HTSM en Twente Safety Campus (TSC): een bebouwingspercentage van maximaal 13%, d.w.z. een footprint (lees: het grondoppervlak van een gebouw), van in totaal 9,84 hectare .
- Luchthavengebonden bedrijvigheid binnen het vast te stellen Luchthavengebied met een footprint van maximaal 3,6 hectare
- Circa 20.000 vliegtuigbewegingen: Voor general aviation (GA)¹ wordt ruimte geboden voor 4% van de Nederlandse markt (het natuurlijk aandeel) en een klein stukje Duitse markt. Voor business aviation (BA) en End of Life (EOL) wordt ruimte geboden voor de groeipotentie die uit marktonderzoek is gebleken. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het doel van de gebiedsontwikkeling, namelijk economische ontwikkeling.
- Circa 10.000 zweefvliegbewegingen (2012 = 8.100 bewegingen)
- Trainen met het besturen en gebruiken van drones, het testen en het ontwikkelen van drones en drone-toepassingen (zoals metingen verrichten, communicatie, inspecties)

MIDDENGEBIED

Voor het Middengebied, met als onderdelen de nieuwe natuur, Oostkamp, Strip en Deventerpoort, is het VKA gebaseerd op de uitgangspunten zoals die al eerder zijn vastgesteld door de gemeenteraad van Enschede (april 2015). Het VKA voor het Middengebied omvat de volgende clusters:

- Circa 137 hectare natuur als toevoeging aan het Natuur Netwerk Nederland (NNN, voorheen de Ecologische Hoofd Structuur EHS).
- Oostkamp en de Strip als locatie voor leisure, evenementen, de automotive¹ en food sector.
- Deventerpoort als een kleinschalige bedrijfsenclave en een deel waar parkeren mogelijk is tijdens evenementen.

1. General aviation (GA) betekent 'kleine luchtvaart', business aviation (BA) betekent zakenvliegtuigen en end-of-life (EOL) betekent vliegtuigen die aan het eind van hun economische levensduur zijn en duurzaam worden gedemonteerd.

2. Denk hierbij aan onderzoek, testen, opleiden, trainen, presenteren, organiseren van evenementen voor deze sector.

Hierna worden de diverse onderdelen van het VKA verder toegelicht:

NATUUR

In het hele gebied is aandacht voor een evenwichtige balans tussen het behoud en het versterken van de natuur (landschap, flora en fauna), en de ontwikkeling van bedrijvigheid (de zogenaamde rode functies). Er wordt natuur aangelegd en de opgetrokken hekken worden voor zover mogelijk, afgebroken. Hof Espelo, de Lonnekerberg en de landgoederen zijn ruimtelijk en landschappelijk met elkaar verbonden. Hierdoor kunnen mens en dier vrijelijk bewegen, genieten en gebruik maken van de natuur.

Circa 137 hectare natuur wordt ontwikkeld en toegevoegd aan het Natuur Netwerk Nederland. Dit is een belangrijk onderdeel van de integrale gebiedsopgave. Bij de ontwikkeling van deze natuur wordt rekening gehouden met de compensatie van natuurwaarden als gevolg van ontwikkelingen van de rode functies binnen de plangebieden conform de vastgestelde structuurvisies en het Ontwikkelingsplan 2012. Daarbij zijn de volgende uitgangspunten meegenomen:

- Herstel van het oorspronkelijk watersysteem als één van de dragers van continuïteit in het natuurnetwerk en het landschap;
- Realiseren van meer biodiversiteit op het gebied van flora en fauna;
- Verbinden van de natuur binnen het gebied met haar omgeving;
- Bevorderen van belevingskwaliteit en dagrecreatieve gebruiksfuncties (zoals wandelen, fietsen, (ruiter)sport, educatie/cultuur).

Met een groot aantal belangengroeperingen is een ontwerp (afbeelding 3.1) op een zorgvuldige wijze tot stand gekomen. Het vastgestelde ontwerp is inmiddels gerealiseerd. Daarnaast is in samenspraak met een landschapskunstenaar gewerkt aan een metamorfose van



Afbeelding 3.1

Een kleine greep uit wat er is te zien in het gebied:

- Paul de Kort heeft de voormalige brandstoftanks omgevormd tot vogeluitkijkpunt.
- Een hangar, het Doppler gebouw, waar ooit vliegtuigmotoren werden getest, is bijna volledig ontmanteld. Bezoekers kunnen er nu in het stalen karkas vliegtuigen, natuurgeluiden en verhalen over het verleden horen.
- De komende periode wordt de oude Gefechtsstand, het Duitse commandocentrum dat aan het einde van de oorlog werd gebombardeerd, door het kunstenaarsduo Michiel de Wit en Filip Jonker getransformeerd naar een nieuwe functie in aanvulling op de natuur.

Het gebied wordt officieel geopend op 10 april 2016. Het gebied is inmiddels eigendom van de provincie.

WERKPARKEN

Onder de pijler economie vallen de werkparken Oostkamp, De Strip en Deventerpoort. De doelstelling voor deze deelgebieden is het creëren van werkgelegenheid en het stimuleren van hergebruik van bestaande gebouwen en infrastructuur. Op 1 juli 2014 is circa 50 hectare (met 80 gebouwen) van de werkparken De Strip, Oostkamp en het overloopgebied Deventerpoort (ofwel de voormalige platformen) verkocht en geleverd aan de private ondernemer Van Eck uit Maarssen. Hiermee vestigde zich een nieuw bedrijf in Twente. Genoemde ondernemer wil vooral het bestaand vastgoed en de aanwezige voorzieningen inzetten voor de ontwikkeling van een evenementen- en leisure-locatie. Het Ontwikkelingsplan 2012 en de Nota van Uitgangspunten, die in april 2015 door de gemeenteraad van Enschede is vastgesteld, zijn hiervoor basis.

De centrale ligging tussen Randstad en Ruhr maakt dit gebied de vanzelfsprekende plek voor (inter)nationale evenementen en demonstraties voor een breed publiek. Met deze activiteiten is al een start gemaakt en is een shelter aan de Strip, ofwel de voormalige taxibaan voor F16's, omgebouwd. Ook de grote Hangar 11 wordt inmiddels gebruikt. Veel verschillende bedrijven organiseren hier speciale bijeenkomsten en presentaties. Het Solar Team presenteerde haar nieuwe zonneauto; de Red One. Daarnaast organiseerde Ford een trainingsevent voor de verkopers van Ford Nederland. Kortom, het terrein rondom de voormalige verkeerstoren, de F16 shelters en Hangar 11 leent zich goed voor grote zakelijke- en publieksevenementen. De historische gebouwen en de natuurlijke omgeving maken de locatie bijzonder en onderscheidend.

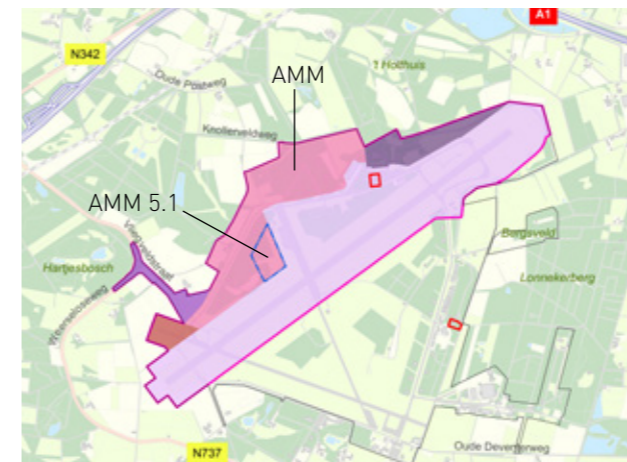
Het deelgebied Deventerpoort van circa 5 hectare, 'de bedrijfsenclave', blijft een locatie voor kleinschalige bedrijvigheid. Het gebied, waarin de voormalige vertrek- en aankomsthal (terminal) is gelegen, zal worden geherstructureerd, waardoor het beter benut kan worden en de uitstraling wordt verbeterd.

ADVANCED MATERIALS EN MANUFACTURING

Het gebied waar Advanced Materials and Manufacturing (AMM) als onderdeel van High Tech Systems and Materials (HTSM) wordt gerealiseerd, heeft een bruto oppervlak van circa 61 hectare (inclusief ruim 5 hectare reservegebied). Het gebied voorziet in een behoefte en kent een lage dichtheid aan bedrijvigheid. De footprint van alle gebouwen samen kan maximaal 7,94 hectare (= 13 %) zijn. Met een dergelijke dichtheid kunnen de aanwezige karakteristieke gebouwen goed worden benut en worden de bestaande kwaliteiten gerespecteerd en versterkt. De campusuitstraling stelt ook eisen aan de inrichting van de openbare ruimte (parkeren, wegen, groen). Dit is mede bepalend voor het karakter en de uitstraling van het gebied. Voor de ontwikkeling wordt uitgegaan van categorie 4.2 bedrijvigheid met in de kern van het gebied een beperkte mogelijkheid voor AMM/HTSM-bedrijvigheid die voor (een deel van) hun activiteiten een hogere milieucategorie (5.1.) nodig hebben.

In onderstaande 3.2 is het betreffende gebied aangegeven.

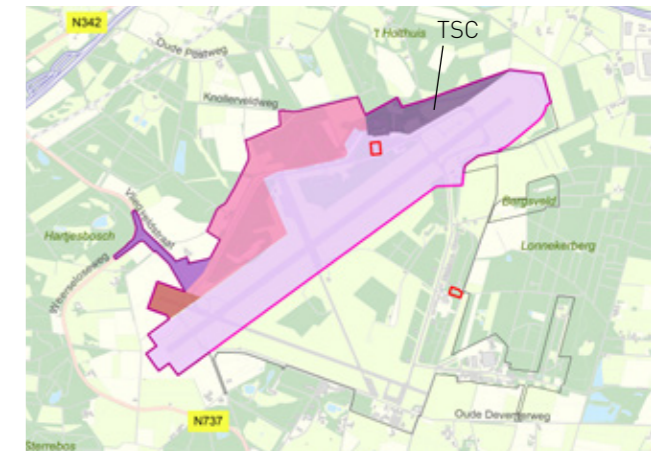
Dit nieuw te ontwikkelen gebied biedt, met zijn enorme ruimte en de ruige authentieke elementen, ruimte aan activiteiten die elders in Twente niet kunnen: testen, pionieren, trainen, demonstreren en presenteren. Het is daarmee een locatie met een uniek karakter dat aanvullend is op het reeds aanwezige aanbod aan bedrijfsterreinen. De verwachting is, dat hier bedrijven zich zullen vestigen die niet elders in de regio terecht kunnen. Dat is al zichtbaar met de bedrijven die er inmiddels zijn gekomen. Het nieuwe terrein is daarmee niet concurrerend met het reeds aanwezige aanbod van regionale bedrijfsterreinen.



Afbeelding 3.2

TWENTE SAFETY CAMPUS

Twente Safety Campus is een veiligheidscentrum met een vooruitstrevende rol op het gebied van scholing, training en kennisontwikkeling, zowel regionaal als (inter)nationaal. Het heeft een bruto oppervlakte van 15 hectare en heeft dezelfde lage bebouwingsdichtheid als het AMM-deel. De footprint van alle gebouwen is maximaal 1,9 hectare. Het is de plek waar partners op het gebied van veiligheid elkaar ontmoeten en samenwerken met als doel samenwerken aan een veilige samenleving. Binnen de Twente Safety Campus worden hulpverleners op realistische wijze getraind en wordt het veiligheidsbewustzijn en de zelfredzaamheid van burgers en bedrijven verhoogd door interactieve 'belevingsprogramma's' en door het gezamenlijk ontwikkelen van slimme en toepasbare veiligheidsoplossingen. Oplossingen die ontstaan door wetenschap en praktijk, branche en bedrijfsleven bijeen te brengen. De campus bestaat uit de volgende onderdelen: het Safety FieldLab (innovatieprogramma's met bedrijfsleven en kennisinstellingen), Trainingscentrum Oost Nederland (TRONED, training voor de professional), de Risk Factory (bewustwording en zelfredzaamheid burgers, instellingen en bedrijfsleven) en een drones test- en trainingscentrum.



Afbeelding 3.3

Drones

De Technology Base is de ideale locatie om allerlei soorten drones en toepassingen op een veilige manier te ontwikkelen, te testen en te produceren. Een aantal drone-bedrijven heeft de handen ineen geslagen om een internationaal testcentrum voor drones op te zetten: het Dutch Drone Development Center. Hier komen verschillende dimensies en mogelijkheden van het gebruik van drones samen zoals inspectie, veiligheid, sensoriek, systemen en connectivity. Aspecten die momenteel in vele industriële sectoren zoals veiligheid, gezondheid, logistiek, landbouw en entertainment actueel zijn. Continue onderzoek en kruisbestuiving van bedrijven is noodzakelijk. Het Dutch Drone Development Center is een uniek concept met een aanzuigende werking op wereldwijde spelers in de diverse markten.

Binnen de Twente Safety Campus oefenen de hulpdiensten regelmatig met drones. Door middel van een drone kan de brandweer snel informatie verkrijgen over bijvoorbeeld de brandhaard en de aanwezigheid van giftige stoffen in de rook. De brandweer Twente heeft speciaal opgeleide piloten om drones te laten vliegen. In Nederland is de brandweer Twente het eerste korps dat drones mag inzetten bij de bestrijding van brand.

Bedrijven die drones ontwikkelen hebben ruimte nodig waar ze geconditioneerd drones kunnen testen. Ze hebben een plek nodig waar de grenzen van de mogelijkheden van het systeem opgezocht kunnen worden. Ook hebben ze diverse voorzieningen nodig, zoals het gebruik van de start- en landingsbaan. De aanwezigheid van de startbaan maakt van de Technology Base een unieke locatie met een groot onderscheidend vermogen en daarmee heeft het een enorme aantrekkingskracht voor deze bedrijven. Binnen de huidige regelgeving is het echter complex om de functies 'bemand' en 'onbemand' vliegen met elkaar te combineren. In nauw overleg tussen de drones-bedrijven, gemeente, provincie, ADT en het Ministerie van Infrastructuur & Milieu (I&M) wordt verkend op welke manier en onder welke condities gecombineerd gebruik kan plaatsvinden.

Luchthavengebied

De invulling van de vliegfunctie wijkt fundamenteel af van het eerdere concept waarbij er sprake was van een commerciële luchthaven. Er komen in dit concept geen vakantievliegtuigen. Voor de luchthaven wordt een innovatieve opzet vormgegeven. Zo zal er geen luchtverkeersleiding op het vliegveld zijn en wordt de brandweervunctie flexibel ingevuld. Die nieuwe opzet wordt verder uitgewerkt in overleg met de verantwoordelijke instanties. Voor de personele bezetting wordt een flexibele invulling gekozen.

Deze opzet leidt tot een zeer efficiënte organisatie, waardoor de kosten worden beperkt. Er is mede hierdoor een haalbare exploitatie mogelijk.

Airside

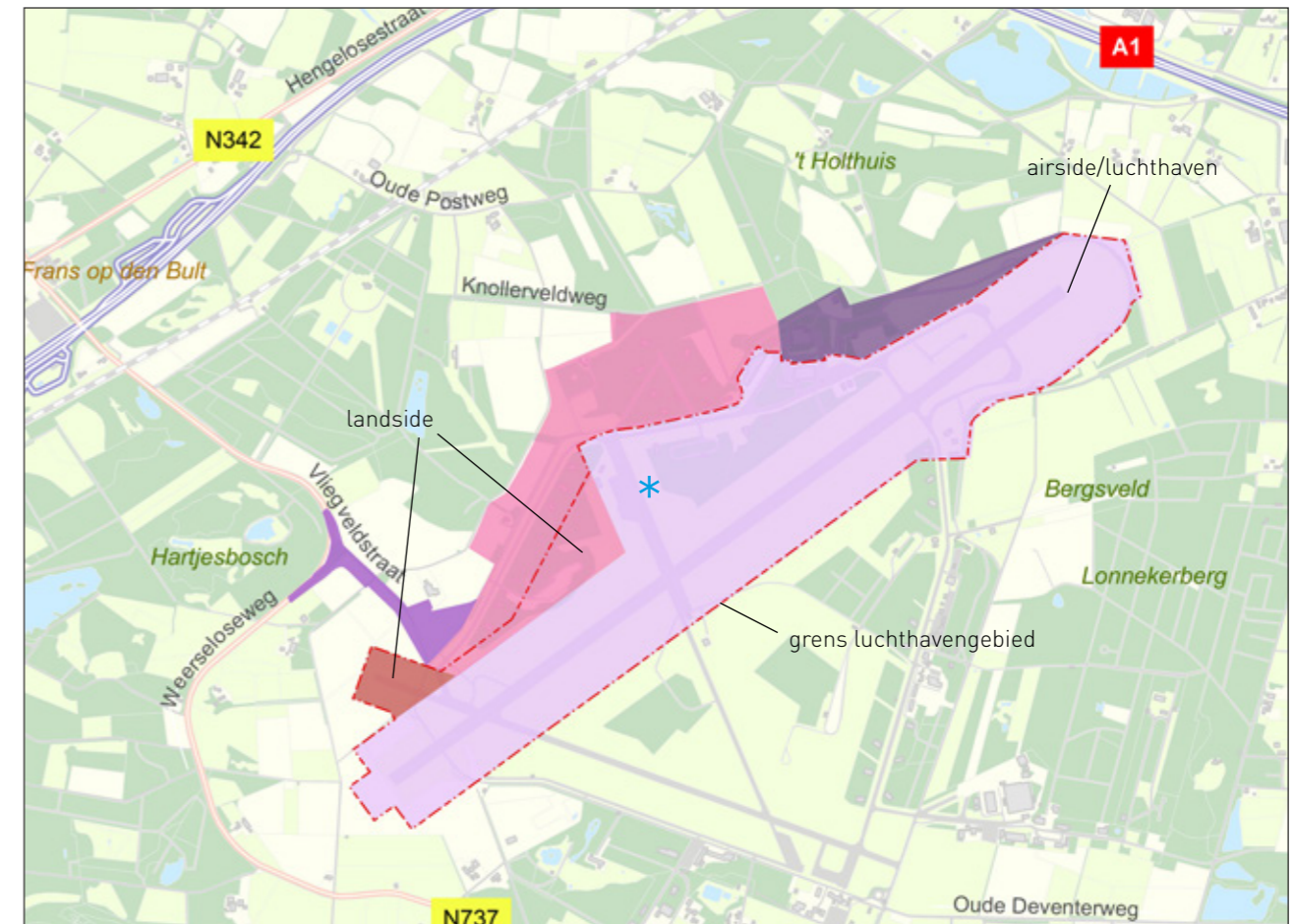
Het luchthavengebied is verdeeld in twee delen: de airside en de landside. Een groot deel van het luchthavengebied is beperkt toegankelijk en wordt aangemerkt als 'airside' ofwel 'luchthaven'. De begrenzing van de airside wordt gevormd door hekwerken en gebouwen. Alleen bevoegd personeel of door bevoegd personeel begeleide mensen mogen de airside betreden. Binnen de airside bevinden zich de luchthavenfaciliteiten, waaronder het banenstelsel en gebouwen voor de luchthavendienst, stalling van voertuigen en magazijnen. De start- en landingsbaan heeft een verhard oppervlak van 3.000 meter lang en 45 meter breed. De start- en landingsbaan is in 2001 geheel door Defensie vernieuwd en verkeert in uitstekende conditie. Van de lengte zal 2.406 meter operationeel gebruikt worden als start- en landingsbaan.

Binnen de airside is ruimte voor luchthaven gebonden bedrijvigheid. Hierbij valt te denken aan bedrijven, met MRO1 activiteiten aan BA- en GA-vliegtuigen en bedrijven die vliegtuigen duurzaam ontmantelen (End-of-Life, zoals Aeronextlife). Voor de ontwikkeling wordt uitgegaan van bedrijfscategorie 4.1 met daarbinnen een zone waar het proefdraaien van motoren kan plaatsvinden.

Voor dit proefdraaien geldt categorie 5.3. Dat proefdraaien zal maximaal één tot twee maal per werkdag (overdag) zijn: 5 minuten vol vermogen en 20 minuten gemiddeld vermogen¹⁾.

Ook sport- en zweefvliegtuigen, inclusief de benodigde faciliteiten, bevinden zich binnen de airside. Momenteel maakt een aantal verenigingen, waaronder de Vliegclub Twente, de NAV (opleiding voor piloten) en de Twentse Zweefvliegclub, gebruik van het vliegveld waarvoor ontheffingen zijn verleend door de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA). Daarnaast zijn nieuwe ontheffingen aangevraagd voor bedrijven die graag op korte termijn gebruik willen maken van de aanwezige faciliteiten waaronder het gebruik van de start- en landingsbaan. Deze ontheffingen worden naar verwachting in april 2016 verleend. Nadat het Luchthavenbesluit van kracht is geworden, vervalt de militaire aanwijzing.

In afbeelding 3.4 zijn de algemene uitgangspunten opgenomen voor de ontwikkelingen binnen de airside van het luchthavengebied.



¹⁾ In afbeelding 3.4 is de locatie voor proefdraaien indicatief gemarkeerd met een blauwe ster.

Landside

Het andere deel van het luchthavengebied wordt aangemerkt als 'landside' waarvoor geen voorgeschreven beperkingen gelden met betrekking tot de toegankelijkheid. De landside maakt onderdeel uit van het AMM/HTSM-gebied met de daarbij behorende bedrijvigheid. Het gebied op en rondom het luchthavengebied is een plaats waar werkgelegenheid, luchtvaart en recreatie samen komen. Vanuit de drie verschillende doelgroepen wordt met de behoefte aan horecafaciliteiten rekening gehouden.

Te denken valt aan:

- Luchthavenrestaurant inclusief vergaderfaciliteiten;
- Businessclub;
- Recreatieve bezoekers van de luchthaven;

Het wordt hiermee een centrale plek op de Technology Base. De plek waar ondernemers elkaar ontmoeten, waar gewerkt kan worden, waar bezoekers een aantrekkelijk rustpunt vinden en het gebied kunnen ervaren.

De vliegfunctie

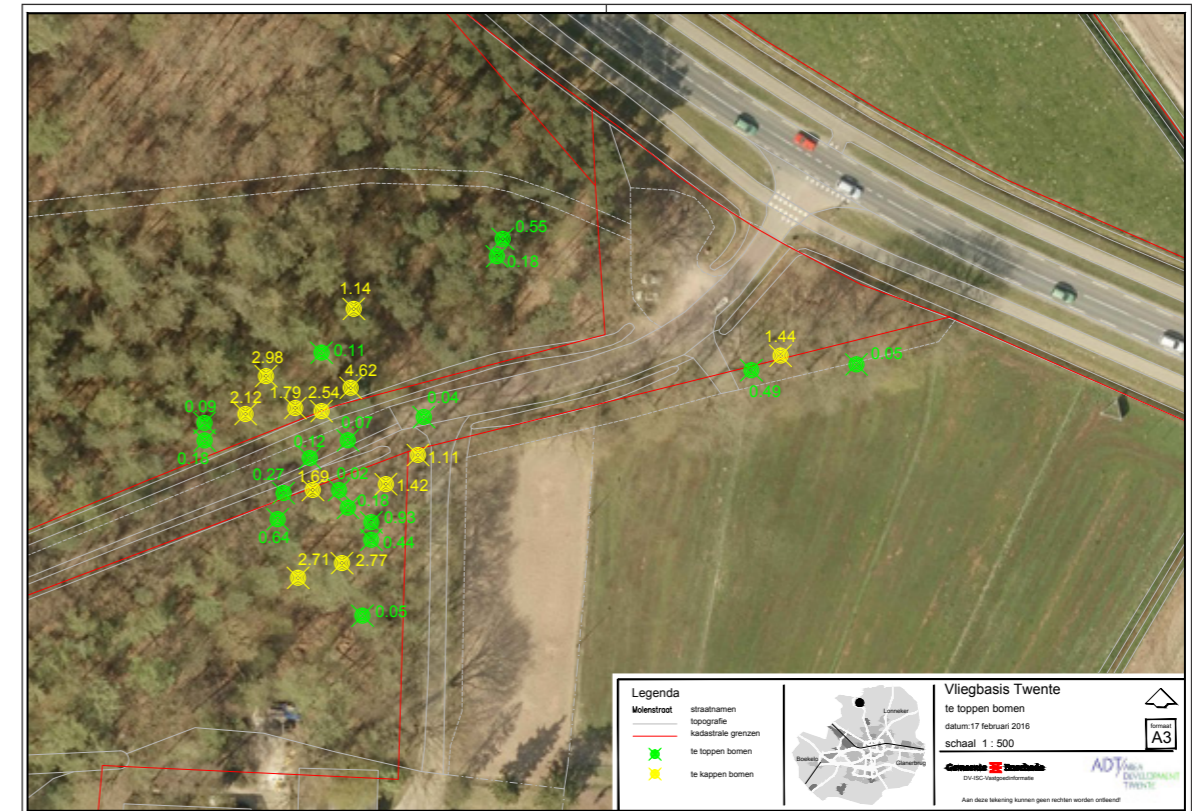
Het aantal te verwachten vliegbewegingen en de marktpotentie voor luchthavengebonden bedrijvigheid zijn op basis van marktonderzoek bepaald. Daarbij is ook een second opinion uitgevoerd.

Onderstaande afbeelding geeft een beeld van het aantal vliegtuigbewegingen (een vliegtuigbeweging is een start of een landing) dat uiteindelijk verwacht wordt:

Daarnaast is er een inschatting gemaakt van het aantal vliegbewegingen dat per dag verwacht kan worden (zonder de zweefvliegtuigen). Er is gekeken naar de zomerperiode die de meeste vliegbewegingen kent. De drukste dagen zijn vrijdag en zaterdag. Op deze dagen zullen ongeveer 140 vliegbewegingen plaatsvinden bij het maximale scenario van 20.340 vliegtuigbewegingen. Dat betreft voornamelijk sportvliegtuigen (GA).



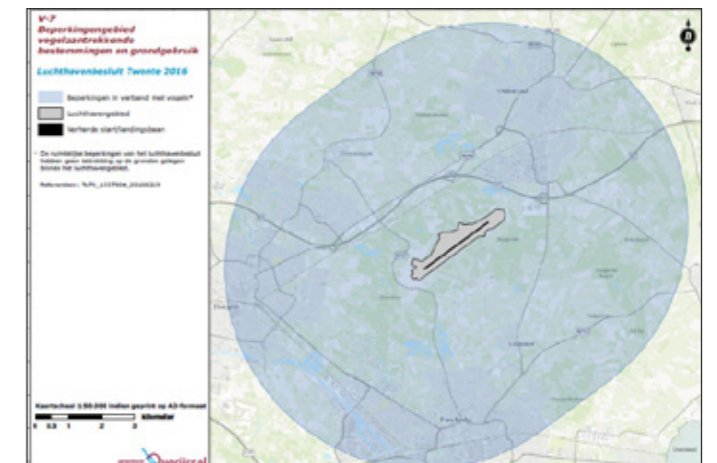
Afbeelding 3.5



Afbeelding 3.6

Voor de vliegfunctie is een provinciaal luchthavenbesluit (LHB) noodzakelijk en een veiligheidscertificaat dat door het ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt afgegeven. Op basis van wet- en regelgeving worden in het LHB obstakelvlakken en veiligheidsgebieden vastgesteld. In de zomer van 2016 treedt de gewijzigde wet daarvoor in werking. Die veiligheidsvlakken zorgen voor vliegveiligheid. Als er binnen die vlakken obstakels zijn, dan kan met een veiligheidsstudie onderzocht worden of die obstakels de vliegveiligheid in gevaar brengen. Voor de luchthaven is een aantal veiligheidsstudies uitgevoerd, waaruit is gebleken dat 29 bomen die door de obstakelvlakken steken getopt of gekapt moeten worden. De helft van genoemd aantal bomen steekt minder dan 0,50 m door het maatgevende obstakelvlak. In afbeelding 3.6 is de locatie van de bomen aangegeven. In overleg met de eigenaren wordt gekeken hoe dit het beste kan worden gerealiseerd en op welke manier compensatie kan worden gerealiseerd.

Naast de obstakelvlakken geldt er ook een veiligheidsgebied van 6 km waarbinnen geen ontwikkelingen op het gebied van natuur mogen plaatsvinden die een vogelaantrekkende werking hebben. Binnen die zone van 6 km (zie afbeelding 3.7) is voorzien in het omvormen van landbouwgronden naar bloemrijke graslanden en voornamelijk bossen. Deze omvorming leidt naar verwachting niet tot een vogelaantrekkende werking. Als bekend is op welke wijze die omvorming plaatsvindt, kan zo nodig op basis van een fauna effectrapportage de (niet)vogel aantrekkende werking onderzocht worden.

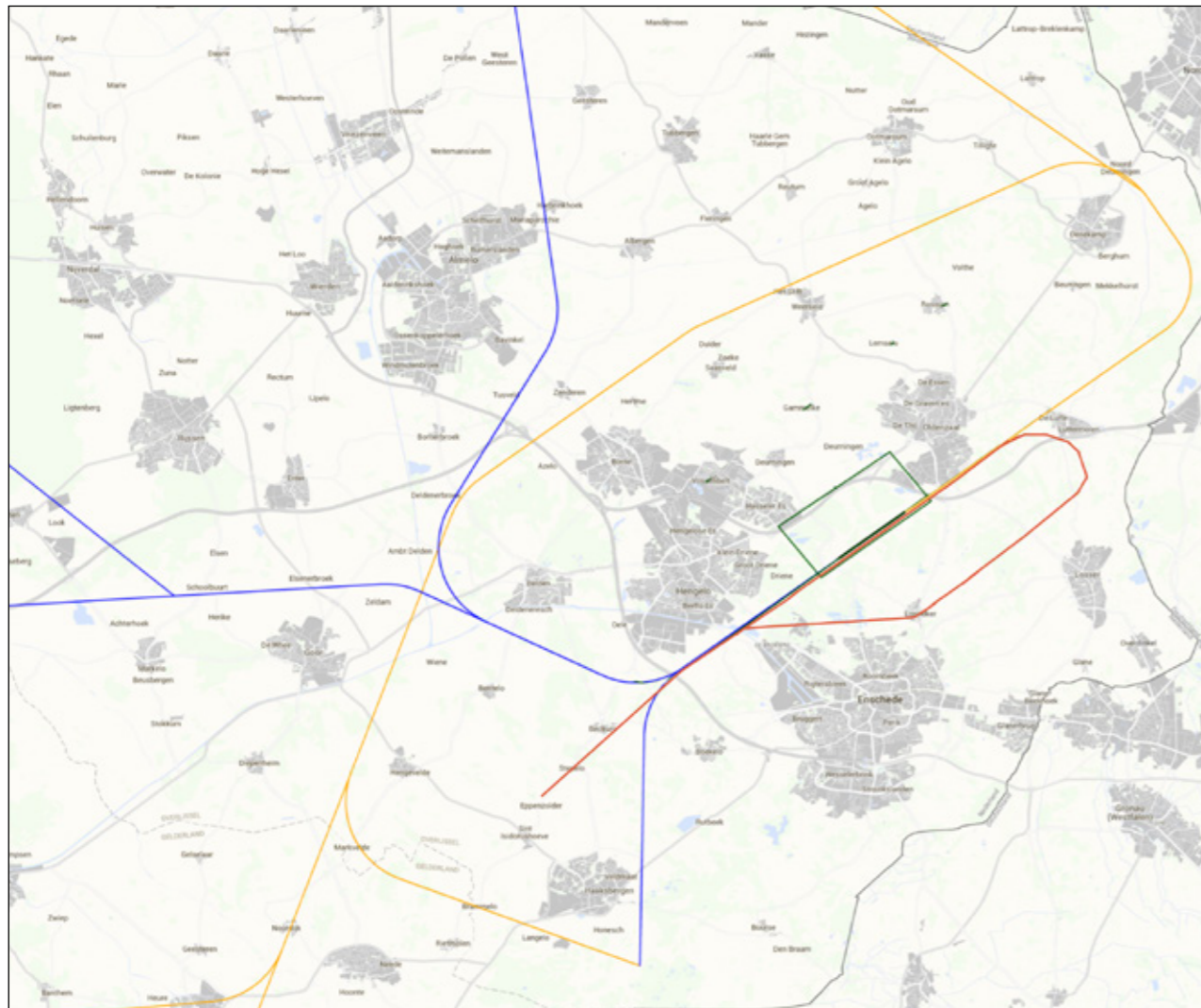


Afbeelding 3.7

Vliegroutes

Voor het vertrek en de nadering van de luchthaven zijn vliegroutes bepaald. Er is een route voor het kleine vliegverkeer (GA), een nadering- en vertrekroute voor de grotere vliegtuigen die op zicht vliegen en een nadering- en vertrekroute voor de BA-vliegtuigen die op instrumenten vliegen.

In december 2015 vonden twee testvluchten plaats. Het doel van deze vluchten was het valideren van de (concept) naderings- en vertrekprocedures, en het inspecteren van de naderings- en baanverlichtingsinstallaties. De vluchten werden uitgevoerd door Het Nederlands Lucht- en Ruimtevaart Centrum (NLR). De resultaten van de testvluchten waren positief en waren aanleiding om voor het grotere vliegverkeer om een andere route vast te stellen. Om ook deze route te testen, is een extra testvlucht uitgevoerd in februari 2016. Het resultaat was wederom positief. Met deze nieuwe route worden ook meer woningen ontzien (zie afbeelding 3.8)



Afbeelding 3.8



4.

WERKGELEGEN- HEIDSEFFECTEN GEBIEDSONT- WIKKELING

De Technology Base beoogt een fors aantal structurele banen toe te voegen aan Twente. De werkgelegenheidseffecten zijn in kaart gebracht door bureau Ecorys. Dit bureau hanteert een bandbreedte omdat niet heel precies is te bepalen om hoeveel nieuwe banen het zal gaan. Ecorys maakt een onderscheid naar banen die te maken hebben met de vliegfunctie, de Twentse Safety Campus, de AMM/HTSM-ontwikkeling (inclusief drones) en de werkparken (Van Eck). Bij het aangeven van het aantal nieuwe banen is ook rekening gehouden met een eventuele verplaatsing of verdringing binnen Twente. Bij de hier gepresenteerde cijfers voor het VKA gaat het dus om de netto extra banen, direct en indirect. Directe banen zijn de banen op het terrein en indirecte banen zijn bijvoorbeeld toeleveranciers. Ecorys schat de totale netto werkgelegenheidseffecten van het VKA op 1.045 tot 1.410 fte.

Daarnaast zijn er (niet gekwantificeerde) uitstralingseffecten, dat wil zeggen effecten die bijdragen aan de verbreding van de lokale en regionale economie, het toeristische cluster en het woon- en leefklimaat. Zo worden er voorzieningen gecreëerd (bijvoorbeeld in recreatieve zin) waarvan bewoners uit de regio gebruik kunnen maken. En leidt de nabijheid van een luchthaven tot een (in dit geval beperkte) versterking van de vestigingsplaatsfunctie voor de regio. Daarnaast is de versterking van de sector AMM/HTSM een aanvulling in de regio en draagt zodoende bij aan de robuustheid en breedte van de economische activiteiten in de regio. De economische structuur wordt hierdoor versterkt.

BANDBREEDTES

VLIEGFUNCTIE	MINIMAAL	150	MAXIMAAL	325
TWENTSE SAFETY CAMPUS	MINIMAAL	270	MAXIMAAL	330
AMM/HTSM/DRONES	MINIMAAL	412	MAXIMAAL	505
WERKPARKEN	MINIMAAL	210	MAXIMAAL	250
TOTAAL	MINIMAAL	1.045	MAXIMAAL	1.410

5.

FINANCIËN

NATUUR EN WERKPARKEN

De eerder beschreven nieuwe natuur is inmiddels gerealiseerd en overgedragen aan de provincie. De provincie is hiermee eigenaar geworden van de gronden. Oostkamp, De Strip en het platform bij Deventerpoort zijn verkocht en eigendom van de familie Van Eck. Financieel zijn deze ontwikkelingen grotendeels verwerkt. Voor de laatste betalingen van de familie Van Eck moeten eerst de planologische procedures (dat wil zeggen het projectafwijkingsbesluit en het bestemmingsplan) zijn afgerond.

PLANGEBIED NOORD

Voor plangebied Noord wordt uitgegaan van een organische ontwikkeling (kijk voor meer details bij het kopje 'organische ontwikkeling'). Daarin wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande elementen zoals de panden, de verharding en het groen. Met beperkte (voor-) investeringen kan een ontwikkeling op gang worden gebracht voor bedrijven die zich willen vestigen. De opbrengsten van verhuur van bestaande panden, gronden en voorzieningen bieden van meet af een inkomstenstroom. In combinatie met de beperkte investeringen is er sprake van een financieel uitvoerbare ontwikkeling.

LUCHTHAVEN

Voor de luchthaven wordt eveneens uitgegaan van een 'low cost' opzet, waarbij gebruik wordt gemaakt van het reeds bestaande banenstelsel (d.w.z. start- en landingsbaan, taxibanen en platformen) en de bestaande panden. De huidige voorzieningen zijn toereikend om te kunnen vliegen zodat geen grote initiële investeringen nodig zijn. Verder is de organisatie van de luchthaven compact en flexibel. Met een beperkt aantal personeelsleden worden meerdere functies ingevuld. Daarnaast is er geen luchtverkeersleiding op de luchthaven en wordt met maatwerk voorzien in de brandweervoorziening.

Met de circa 20.000 vliegbewegingen en de verhuur van panden en terreinen voor luchthavengebonden bedrijvigheid is de bijbehorende luchthavenexploitatie financieel sluitend. Daarbij zijn de onderhoudskosten meegenomen, met uitzondering van de kosten voor groot baanonderhoud. Laatstgenoemde kosten, van € 1,5 à 2 miljoen, worden pas na 2030 voorzien. Op een later moment wordt bepaald op welke manier hiervoor dekking wordt gerealiseerd, mede afhankelijk van het moment waarop een private partij de ontwikkeling en exploitatie van het noordelijk deelgebied, inclusief de luchthaven, overneemt.

6.

ONTWIKKELINGS- STRATEGIE

ORGANISCH ONTWIKKELLEN

De ontwikkeling van het Noordelijk plandeel, met een oppervlakte van circa 230 hectare, is omvangrijk in zijn oppervlakte. Die ontwikkeling zal stap voor stap gestalte krijgen. De bijzondere faciliteiten met het specifieke karakter geven richting aan de positionering van het gebied en daarmee aan het soort bedrijven dat zich er wil vestigen. Het gebied met haar kenmerken is uitermate geschikt voor bedrijven en ondernemers die gericht zijn op uitproberen. Het advies van de commissie van wijzen geeft richting aan de diverse functies die in het gebied een plaats kunnen krijgen en geeft de ontwikkelingsrichting aan. Hoewel er dus wel een richting is bepaald, is daarmee niet een specifiek eindbeeld vastgesteld. Dat zal gaandeweg ontstaan. Er zal flexibel worden ingespeeld op steeds veranderende marktomstandigheden en maatschappelijke tendensen. Als de ruimtevraag naar AMM-bedrijvigheid zich bijvoorbeeld veel trager ontwikkelt dan die vanuit de Safety&Security-activiteiten, dan zal de laatste meer ruimte kunnen krijgen en omgekeerd. Die onzekerheid en afhankelijkheid stellen andere eisen aan de organisatie en regelgeving.

Organische ontwikkeling betekent flexibiliteit organiseren of rigiditeit voorkomen. Dit heeft consequenties voor de procedures en de regelgevingen. In het bestemmingsplan is rekening gehouden met die behoefte en is de nodige flexibiliteit opgenomen. De integrale MER is zodanig uitgevoerd dat de continue veranderende ontwikkelingen en aanpassingen mogelijk worden gemaakt. De begeleiding van dergelijke ontwikkelingen verlangt een sturing die meer procesgericht is.

RENTMEESTERS VAN DE TOEKOMST

Organisch ontwikkelen betekent ook, dat de kracht uit het gebied benut wordt. Veel mensen en partijen uit het grotere gebied tussen Hengelo, Oldenzaal en Enschede hebben 'iets' met dit gebied en zien kansen. Zij willen de verhalen van en uit het gebied doorvertellen en hebben nieuwe (project)ideeën. De Alliantiefabriek die 25 januari 2016 plaatsvond, bracht een groot aantal van deze mensen en partijen uit het gebied bij elkaar. Zij genereerden, op basis van hun vraag en aanbod, 17 concrete grote en kleine initiatieven die zowel de economische, recreatieve, landschappelijke, cultuurhistorische ontwikkeling als de natuur versterken. Partijen als Landschap Overijssel, ondernemers, museum Twentse Welle, particulieren, natuur- en historische verenigingen zijn betrokken. Alle betrokkenen ervoeren de energie die de samenwerking, de kennisuitwisseling en het opdoen van nieuwe netwerkpartners oplevert. Ze inspireerden elkaar en genereerden nieuwe ideeën.

Aandachtspunt is dat men niet altijd beschikt over de middelen, competenties en kennis om de ideeën te realiseren. Daarom wordt dit netwerk blijvend gefaciliteerd. Het zorgt ervoor, dat de aanwezige waarden in het gebied levend blijven. Te denken valt aan het organiseren, naar behoefte, van netwerkbijeenkomsten en het beschikbaar stellen van kennis en kunde. De agenda van de bijeenkomsten is open en iedereen, die een vraag of een aanbod heeft, kan deelnemen. Er ligt in ieder geval nog veel vraag en aanbod 'op de plank', waaruit nieuwe allianties en initiatieven kunnen groeien. De eerste vervolgbijeenkomst is inmiddels gepland op 26 mei. Het gebiedsprofiel van het kwaliteitsteam, het boek Levend Landschap, het narratief van Marinke Steenhuis en de visies van andere gebiedspartners, zoals Landschap Overijssel, zijn inspiratie bij de ontwikkeling van ideeën.

OVERDRAGEN AAN DE MARKT

Ruimtelijke ontwikkelingen worden steeds meer vanuit markt en maatschappij vormgegeven. De overheden moeten kaders scheppen, verbinden en inspireren met visies en strategieën en ruimte geven aan initiatieven. Een samenwerking tussen het publieke en het private domein ligt daarom voor de hand waarbij ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid en kracht opereert. Ook het rapport van de commissie van Wijzen spreekt over een publiek-private aanpak. Daarom wordt gezocht naar marktpartijen die vertrouwen hebben in de realisatie van de gewenste integrale gebiedsontwikkeling van het plangebied Noord.

7.

WELKE NEVENEFFECTEN ONTSTAAN DOOR DE ONTWIKKELING VAN TECHNOLOGY BASE?

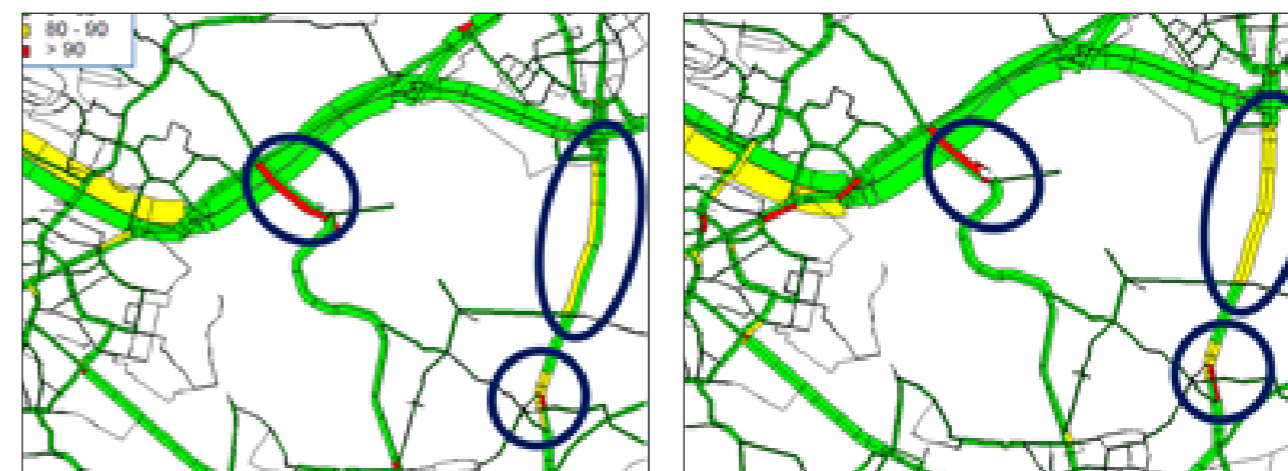
In dit gedeelte worden de neveneffecten, van de ontwikkeling van Technology Base volgens het voorkeursalternatief, toegelicht. Dat gaat over effecten als verkeer, geluid (van vliegtuigen, bedrijven, verkeer), gezondheid, flora en fauna en stikstof.

Verkeer

Technology Base zorgt voor extra verkeersbewegingen van werknemers, bezoekers en recreanten. In een verkeersstudie is becijferd hoeveel verkeersbewegingen dat in 2026 zijn voor de eerder beschreven voorkeursvariant. Deze bewegingen komen bovenop de voertuigbewegingen die worden verwacht zonder al deze nieuwe activiteiten in het plangebied, de zogenaamde autonome groei.

Op basis van deze cijfers, waarbij de getallen zijn afgerond, kan worden gekeken waar eventuele knelpunten kunnen ontstaan. Daarnaast vormen deze getallen de basis voor berekeningen op het gebied van geluid, luchtverontreiniging en stikstofdepositie.

Uit de studie komt naar voren dat het drukker wordt op meerdere wegvakken en kruispunten in zowel de ochtend- als de avondspits. Bij deze berekeningen is al rekening gehouden met de voorgenomen kruispuntmaatregelen op de route vanaf de A1/Hengelo Noord via restaurant 'Frans op den Bult' richting de Technology Base (uitvoering in 2017). Ook is rekening gehouden met de aanleg van de nieuwe rotonde op de afslag naar de oude Vliegveldweg. Daarnaast blijkt uit het onderzoek dat de congestiekans afneemt en de doorstroming toereikend blijft door het nemen van enkele aanvullende maatregelen. Een van de maatregelen is het verlengen van een tweetal opstelstroken op het kruispunt bij 'Frans op den Bult' en de zuidelijke aansluiting bij Hengelo op de A1. De komende jaren wordt gekeken hoe de feitelijke verkeersintensiteit zich ontwikkelt in vergelijking met het berekende aantal voertuigbewegingen. Aan de hand daarvan vindt eventuele bijsturing plaats om een goede doorstroming te behouden. Voor omvangrijke evenementen in het middengebied zal, waar nodig, worden gewerkt met vervoersplannen waarin aangegeven wordt op welke manier het vervoer geregeld wordt. Een vervoersplan maakt in dergelijke gevallen onderdeel uit van een omgevingsvergunning voor evenementen. Hiermee moeten de verkeerseffecten aan de oostzijde van het gebied beperkt worden.



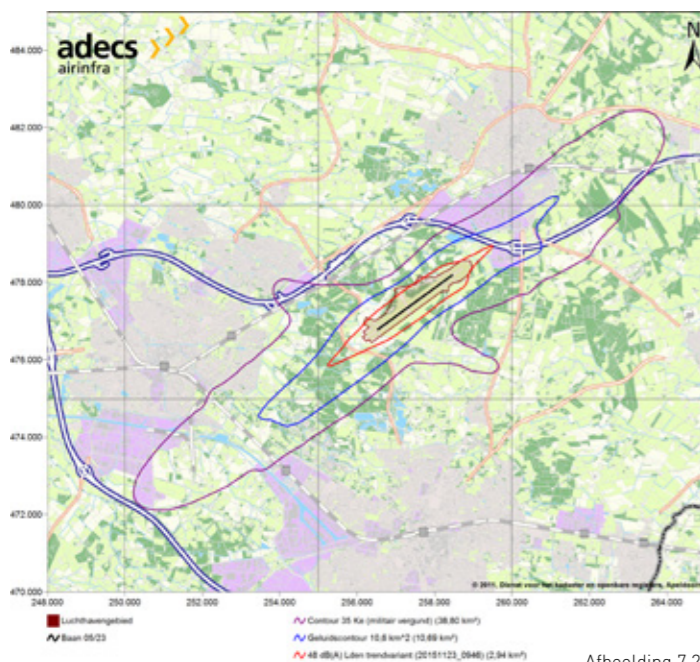
Afbeelding 7.1

GELUID

Een ander effect van de ontwikkeling van Technology Base is het geluid dat door de verschillende activiteiten zoals verkeer, bedrijvigheid en vliegen ontstaat.

Vliegverkeer

In afbeelding 7.2 zijn de geluidcontouren voor drie geluidsniveaus als gevolg van het vliegverkeer aangegeven, namelijk 70, 56 en 48 dB(A). Deze contouren worden uitgedrukt in Lden1. Dat is een maat om de geluidsbelasting door vliegtuiglawaai uit te drukken. Voor de bepaling van Lden wordt het etmaal in drie periodes verdeeld: de dagperiode (07.00-19.00 uur), de avondperiode (19.00-23.00 uur) en de nachtperiode (23.00-07.00 uur). Om de geluidsbelasting in Lden te bepalen wordt eerst per periode het geluidsniveau over een heel jaar bepaald, uitgedrukt in dB(A). Bij de



Afbeelding 7.2

avond en de nachtwaarde wordt vervolgens een straffactor van respectievelijk 5 dB(A) en 10 dB(A) opgeteld. De reden hiervan is dat geluid in de avond en de nacht als hinderlijker wordt ervaren dan geluid overdag omdat er minder geluiden vanuit de omgeving komen. De Lden geeft op basis van die drie periodes het gehele geluidsniveau weer.

Binnen de 70 dB(A) contour worden woningen, die geen bedrijfs woning of geluidgevoelige objecten zijn, aan hun bestemming onttrokken. Bewoners van bestaande woningen hebben wel het recht om in hun huis te blijven wonen. Binnen de 56 dB(A) contour is nieuwbouw van woningen en geluidgevoelige objecten in principe niet toegestaan. Binnen de 48 dB(A) contour bestaat de mogelijkheid om wel nieuwbouw te plegen maar het is een afweging van het bevoegd gezag of zij dit, in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen, mogelijk wil maken.

De 70 dB(A) contour en de 56 dB(A) contour liggen geheel binnen het luchthavengebied. Er bevinden zich binnen die contouren geen woningen of geluidgevoelige objecten. De 48 dB(A) contour komt daar wel buiten, maar komt aan de noordoostzijde niet over de A1 en ligt aan de zuidwestzijde voor een klein deel over de Deurningerstraat. Binnen de wettelijke contour van 48 dB(A) bevinden zich drie bestaande woningen.

De geluidcontouren als gevolg van het vliegverkeer zijn veel kleiner dan bij de militaire geluidcontour die nog steeds van kracht is. Dit geldt ook voor de ruimtelijke geluidsreservering in de provinciale omgevingsvisie. Met de nieuwe geluidcontour wordt voldoende ruimte geboden aan de beoogde vliegtuigbewegingen.

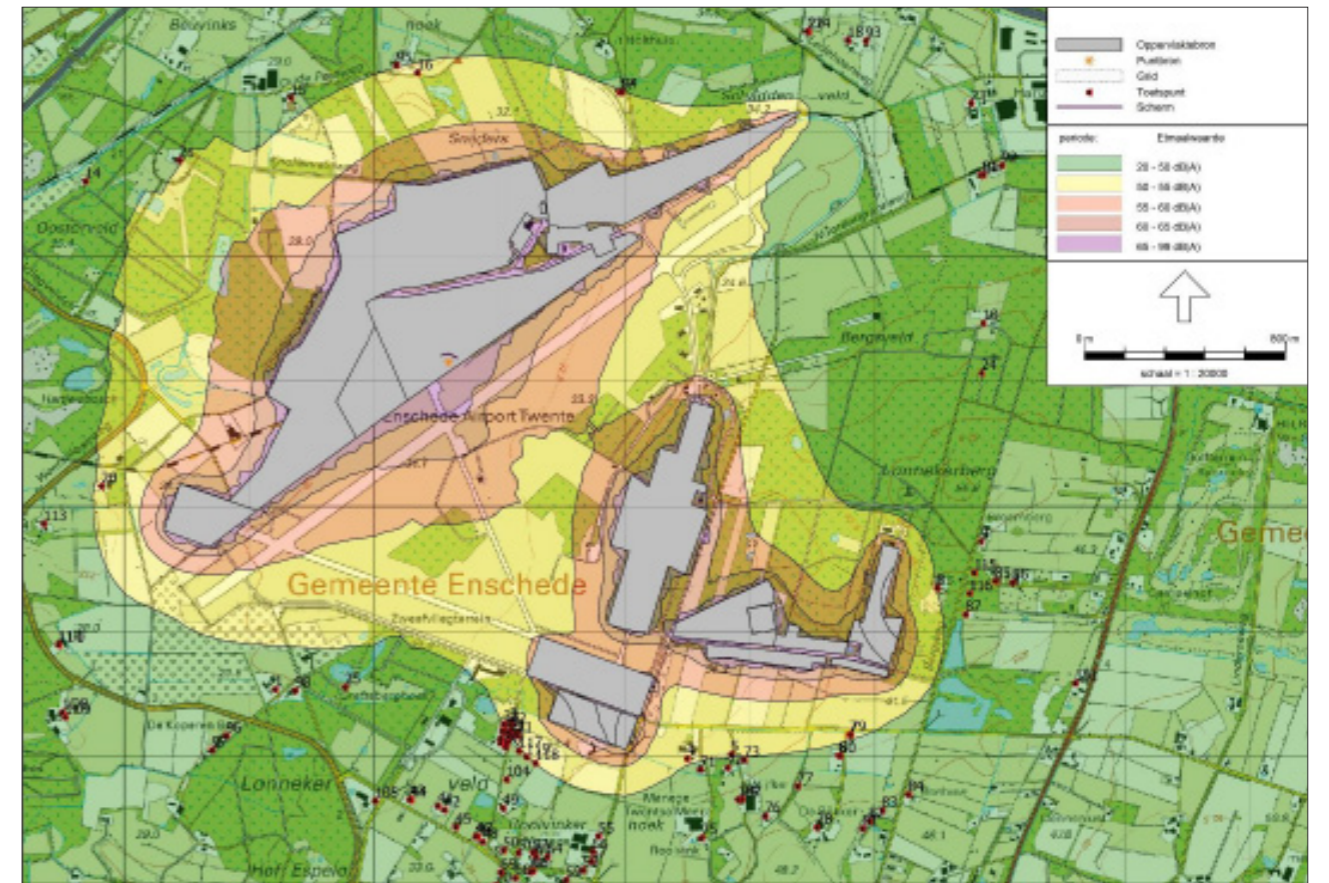
Naast geluid als gevolg van het vliegverkeer, zijn er ook geluideffecten berekend voor het wegverkeer, railverkeer en industrie. Ook hiervoor gelden wettelijke criteria en normen.

Industrielawaai

Voor het industrielawaai geldt, dat de maximale geluidsbelasting op de woningen rond de industriezones 50 dB(A) is. Daarmee voldoen alle woningen in het VKA aan de voorkeurswaarde voor woningen rond een industriezone. De combinatie van alle bedrijvigheid, op de Deventerpoort en met volledig in gebruik genomen zones noord en midden, geven zowel op 1,5 meter als op 5 meter hoogte geen overschrijdingen van de richtwaarden. In dB(A) uitgedrukt betekent dit 50 dB(A) voor de dag, 45 dB(A) voor de avond en 40 dB(A) voor de nacht.

Voor het VKA voldoet de geluidbelasting op de geluidgevoelige bestemmingen nagenoeg aan de ambities van de gemeente Dinkelland. In de strook ten zuiden van de spoorweg is de geluidbelasting op geen van de geluidgevoelige bestemmingen groter dan de richtwaarde van 50 dB(A). Alleen in de strook tussen de spoorweg en de A1 liggen enkele woningen waarbij de geluidbelasting net boven de 45 dB(A) zal uitkomen. Uit de onderzoeken blijkt, dat voor het VKA de maximale geluidsbelasting op de woningen, rond de vast te stellen industriezones, wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

Op afbeelding 7.3 is het effect van het industrielawaai uit het VKA op de omgeving zichtbaar.



Afbeelding 7.3

Geluid van spoor- en wegverkeer

Het geluid ten gevolge van het spoorwegverkeer is niet onderscheidend tussen de referentiesituatie, de huidige situatie en de voorgenomen planontwikkeling. De ontwikkeling van de plangebieden brengt een verkeersaantrekkende werking met zich mee waardoor een toename van verkeersbewegingen over de weg plaatsvindt. Dit leidt lokaal tot een kleine toename van de geluidsbelasting als gevolg van het verkeer. Deze toename zal zich beperken tot een aantal wegen in de omgeving van de plangebieden Noord en Midden.

Cumulatie van geluid

Het verwachte effect op de gevelbelasting als gevolg van de geluidscumulatie (alle geluid tezamen) rond het plangebied, is ten noorden van de luchthaven het meest complex. Dit gebied hoort bij de gemeente Dinkelland. Vergeleken met de huidige situatie zal de gecumuleerde geluidsbelasting bij het VKA met minder dan 1 dB(A) toenemen vanaf de eerste bebouwing tot aan de autoweg. Tussen het spoor en de A1 is dat zelfs minder dan 0,5 dB(A).

Het bovenstaande geldt voor de noordgevels van de woningen aangezien de dominante geluidsbelasting wordt veroorzaakt door de A1 en geluidsbelasting van andere geluidsbronnen geen rol speelt. Voor de zuidgevels zal de gecumuleerde geluidsbelasting voor het VKA, evenals voor de huidige situatie, onder de 55 dB(A) Lcum blijven. Bij deze waarde van 55 dB(A) wordt het binnenniveau van 35 dB(A) uit het bouwbesluit niet overschreden. Daarmee worden de leefomstandigheden van de bewoners in het gebied niet negatief beïnvloed.

Voor de woningen aan de oost-, de zuid- en de westzijde van het plangebied geldt, dat de geluidsbelasting (ruim) voldoet aan de 55 dB(A) Lcum. Dit betreft gevels die gericht zijn op het industriegebied en luchthaven en woningen die binnen de ring van ontsluitende wegen liggen. Direct langs de ontsluitingswegen (en de ontsluitende wegen ten zuiden van het plangebied) is het wegverkeersgeluid op de gevels aan de straatzijde dominant. Hier is geen sprake van cumulatie-effect. Het gaat om de ontsluitingswegen Oldenzaal, Enschede, Deurningen en Enschede.

GEZONDHEID

Om de effecten op de gezondheid te kunnen meten, is nagegaan of een gezondheidsmonitor een bruikbaar instrument is. Dit blijkt vrijwel zeker niet het geval te zijn. Er wonen te weinig mensen binnen de 40 en 48 dB(A)-contour om een representatief onderzoek te doen naar mogelijke gezondheidseffecten. Dit was ook al het geval bij het scenario van een commerciële burgerluchthaven: hier was sprake van een gering aantal woningen binnen de twee zones, wat een onderzoek naar de gezondheidseffecten bemoeilijkte. De luchthaven zoals in het VKA wordt beschreven (en wat nu wordt ontwikkeld) kent een veel geringer aantal woningen dan bij het scenario van een commerciële burgerluchthaven. De GGD is gevraagd advies uit te brengen hoe om te gaan met mogelijke hinder en klachten. Dat advies is binnenkort beschikbaar. In elk geval zal worden ingezet op het beperken van vermijdbare hinder en een zorgvuldige klachtenbehandeling. Andere maatregelen volgen na het advies van de GGD. De algehele gebiedsontwikkeling leidt tot een beperkte toename van concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2.5}). De resultaten van het onderzoek naar de luchtkwaliteit op de onderzochte concentraties en toetsing aan wettelijke normen, laten zien dat er op dit gebied geen knelpunten ontstaan.

MONITORINGSPROGRAMMA FLORA/FAUNA

In 2014 is een ontheffing van de flora- en faunawet verleend op basis van een soortenmanagementplan (SMP). In dit SMP van 2014 zijn diverse vragen beantwoord: Welke flora- en faunawaarden zijn binnen het voormalige militaire luchthavengebied aanwezig (onderzoek uit 2010)? Welke ontwikkelingen vinden plaats? Waarmee moet bij de ontwikkeling rekening worden gehouden? Waar en op welke wijze moet mitigatie of compensatie van natuurwaarden die verloren gaan plaatsvinden om de duurzame instandhouding van beschermde soorten te borgen? Met name op het gebied van vogels (zoals de veldleeuwerik, geelgors, braamsluiper, kneu), amfibieën (zoals kamsalamander, poelkikker, levendbarende hagedis), vlinders (heideblauwtje) en verschillende vleermuissoorten, werden negatieve effecten verondersteld.

Met dit SMP wordt als het ware de natuurontwikkeling 'gemanaged' in relatie tot de ontwikkeling van de werkparken en het luchthavengebied. Dit document vormde ook een belangrijke basis voor het ontwerp en de inrichting van de 137 hectare natuur. In het ontwerp is dus rekening gehouden met compensatie en mitigatie (d.w.z. 'beperken van de effecten') van soorten die elders in het gebied verloren zouden kunnen gaan als gevolg van de ontwikkelingen. Het SMP schrijft ook voor dat de ontwikkelingen van de natuur en duurzame instandhouding van beschermde soorten goed gevolgd moet worden. Het SMP voorziet daarom in een vijfjaarlijkse monitoring. Zo is

onlangs gestart met het opnieuw in kaart brengen van de huidige aanwezige flora en fauna binnen het hele gebied van de voormalige militaire vliegbasis. Dit is inclusief aanliggende stroken waarbij een eerste resultaat van het effect van de nieuw ingerichte natuur en de uitvoering van werken binnen zowel de Twente Safety Campus als binnen de werkparken zichtbaar worden. De resultaten zijn nog niet bekend maar uit het onderzoek zou bijvoorbeeld kunnen komen dat zich nieuwe soorten hebben gevestigd. Of dat de duurzame instandhouding van de soorten voor- of juist achterloopt op wat we mogen verwachten. De resultaten uit het onderzoek kunnen dan leiden tot bijstelling van plannen of aanvullende compensatie- of mitigatie-opgaven.

VERMESTING EN VERZURING (STIKSTOFUITSTOOT)

De initiatieven in het plangebied veroorzaken extra stikstofuitstoot in de ruimere omgeving. Enkele waardevolle natuurgebieden, zoals het Lonkekermeer, ondervinden daar nadeel van. Binnen Europa zijn er afspraken gemaakt over de bescherming van deze meest waardevolle natuurgebieden (de Natura 2000 gebieden) en alle overheden zijn wettelijk verplicht om de zogenaamde instandhoudingsdoelen voor deze gebieden te realiseren. Dat leidt er in elk geval toe dat de stikstofuitstoot moet worden verlaagd omdat de natuur niet kan verbeteren als de stikstofuitstoot zo hoog is als nu het geval.

In de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) werken overheden en maatschappelijke partners samen om de stikstofuitstoot te verminderen. Er zijn afspraken gemaakt over allerlei maatregelen die overheden en maatschappelijke partners nemen en met het zogenaamde AERIUS-rekenmodel is berekend hoeveel vermindering van de stikstofuitstoot dat veroorzaakt. Voorbeelden van maatregelen zijn bijvoorbeeld betere doorstromingsmaatregelen in het verkeer of het bouwen van moderne stallen waarin de mest direct wordt afgevoerd. Door de landelijke daling van de stikstofuitstoot ontstaat er beperkt ontwikkelingsruimte voor nieuwe economische ontwikkelingen, zolang de daling maar groter blijft dan de stijging. Bij elke nieuwe economische ontwikkeling moet van tevoren met het rekenmodel AERIUS worden berekend of de nieuwe stikstofuitstoot past binnen de beschikbaar ontwikkelingsruimte rondom de natuurgebieden. Alleen als dat het geval is, kan voor de nieuwe activiteit een natuurbeschermingsvergunning worden afgegeven door de provincie. Voor grote projecten die van nationaal en provinciaal belang zijn, is vooraf berekend hoeveel ontwikkelingsruimte nodig is voor het betreffende project.

Die hoeveelheid is vooraf gereserveerd binnen het rekenmodel zodat vooraf veilig kan worden gesteld dat het project kan doorgaan. Als het project wordt uitgevoerd zoals in de berekening is aangegeven, kan voor dat project een natuurbeschermingsvergunning worden afgegeven.

Bij de ontwikkeling van dit gebied, die van provinciaal prioritair belang is, bleek echter dat er te weinig economische ontwikkelingsruimte is gereserveerd in de PAS-systematiek. Die hoeveelheid wordt in 2016 aangepast. Uit berekeningen met AERIUS blijkt verder, dat deze extra reservering mogelijk is binnen de beschikbare ontwikkelingsruimte van de nabijgelegen natuurgebieden. Bovendien blijken de instandhoudingsdoelen voor de nabijgelegen Natura 2000 natuurgebieden nog steeds goed haalbaar. De daling van de stikstofuitstoot in dit gebied is nog steeds groter dan de stijging en daarmee kan de kwetsbare natuur zich voldoende herstellen. Dat blijkt uit de zogenoemde 'passende beoordeling' die voor de ontwikkelingen op het noordelijk deel van de voormalige vliegbasis Twente is uitgevoerd in het kader van genoemde Natuurbeschermingswet.

8.

PROCEDURES

Om alle ontwikkelingen in het gebied te kunnen realiseren, zijn diverse procedures nodig. Een aantal procedurestappen is gezet en een aantal start in de loop van 2016. Het projectgebied is opgenomen in de crisis en herstelwet. Dat bood de mogelijkheid om met een nieuwe vorm van het bestemmingsplan te werken, die meer mogelijkheden biedt voor het begeleiden van de beoogde organische ontwikkeling. Kort geleden heeft de Raad van State een dergelijk plan uit een andere gemeente vernietigd, omdat het betreffende deel van de crisis- en herstelwet onvolkomenheden bevat. Het ministerie heeft onmiddellijk daarna aangegeven dat deel van de wet te repareren, maar dat tot die tijd die nieuwe vorm van een bestemmingsplan niet gebruikt mag worden. Daarmee vallen we terug op een regulier bestemmingsplan, waarbij zoveel mogelijk flexibiliteit is opgenomen op basis van de bestaande regelgeving.

We zetten de procedurestappen hierbij op een rij.

WELKE PROCEDURESTAPPEN ZIJN GEZET?

In oktober en november 2015 is voor het noordelijk plangebied de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) vastgesteld. Voor het Middengebied (nieuwe natuur en werkparken) is deze vastgesteld op 9 juli 2012. De NRD is een eerste stap in de MER-procedure. De NRD geeft aan voor welke ontwikkelingsvarianten en milieuaspecten het MER wordt opgesteld.

Naar aanleiding van de adviezen van de Commissie van Wijzen en het advies van de commissie MER, is besloten om de twee procedures samen te voegen om de integrale ontwikkeling van het gebied te ondersteunen en de effecten in samenhang te kunnen zien. Hiermee komen we ook tegemoet aan de behoefte die vanuit de omgeving werd geuit. Er is nu één MER opgesteld die de milieueffecten van alle voorgenomen activiteiten in beeld brengt.

De onderzoeken voor het Middengebied waren in 2015 al een stuk verder gevorderd. In april 2015 heeft de gemeenteraad van Enschede mede op basis daarvan het kader voor de beoogde ontwikkeling van het Middengebied vastgesteld in een Nota van Uitgangspunten. Die uitgangspunten zijn nu meegenomen in de MER.

WELKE PROCEDURESTAPPEN WORDEN NOG GEZET?

Gebiedsvisie en structuurvisies

De ruimtelijke gebiedsvisie van de Provincie Overijssel uit 2010 biedt geen ruimte aan andere dan luchthavengerelateerde bedrijvigheid. Het advies van de Commissie Wientjes zet daar juist op in. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken, is een herziening van de visie van 2010 nodig voor het deel ten noorden van de huidige start- en landingsbaan (deelgebied Noord). De visie beschrijft de beoogde ontwikkeling en schetst het ruimtelijk kader hiervoor. In het verlengde van deze Gebiedsvisie passen de gemeenten Enschede en Dinkelland hun Structuurvisies aan.

Luchthavenbesluit

Een Luchthavenbesluit (LHB) is nodig om te kunnen vliegen. In dit besluit wordt het luchthavengebied inclusief vlieginfrastructuur vastgelegd en wordt beschreven om welke categorie luchthaven het gaat. Verder worden in het LHB regels opgenomen over het gebruik van de luchthaven, de openingstijden en beperkingengebieden die voor de vliegveiligheid en omgeving van het luchthavengebied van belang zijn. Het Luchthavenbesluit wordt verleend door de provincie Overijssel, die daarvoor het bevoegd gezag is. De aanvraag voor het verkrijgen van het Luchthavenbesluit is op 16 maart 2016 ingediend.

Bestemmingsplannen

De gemeente Enschede en Dinkelland stellen de bestemmingsplannen vast voor zowel het noordelijke deel als voor het middengebied (Enschede). De gronden van de gemeente Dinkelland voor wat betreft AMM/HTSM in plangebied Noord zijn wel in de MER onderzocht, maar worden voorlopig niet bestemd.

Ter inzage voor zienswijzen

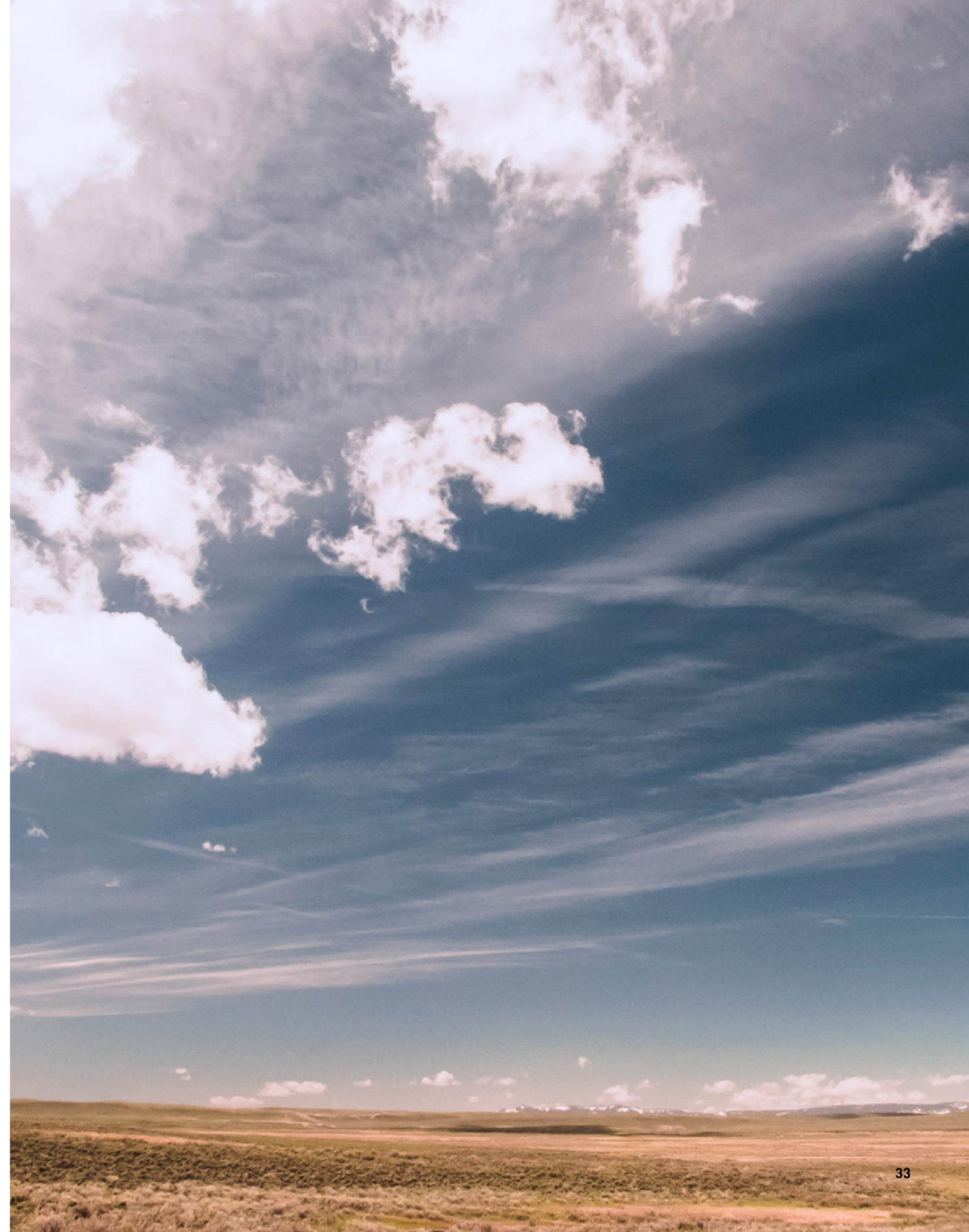
Zowel de gebiedsvisie, structuurvisie, bestemmingsplannen en het luchthavenbesluit komen medio juni 2016 ter inzage te liggen gedurende een periode van 6 weken.

Tot slot:

In het MilieuEffect Rapport (MER) worden meerdere milieuaspecten onderzocht zoals geluid, externe veiligheid, verkeersbelasting, effecten op natuur en luchtverontreiniging. De MER is een bijlage bij het Luchthavenbesluit en bij de bestemmingsplannen. Als deze ter inzage gaan, kan ook een zienswijze worden ingediend tegen de MER.

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

- Bestemmingsplan van de gemeente Enschede voor het Middengebied.
- De gebiedsvisie van de provincie Overijssel en de structuurvisies van de gemeenten Dinkelland en Enschede.
- Het luchthavenbesluit van de provincie Overijssel.
- Het bestemmingsplan van de gemeente Enschede voor Plangebied Noord.
- Bestemmingsplannen met de geluidszonering in Enschede en Dinkelland





**BEYOND
THE IMPOSSIBLE**