Provinciale Staten

t.a.v. Annelies Wong-A-Kiem

Postbus 10078

8000 GB Zwolle

Datum <DATUM INVULLEN>

Betreft: Zienswijze tegen Ontwerp Luchthavenbesluit en Gebiedsvisie Technology Base Twente

Geachte mevrouw Wong-A-Kiem,

Bij deze wil ik een zienswijze indienen tegen het Ontwerp Luchthavenbesluit en de Gebiedsvisie Technology Base Twente. Ik ben zeer bezorgd en wel om de volgende redenen:

**Ik wil graag het Groene Hart behouden**

De voorliggende plannen voor Technology Base Twente voorzien in de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein in het groene hart tussen Oldenzaal, Enschede en Hengelo. Het voormalige terrein van luchthaven Twenthe is een uniek natuurgebied dat als zodanig behouden moet blijven. Het vestigen van welk bedrijventerrein dan ook zorgt voor onomkeerbare schade aan unieke natuur en cultuurhistorie. *Ik wil u vragen om het Groene Hart te respecteren en te behouden, door af te zien van de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein.*

**Ik vind dat nut en noodzaak van een nieuw bedrijventerrein onvoldoende is onderbouwd**

Het profiel van Technology Base is dat het een iconisch bedrijventerrein moet worden, met een integrale inpassing van de landingsbaan en luchtvaartgerelateerde bedrijven. Ik vrees dat er een bedrijventerrein wordt ontwikkeld dat evengoed op een andere locatie gevestigd kan worden. Bijvoorbeeld, zo is een landingsbaan voor een drone-test centrum helemaal niet noodzakelijk, en gezien de huidige wetgeving voor drone-vluchten zelfs ongewenst. *Hoe garandeert u dat er echt unieke bedrijvigheid wordt toegelaten?* Daarnaast is in de 'Herijking Visie bedrijventerreinen Netwerkstad Twente' (2013) duidelijk aangegeven dat er voor de komende tientallen jaren een overschot is aan bedrijventerreinen in de regio Twente. Door het ontwikkelen van Technology Base wordt alleen maar meer bedrijventerrein aan de bestaande voorraad toegevoegd. Het feit dat Enschede de Technology Base Twente moet compenseren door andere geplande bedrijventerreinen in te leveren, duidt er volgens mij op dat op de luchthaven een regulier bedrijventerrein wordt ontwikkeld. *Hoe kan er anders sprake zijn van compensatie?*

**Ik stel vraagtekens bij de voorspelde werkgelegenheidseffecten**

In de plannen wordt een werkgelegenheid voorspeld van ca. 1.400 banen, waarvan er reeds zo'n 300 zijn gerealiseerd door evenementenbaas Van Eck, bestaande bedrijven en de Safety Campus. Feitelijk zou er dus in het meest positieve scenario een banengroei zijn van 1.100 banen. Deze aantallen zijn gebaseerd op algemene kengetallen, in plaats van op een gedegen marktonderzoek. Zo worden bij het startende bedrijf Aeronextlife 70 arbeidsplaatsen verwacht, terwijl ervaren vliegtuigsloper Aircraft End-of-Life Solutions (AELS) te Zoetermeer in de afgelopen 10 jaar zo'n 50 vliegtuigen heeft ontmanteld met 11 medewerkers. *Hoe verklaart u deze verschillen? Bent u bereid om de kengetallen uit de werkgelegenheidsstudie nogmaals op realiteitsgehalte te beoordelen?*

Daarnaast verwacht ik dat bij de voorgenomen invulling van Technology Base Twente, er met name werkgelegenheid wordt gecreëerd voor MBO+ en hoger opgeleid personeel. Voor deze categorie zijn er al veel vacatures. Echter, er is juist veel behoefte in Twente aan banen voor lager en middelbaar opgeleid personeel, zoals in de zorg, de horeca en het toerisme. *Hoeveel van de ca. nieuwe 1.100 banen zijn er voor lager- en middelbaar opgeleid personeel?*

**Ik vind de totale financiële en economische onderbouwing onvoldoende**

De luchthaven kan niet alleen exploitabel worden gemaakt door landingsrechten. Men verwacht 40% uit landingsrechten te halen. Dat betekent dat 60% moet komen van nieuwe ontwikkeling en verhuur. U verwacht pas rond 2022-2025 de luchthaven kostendekkend exploitabel te maken. Daarvoor wordt gerekend op vliegtuigsloper Aeronextlife, dat het grootste deel van de bestaande hangars moet gaan huren. Zelfs als Aeronextlife niet van de grond komt, lopen de kosten voor de belastingbetaler alleen maar op. *Kunt u inzichtelijk maken wat de jaarlijkse kosten zijn van het exploiteren van de luchthaven, en hoe deze kosten worden gedekt?* Ik vermoed dat het overgrote deel van de luchthavenkosten wordt betaald door de belastingbetaler, terwijl er maar een zeer selecte groep mensen gebruik van maakt. *Is er al een staatssteuntoets gedaan? Zo ja, wat zijn de uitkomsten? Zo nee, waarom heeft u dat nog niet gedaan?*

**Ik stel vraagtekens bij de onderbouwing van de geluidscontour**

De bepaling van de geluidscontour is gebaseerd op de vastgestelde vlootmix van 18.000 vliegbewegingen general aviation en 2.240 vliegbewegingen business aviation en End-of-Life vluchten (voor sloopvliegtuigen). Als de geluidscontour eenmaal is vastgesteld, kan de vlootmix binnen deze begrenzingen worden aangepast. Wat mij betreft is de wijze waarop de 18.000 vliegbewegingen GA is vastgesteld onrealistisch. Onderzoeksbureau M3 is uitgegaan van het 'natuurlijke verzorgingsgebied', maar dat is natuurlijk veel te globaal. Luchthaven Twente biedt nu ook al mogelijkheden voor general aviation, maar het aandeel is nu slechts 2.500 vliegbewegingen. *Waarom is dat aandeel nu niet al veel groter?* Er wordt geen rekening gehouden met de groei-ambities van vliegvelden Eelde en Teuge, die eerder in aanmerking komen om de eventuele verplaatsing vanuit Lelystad op te vangen. Ook het feit dat recreatievluchten in Duitsland, net over de grens, goedkoper is dan in Nederland is niet meegenomen. *Ik vraag u om een nieuwe en beter onderbouwde berekening te maken van het aantal vliegbewegingen general aviation, en de geluidscontour daarop aan te passen.*

**Ik maak me zorgen om de veiligheid rondom de luchthaven**

Ik heb begrepen dat er geen fysieke luchtverkeersleiding ter plaatse is, en dat er tijdblokken komen waarop verschillende vliegtuigen mogen landen en stijgen. Echter, deze methode wordt nog niet toegepast in Nederland met grotere vliegtuigen. De manier waarop men zonder verkeerstoren de vliegtuigen uit elkaar wil houden stemt mij niet gerust. In het verkeer vertrouwen we ook op het nakomen van gemaakte verkeersregels, en toch zijn er elke dag verkeersdoden te betreuren. *Welke garanties kunt u geven dat de veiligheid in de lucht rondom de luchthaven wordt gewaarborgd, en dat er adequaat wordt opgetreden in geval van een calamiteit?*

**Ik maak me zorgen over geluidsoverlast en toename van fijnstof**

Het grote aandeel recreatievluchten zal zich vooral concentreren rondom de weekends in de zomermaanden. Dat is ook de tijd dat veel Twentenaren en toeristen genieten van het buitenleven. Op deze dagen zijn tot 140 vliegbewegingen per dag te verwachten. Met name rondom de opstijg- en landingsroutes is aanzienlijke geluidsoverlast te verwachten. *De MER heeft hier geen aandacht voor en ik wil graag dat u dit in uw besluitvorming meeneemt.*

De MER heeft verder alleen aandacht voor fijnstof uitstoot op het luchthaventerrein zelf. Het is onvermijdelijk dat rondom de luchthaven, met name rondom opstijg- en landingsroutes, de fijnstofconcentratie in de lucht aanzienlijk zal toenemen, wat kan leiden tot serieuze gezondheidsklachten. *Hoe neemt u dit mee in de besluitvorming? Ik zie graag dat er een gedegen monitoring van de luchtkwaliteit plaatsvindt als de luchthavenactiviteiten doorgaan.*

**Ik maak me zorgen over de gevolgen voor het toerisme**

In het Ontwerp Luchthavenbesluit, in de Gebiedsvisie en in de MER zien we geen enkele aandacht voor de (negatieve) effecten op het toerisme, terwijl dit wel een belangrijke economische pijler is in Twente. Hoewel recreatievluchten enige toeristen trekken, leidt dit ook tot geluidshinder wat niet bijdraagt aan de rust en natuur waar Twente zo bekend om is. De negatieve effecten van intensief recreatief luchtverkeer op de werkgelegenheid in de toerisme industrie is niet integraal meegewogen. *Wat zijn de netto-effecten van de luchthavenplannen op het toerisme in Twente, zowel in directe werkgelegenheid als in economische bestedingen?*

**Er worden gemeentes beperkt in hun streven om energieneutraal te worden**

Door het luchthavenbesluit worden omliggende gemeenten, zoals Oldenzaal en Dinkelland beperkt in de mogelijkheden om energieneutraal te worden. Door de hoogtebeperking van 185 meter in een wijde straal rondom de luchthaven is windenergie vrijwel zeker uitgesloten. Dit aspect is tot op heden niet meegenomen in de besluitvorming. *Welke gevolgen heeft de hoogtebeperking voor windenergie in omliggende gemeenten, zoals Oldenzaal en Dinkelland? Kunt u deze gevolgen in kaart brengen en een voorstel maken om eventuele negatieve gevolgen te compenseren?*

**Ik vind het hele besluitvormingsproces niet transparant en onzorgvuldig**

Met de voorgestelde plannen wordt veel gemeenschapsgeld besteed aan het luchthaventerrein. Dat betekent dat er een zorgvuldige en transparante besluitvorming moet plaatsvinden. Zoals ik hierboven heb aangegeven zijn er nog veel onduidelijkheden, en zijn veel aannames slecht onderbouwd (zoals met werkgelegenheidseffecten en de geluidscontour). Ook lijken aspecten ten aanzien van geluidsoverlast, fijnstofconcentraties, effecten voor toerisme en gevolgen voor windenergie niet of in beperkte mate te worden meegewogen. Dit leidt tot een onvolledig en ondoorzichtig besluitvormingsproces dat niet aan de eisen van een goede democratie voldoet. *Ik roep u op om absolute openheid van zaken te geven over de financiële gevolgen van deze plannen. Ik vraag de door mij gestelde vragen volledig en open te beantwoorden, en om deze expliciet mee te wegen in uw besluitvorming.*

<NAAM- moet ingevuld worden>

<ADRES – moet ingevuld worden>

<HANDTEKENING>