Gemeenteraad Enschede

Postbus 20

7500 AA Enschede

Betreft: Zienswijze Dorpsraad Lonneker Projectafwijkingsbesluit De Strip. Kenmerk V-2014-5998

Behandeld door: M. Kroezen. Telefoon: 053-4338061.

Lonneker, 13 mei 2015.

Geacht college

De Dorpsraad Lonneker heeft kennis genomen van n.a.v. een aanvraag voor een omgevingsvergunning dat voor het gebied De Strip door de gemeenteraad Enschede op 23 maart 2015 een ontwerp Verklaring Van Geen Bedenkingen is afgegeven voor het Projectafwijkingsbesluit (PAB) De Strip . De gemeente Enschede oordeelt dat de aanvraag niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan en heeft een ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

De Dorpsraad Lonneker is, onder strikte voorwaarden, voorstander van een goed draaiend evenemententerrein met veel werkgelegenheid. De Dorpsraad heeft ernstige bedenkingen tegen onderdelen van het PAB. Zo dienen verkeersoverlast en -onveiligheid en geluidsoverlast aantoonbaar aanvaardbaar te zijn. Gezien de integraliteit van de gebiedsontwikkeling mag er ook geen negatief effect zijn voor de aanwezige natuurgebieden en de te compenseren natuurwaarden (nieuwe EHS gebied). Ook dient in relatie tot de integraliteit van de plannen rekening te worden gehouden met de wandel- fiets- en ruiterroutes en paden die in het kader van de gebiedsontwikkeling worden aangelegd.

Daarnaast mag er bij realisering, in voorwaarden goed vastgelegd, geen negatieve effecten zijn voor de Technology Base waarvan wij ten aanzien van werkgelegenheid, uitstraling, duurzaamheid en multiplier effect aanzienlijk hogere verwachtingen mogen hebben dan bij de ontwikkeling van de Strip.

De Dorpsraad zal aantonen dat het met die noodzakelijke strikte voorwaarden slecht gesteld is en dat een slechte belangen afweging heeft plaatsgevonden.

Hij dient de volgende zienswijze in.

De zienswijze bestaat uit vier delen:

1. Gevolgde werkwijze door gemeente Enschede
2. Bezwaren tegen de te verwachten verkeersoverlast
3. Bezwaren tegen de te verwachten verkeersonveiligheid
4. Bezwaren tegen de te verwachten ontoelaatbare geluidsoverlast

Samenvatting:

De dorpsraad vindt dat de gemeente op het gebied van verkeersveiligheid en geluidsoverlast en de recreatieve beleving van natuur en landschap onzorgvuldig te werk is gegaan en een onjuiste belangenafweging heeft gemaakt, waarbij tegenstrijdige belangen kennelijk een hoofdrol spelen (w.o. inkomsten voor de gemeente) Door deze handelswijze komt ook de realisatie van de Technology Base in gevaar. Ook over de toekomstige werkgelegenheid zijn aan de ondernemer geen voorwaarden gesteld. Tal van zaken (arbeidsplaatsen, kosten voor aanpassing van de infrastructuur en schade aan de natuurgebieden), zijn niet in beeld gebracht.

1. **Gevolgde werkwijze door gemeente Enschede:**

*Arbeidsplaatsen:*

De gemeente Enschede heeft op de besluitvorming van de plannen de Crisis-en Herstelwet van toepassing verklaard. Tevens maakt de gemeente gebruik van de door het Rijk geboden experimenteerruimte in het veranderingstraject naar Omgevingsvergunning. Daarbij schermt de gemeente voortdurend met het gegeven dat toepassing van deze regels nodig is ivm het snel realiseren van werkgelegenheid. Werk, werk, werk is het credo. Zeer opmerkelijk is het in dit licht dat de gemeente geen enkele streef- of voorwaarde heeft opgenomen over het aantal door de ondernemer te creëren arbeidsplaatsen op De Strip, hoewel dat over het algemeen wel gebruikelijk is. Schermen met noodzakelijke arbeidsplaatsen zonder geformuleerde doelstelling mbt werkgelegenheid is een lege dop.

De Dorpsraad zet grote vraagtekens bij de extra werkgelegenheid die de plannen van ondernemer van Eck zullen bewerkstelligen. Aangenomen kan worden dat het vooral zal gaan om parttimers in seizoensarbeid en dat het slechts een gering aantal vaste full time dienstverbanden zal opleveren. Kortom dat het een en ander niet bijdraagt tot vermindering van kosten voor de gemeente qua werkloosheid uitkeringen.

Hoe kan adequate belangafweging plaatsvinden als dit onderdeel niet concreet is ingevuld?

*Tweeslachtigheid:*

Bij de verwachting tav het aantal arbeidsplaatsen gaat de gemeente uit van tussen de 500.000 en 1.000.000 bezoekers op jaarbasis. Ten aanzien van de verkeersbelasting op de toegangswegen is de verwachting gemiddeld 500 bezoekers per dag (180.000 bezoekers per jaar). Echter als daar de bezoekersaantallen van Hangar 11 bij worden geteld (max. 150.000 bezoekers per jaar) en als daar de extra bezoekers voor mega-evenementen worden bijgeteld, dan blijkt dat voor dit project vele malen meer bezoekers mogelijk zijn. Er is daardoor voor het projectafwijkingsbesluit een MER-rapportage vereist. Het opknippen van het project in deelprojecten (Oostkamp en de Strip) doet daar niets aan af. Immers voor een evenemententerrein van deze omvang (groter dan 25 hectare) en met dit aantal bezoekers (meer dan 250.000 bezoekers per jaar) is een MER noodzakelijk.

Bewust zo verschillende kengetallen gebruiken voor dezelfde ontwikkeling is ongehoord onzorgvuldig en de gemeente Enschede onwaardig.

*Schijndemocratie:*

De gemeente Enschede heeft zich in de voorbereiding voor het PAB deels bedient van schijndemocratie. Omwonenden en belanghebbende organisaties is onder de voorwaarde van geheimhouding gelegenheid geboden inspraak te hebben in de plannen. Achteraf bleek dat met de inspraak niets is gedaan en dat betrokkenen tijdelijk monddood zijn gemaakt door de opgelegde geheimhouding. Dit is misschien een handige strategie voor bepaalde soorten commerciële bedrijven, maar van een lokale overheid mag verwacht worden dat zij echte openheid betracht naar haar burgers.

*Perverse prikkel:*

Ook heeft de gemeente zichzelf een perverse prikkel opgelegd door de hoogte van de toegestane geluidsnorm te koppelen aan de vergoeding die de ondernemer aan de gemeente verschuldigd is. Hoe hoger de geluidsnorm hoe meer inkomsten voor de gemeente. Bij de belangenafweging is geld voor de gemeente kennelijk belangrijker dan al het andere.

*Verhouding De Strip tot Technology Base Twente:*

Tenslotte vraagt de Dorpsraad zich af hoe de gemeente denkt dat de ontwikkeling van Technology Base samen zal gaan met de plannen van van Eck op De Strip. Wij kunnen ons niet voorstellen dat dit soort bedrijven zich zullen vestigen in een omgeving die gekenmerkt wordt door geluidsoverlast en massatoerisme. Veel van dit soort technology centra zijn gevestigd in een oase van rust. Vergelijk Palo Alto waar de gemeente zich graag aan spiegelt. Gelegen in een parkachtige zeer rustige omgeving. Met zeker geen evenemententerrein als buurman. Wij zijn van mening dat een Technology Base meer en blijvende werkgelegenheid zal opleveren met veel minder overlast dan De Strip, wat positief is voor de gemeente en de regio. Het Kwaliteitsteam wil komen tot een update van het Ontwikkelingsplan 2012 waaruit dus nog een andere afweging kan volgen.

Kortom de  natuur, de veiligheid van de bevolking, de leefbaarheid in Lonneker, extensieve vormen van recreatie  en de ontwikkeling van een Technology Base worden bedreigd door de huidige ontwikkelingen in de huidige vorm.

***Conclusie 1:*** *Alleen al op basis van deze vijf bovengenoemde feiten had de gemeenteraad redelijkerwijs geen Verklaring Van Geen Bedenkingen mogen afgegeven. Het evenemententerrein De Strip is contraproductief t.o.v. de gehele omgeving: de Technology Base, de natuur, het wooncomfort, de verkeersafwikkeling, de extensieve recreatie en de gezondheid i.v.m. uitstoot schadelijke stoffen.*

1. **Bezwaren tegen te verwachten verkeersoverlast**

Verkeersbelasting:

Gezien de inrichting en breedte van de wegen zijn alle huidige toegangswegen naar De Strip minder geschikt en deels absoluut ongeschikt voor structureel grote aantallen bezoekers naar De Strip. Er is geen openbaar vervoer, buslijnen gaan niet langs de Strip, het dichtstbijzijnde treinstation ligt op 6 km afstand in Oldenzaal. . Doorgaans zijn dergelijke evenementenlocaties rechtstreeks ontsloten vanaf provinciale N-wegen, of nabij afslagen van rijkswegen (zie de voorbeelden in de bijlagen genoemd)

Hoewel de inschatting t.a.v. het in de toekomst te verwachten aantal bezoekers hoog is, zeker bij de ondernemer, die spreekt van het opvullen van het gat qua evenementenlocatie tussen Randstad en Roergebied, is de aandacht voor de verkeersstromen die dat met zich zal meebrengen in het PAB relatief gering. Enerzijds verwacht de gemeente vanuit het oogpunt de verkeersbelasting dat het met de verkeersstromen wel zal meevallen en dat het zich zal beperken tot groepen van max. 500 personen per dag = 180.000 personen op jaarbasis. Anderzijds is de verwachting vanuit te verwachten bezoekersaantallen en werkgelegenheid dat het evenemententerrein tussen de 500.000 en 1.000.000 bezoekers per jaar zal trekken. Deze aantallen lopen te ver uiteen om beide waar te kunnen zijn. 180.000 is waarschijnlijk een onderschatting van de realiteit. Het werkelijk aantal bezoekers zal zo goed als zeker zeer ruim boven de 180.000 op jaarbasis liggen. Er is geen onderzoek verricht naar de verkeersstromen. In bijlage 5 bij het PAB wordt aangegeven dat er globale schattingen zijn gemaakt van de te verwachten verkeersstromen. Een onderbouwing bij die schattingen ontbreekt dus. Ook de verkeerstromen van auto’s naar collectieve parkeervoorzieningen op minimaal 2,5 km afstand van De Strip in geval van grootschalige evenementen zijn niet bekeken.

In een schematisch overzicht in deze bijlage worden vier verkeersstromen richting De Strip onderscheiden. Eén via de Oude Deventerweg, één via Vliegveldweg vanaf dorp Lonneker, één via de Braakweg en één via de Vergertweg/Snellenweg. De laatste drie verkeersstromen komen samen op de Vliegveldweg Noord tot De Strip. Hoewel bij de behandeling van het PAB in het voortraject de meeste aandacht uitging naar de Oude Deventerweg, verwacht de gemeente dat 65% van de toevoer naar De Strip via de Vliegveldweg Noord verloopt.

<https://www.google.nl/maps/@52.257979,6.894141,3a,75y,41.69h,71.3t/data=!3m4!1e1!3m2!1sQkl4VuGmZsdDf1RyMI0u1w!2e0> Via deze link is dit deel van de Vliegveldweg te zien. Het is een smalle plm 5,5 m brede landelijke weg met links en rechts bomenrijen en een lengte van ruim 650 m. Twee personenauto’s kunnen elkaar net passeren. Er blijft dan geen ruimte voor fietsers en voetgangers. Zowel Oude Deventerweg als Vliegveldweg zijn veel te smal en ongeschikt als structurele toevoerweg naar een evenemententerrein met de ambitie van De Strip. De geringste verstoring zal leiden tot blokkering van wegdelen, met name het deel Vliegveldweg Noord.

De vergelijking van de wethouder dat de verkeerstromen naar De Strip overeenkomen met de verkeersstromen naar de Vliegbasis als militaire basis van vóór 2005, snijdt geen hout. Hoewel er toen in totaal zo’n 1200 personen werkzaam waren op de Vliegbasis, werkten deze deels in ploegen met wisselende werktijden, ging een ruim deel op de fiets naar de basis en was een aanzienlijk deel van het personeel op de basis zelf woonachtig, zodat er geen sprake was van een grote stroom woon-werkverkeer.

Een beter vergelijk zijn de Open Dagen van de luchtmacht in het verleden. Grote evenementen. Dagen waarbij de gehele omgeving rond de Vliegbasis op z’n kop stond en vele verkeersmaatregelen, zoals tijdelijke eenrichtingsweg aanduidingen, parkeerverboden, wegafsluitingen en vele verkeersregelaars nodig waren. Een duidelijk signaal is ook dat de ondernemer van De Strip zich in een interview in de Tubantia d.d. 14 april 2015 zorgen maakt over de afhandeling van het verkeer.

Tevens wordt niet duidelijk of rekening is gehouden met de twee in de directe omgeving van de Strip gelegen maneges aan de Roolvinkweg en aan de Vliegveldweg. Ook daar worden met regelmaat paarden evenementen gehouden met veel bezoekers met paardentrailers. Worden de evenementen op de Strip en in de maneges op elkaar afgestemd? Zo nee, is dat niet wenselijk, zo ja, hoe gebeurt dat dan en hoe worden belangen afgewogen bij ongewenste gelijktijdigheid?

Het PAB geeft aan dat de ondernemer maximaal 12 maal per jaar een evenement mag organiseren met meer dan 4500 bezoekers. En in het geval van meer dan 4500 bezoekers per evenement per etmaal moeten alle bezoekers met een pendeldienst worden vervoerd vanaf een parkeerlocatie op een afstand van minimaal 2,5 km van De Strip. Deze 12 evenementen per jaar hoeven blijkens het PAB niet gespreid te worden over het jaar en kennen geen maximum aantal bezoekers. Daar het hier grotendeels buitenevenementen betreft zullen deze evenementen zich zeer waarschijnlijk concentreren in de zomerweekends waardoor er in die weekends nagenoeg elke week sprake zal zijn van geluids- en verkeersoverlast. De wethouder stelt dat andere evenementenlocaties in de gemeente ook geen gebruik maken van de geboden 12 ontheffingen per jaar en dat het op de Strip dus ook wel zal meevallen. Deze vergelijking gaat niet op omdat het organiseren van grote evenementen op deze locaties (UT, Rutbeek, Volkspark) een nevenactiviteit is. Voor de ondernemer van de Strip is het organiseren van grote evenementen echter hoofdzaak hetgeen blijkt uit een interview in de TC Tubantia d.d. 14 april 2015, waarbij hij aangeeft een voorkeur te hebben voor zeker 18 grote evenementen per jaar i.p.v. 12 evenementen.

Ten slotte wordt in het schema aangegeven dat de verwachting is dat slechts vijf procent van alle bezoekers van uit Enschede gebruik zal maken van de N733 (Oldenzaalsestraat) uit zuidelijke richting. Hierbij wordt geen onderbouwing gegeven. De indruk bestaat dat de gemeente bewust deze cijfers naar haar hand zet om te voorkomen dat inzichtelijk wordt dat de verkeersintensiteit door de bebouwde kom van Lonneker over de N733 nog hoger wordt dan nu. Verder wordt verwacht dat eveneens 5% van alle bezoekers gebruik zal maken van de route Vliegveldweg/Bergweg door de bebouwde kom van Lonneker. Dus minimaal 10% van de bezoekers zal via de bebouwde kom van Lonneker naar De Strip gaan is de verwachting van de gemeente. Dit is ongeloofwaardig. Volgens de gemeente is het ook niet nodig middelen beschikbaar te stellen om de infrastructuur aan te passen aan verkeersstromen. Zie ook onderdeel 3. Deze middelen zijn momenteel niet aanwezig dan wel ontbreekt de prioriteit. Hier volgt de gemeente een redenering die prioritering niet nodig maakt: er is niets aan de hand.

Daarnaast moet hier ook de relatie met Hangar 11 worden gelegd, waar per dag tenminste 5000 bezoekers mogen komen met een maximum van 150.000 bezoekers per jaar. Ook nu blijkt dat het projectafwijkingsbesluit Hangar 11 niet op zichzelf stond.   
Op Oostkamp/Hangar 11 mogen 5000 bezoekers per dag komen, in combinatie met een reguliere dag op de Strip met 500 bezoekers brengt dat het bezoekersaantal per dag op 5500 bezoekers.   
Dat aantal bezoekers gaat op een reguliere dag over dezelfde wegen, naar hetzelfde evenemententerrein van van Eck. Dus ook voor de verkeersoverlast moet hier gekeken worden naar het totale bezoekersaantal per dag voor het totale evenemententerrein.   
Door het gebied op te knippen in het deel Oostkamp-Hangar 11 (waarvoor al een projectafwijkingsbesluit is vastgesteld) en het deel ‘de Strip” wordt hieraan voorbij gegaan. Daarnaast is dit aspect van belang voor het akoestisch onderzoek. De geluidsbelasting op de nabijgelegen woningen aan zowel de Vliegveldstraat als de Oude Deventerweg wordt te groot, gezien de gecumuleerde geluidsbelasting.

35% van de verkeersafwikkeling vindt volgens het schema plaats via de Oude Deventerweg. Volgens ons is dat veel hoger. Immers de route Oldenzaalsestraat-Oude Deventerweg is vanuit Enschede en vanaf de A1 de meest logische route om op de Strip te komen. Niet voor niets was dat altijd de route met ANWB-borden naar de oude Terminal van het vliegveld. Het aantal verkeersbewegingen op de Oude Deventerweg wordt met 35% zo goed als zeker onderschat.

De gemeente beschikt niet over duidelijke en openbare verkeerstellingen voor de aan- en afvoerbewegingen naar en van de Strip. ((Uitgaan van een indicatie op basis van een vlooienmarkt biedt daarvoor geen goede indicatie)). Conclusie: de 35% verkeersstroom over de Oude Deventerweg kan ook 60% of 75% zijn, het is niet onderbouwd. Het projectafwijkingsbesluit dient zorgvuldig tot stand te komen, daar is nu geen sprake van.

Ook lijkt de gemeente niet te beschikken over actuele verkeerstellingen op de Oude Deventerweg. De Dorpsraad Lonneker verzoekt de gemeente dringend deze actuele verkeerstellingen/-metingen en een verkeersonderzoek gericht op ontsluiting van de Vliegbasis te doen. Pas dan kan er een goede afweging van belangen worden gemaakt. Begin dit jaar heeft de Dorpsraad de gemeente verzocht de Provincie Overijssel te vragen een coördinerend onderzoek te doen naar de verkeersbelasting en –ontsluiting van het gehele gebied ten noorden van de Vliegbasis van west naar oost en daarbij ook de buurgemeenten Hengelo, Dinkelland, Oldenzaal en Losser te betrekken. Daar is afwijzend op beschikt. Door bewoners van de Snellenweg e.o. wordt ook nadrukkelijk gevraagd ontsluiting van de Vliegbasis vanuit noordoostelijke richting via de Oude Vliegveldweg (gemeente Dinkelland) te onderzoeken. Verkeersstromen vanuit die richting kunnen dan geheel over het terrein van de huidige Vliegbasis worden afgewikkeld zonder belasting en hinder voor bestaande wegen. Verder heeft de Dorpsraad de wens te onderzoeken of in de toekomst een stopplaats voor de stoptrein Oldenzaal-Hengelo nabij de Vliegbasis Twente verwezenlijkt kan worden.

***Conclusie 2:*** *De gemeente sluit bewust haar ogen voor de redelijkerwijs te verwachten forse verkeersoverlast en de (ongewenste) gevolgen daarvan mede door geen nader onderzoek te doen naar alternatieven en geen hanteerbare normen te formuleren. Een goede belangenafweging is zo NIET mogelijk.*

1. **Bezwaren in verband met verkeersveiligheid**

Het zwaarst voor de Dorpsraad Lonneker weegt het punt van verkeersveiligheid. We hebben het dan daadwerkelijk over te verwachten slachtoffers met lichamelijk letsel. Zoals ook hierboven beschreven t.a.v. te verwachten verkeersoverlast zijn de vier toegangswegen tot het evenemententerrein landelijke wegen, zg erftoegangswegen, met een breedte van plm 5,5 m en zonder vrijliggende fietspaden. Ongeschikt voor een groot aantal bezoekers trekkend terrein, dat bij grote evenementen zeker 20.000 bezoekers per etmaal zal tellen. Daarnaast is de route Oude Deventerweg-Vliegveldweg, Snellenweg-Vergertweg een belangrijke sluiproute voor verkeer vanuit o.a. Oldenzaal en Losser in westelijke richtingen. Een alternatief voor deze sluiproute is helaas niet aanwezig, anders dan via een kilometers lange omweg, waarvan bekend is dat mensen daar vrijwillig overwegend geen gebruik van zullen maken.

Hoewel de gemeente verwacht dat de afwaardering van Oude Deventerweg naar een 60 km weg met obstakels zal leiden tot afnemend sluipverkeer is dat absoluut niet te verwachten. Ten eerste er is geen alternatief en ten tweede geeft de gemeente in de MIRT verkenning 2011 TWENTSE BEREIKBAARHEID aan dat de aanleg van de NOEK een stijging op deze sluiproute te zien zal geven van 34 tot 40%.

Indien er meer dan 4500 bezoekers verwacht worden op een evenement zal de ondernemer alle bezoekers vanaf een parkeerlocatie (ergens) zie onder 2, met een pendeldienst vanaf deze locatie(s) naar het evenemententerrein moeten vervoeren. Logistiek voor de ondernemer eenvoudig realiseerbaar, maar de toegangswegen zijn gezien de breedte van al deze wegen daarvoor ongeschikt. Een aantal van 20.000 bezoekers met een pendeldienst brengt minimaal heen en terug 800 busverplaatsingen met zich mee De combinatie van bussen met (brom) fietsers en wandelaars op hetzelfde wegvak is onverantwoord. Delen van de toegangsroutes naar de Strip zijn opgenomen in lokale en regionale recreatieve wandel-en fietsroutes.

De voorgenomen verbetering van het kruispunt Oude Deventerweg/N733 en de afwaardering van de Oude Deventerweg van 80 km weg naar 60 km weg wordt als volstrekt onvoldoende ervaren.

Minimaal zijn vrijliggende fietspaden noodzakelijk langs de hoofdtoegangsroutes: Oude Deventerweg, Vliegveldweg Noord en langs de Snellenweg/Vergertweg . Verder hebben de voorgestelde snelheidsremmende maatregelen in de Oude Deventerweg met verhoogde kruisingsvlakken slechts een beperkte effectiviteit voor personenauto’s en motoren. Chicanes hebben daarentegen een bewezen effectiviteit voor alle verkeersdeelnemers.

Ook de directe omwonenden zijn niet akkoord met de plannen van de ondernemer van De Strip en hebben een onderhoud aangevraagd.

Door toename van het verkeer zal het gehele dorp Lonneker minder veilig worden door het gebruik van sluiproutes door de bebouwde kom van het dorp.

Opvallend is de verkeerde weergave van de begrenzing van het terrein op het kaartbeeld bij het projectafwijkingsbesluit. Het zuidelijk deel van de Greftenberghoekweg, dat leidt naar de Strip, behoort namelijk niet tot ‘de inrichting’. Het zuidelijk deel van de Greftenberghoekweg, dat naar de Strip leidt, is niet in eigendom van de ondernemer. Deze weg vervult een belangrijke functie op het gebied van recreatie van en naar Oldenzaal en naar de Lonnekerberg. De Dorpsraad is van mening deze weg die een belangrijke recreatieve en woon/werkfunctie vervult, openbaar blijft en in eigendom overgaat naar de gemeente, zoals in eerdere plannen staat aangegeven. ((Let op: anders krijgen we echt een soort circuit van Zandvoort effect)).

Ook ruiterroutes gaan vanaf de nabijgelegen maneges en pensionstallen via de Oude Deventerweg en Vliegveldweg en via de toegangsweg langs de Strip. De Greftenberghoekweg (toegangsweg voor de Strip) is voor ruiters een belangrijke route en moet bereikbaar blijven. Ruiters gebruiken deze weg om van de maneges naar de ruiterpaden in het gebied te komen en naar de zandwegen rond het vliegveld. Er is geen alternatief voor ruiters. Rijden langs de drukke Oude Deventerweg is voor ruiters met paarden/pony’s veel te gevaarlijk.

In de plannen van de gemeente is tot 2021 geen financiële ruimte opgenomen om knelpunten voor die tijd op te lossen. Er is ook geen tussentijdse evaluatie gepland mbt de verkeersafwikkeling. Alleen voor de N733 is in 2018 een evaluatie gepland.

De verkeersveiligheid waar de gemeente kennelijk luchtig mee omgaat is voor de Dorpsraad  een belangrijk punt.

***Conclusie 3:*** *Bij ongewijzigde uitvoering van de plannen van de gemeente waarbij de te verwachten verkeersontwikkeling wordt genegeerd handelt de gemeente zo onzorgvuldig dat grote problemen zijn te verwachten en dat verkeersslachtoffers de gemeente met succes kunnen verwijten tegen beter weten in niets te hebben gedaan met alle gevolgen van dien. Een overheid mag dit zichzelf niet aan doen.*

1. **Bezwaren tegen de te verwachten ontoelaatbare geluidsoverlast.**

Geluidscontouren:

Als er één onderdeel is in de gehele voorbereidingsprocedure waarover volstrekte onduidelijkheid is blijven bestaan dan is dat wel hoeveel geluid er hoe en wanneer geproduceerd mag worden en hoe dat gemeten dient te worden en welke overlast omwonenden, recreanten, andere belanghebbenden, Fauna en Technology Base zullen ervaren. Lonneker staat bekend als fantastisch fiets- en wandelgebied. Dat mag niet verloren gaan.

Er is onduidelijkheid over de toekomstige activiteiten. In vrij abstracte termen zoals automotive, innovatieve bedrijvigheid, excursies, productpresentaties, tentoonstellingen enz. worden deze benoemd. Door “organische groei “moet duidelijk worden wat er zich in de toekomst aan feitelijke activiteiten en bedrijvigheid ontwikkelt. Door de geboden experimenteerruimte mag een geluidscontour voor een heel gebied worden vastgesteld ipv voor een bepaald pand of locatie. Complicatie hierbij is dat het niet gaat om één contour maar om twee contouren waarbij de 50 dBa contour geheel moet blijven binnen de 45 dBa contour, maar waarmee wel geschoven mag worden.

De betrokken ambtenaar legde uit (op 8 april 2015)dat de binnenste contour gezien moet worden als een opgeblazen ballonnetje dat zich kan bewegen in de buitenste contour van een hard opgepompte basketbal. Weliswaar een fraai gevonden metafoor maar hoe dat in de praktijk uitgevoerd moet worden en met name hoe dat gehandhaafd moet worden is niet duidelijk geworden.

Hoogtepunt maar wellicht dieptepunt hierin was een moment in de Technische sessie van de gemeenteraad op 8 april 2015 toen deelnemers aan de sessie elkaar tegenspraken. De verantwoordelijke wethouder ging opstaan om uit te leggen hoe de geluidscontouren begrepen moeten worden. Hierna werd hij door zijn eigen ambtenaar terechtgewezen dat deze uitleg onjuist was, waarop de wethouder met een rood hoofd weer ging zitten. De wethouder begreep dus zijn eigen voorstel niet. Hoe moet de Dorpsraad het dan kunnen begrijpen. De Dorpsraad stelt vast dat op deze wijze de geluidsnormen zo goed als zeker feitelijk niet vastgesteld en dus ook niet gehandhaafd kunnen worden.

Kennelijk is de toepasbaarheid van de nieuwe Omgevingsplannen nog onvoldoende ontwikkeld om te kunnen inzetten bij de complexiteit van de Omgevingsvergunning voor De Strip. Op een eenvoudige vraag van de dorpsraad hoe de geluidsbeleving met de voorgestelde geluidscontouren zal zijn in de dorpskern van Lonneker is helaas geen antwoord gekomen.

De gemeente is vooraf gewezen op het feit dat gespecialiseerde bedrijven in staat zijn geluidstesten op locatie uit te voeren zodat een veel beter beeld was verkregen van de geplande activiteiten met het daarbij horende geluid. Helaas is daar geen gebruik van gemaakt. Door de volstrekt onduidelijke wijze van normering en te verwachten problemen met handhaving is de vrees voor ontoelaatbare geluidsoverlast voor omwonenden, belanghebbenden, Fauna en Technology Base levensgroot.

Net als onder punt 2 genoemd geldt ook hier het probleem van de geboden ontheffing van niet gespreide 12 grote evenementen per jaar. De geluidsoverlast die dat zomers elk weekend met zich zal meebrengen zal de leefbaarheid in het dorp Lonneker ernstig in gevaar brengen. De nu voorgestelde geluidsniveaus zijn veel hoger dan mag worden toegestaan volgens het vastgestelde, gemeentelijk geluidsbeleid (Nota Geluid). Het projectafwijkingsbesluit is dus in strijd met het gemeentelijk beleid op dit punt.

Voor De Strip zijn geen openingstijden aangegeven. Bij Hangar 11 is aangegeven wat de openingstijden zijn door de weeks en in het weekend. Dat zou voor de Strip en de daar genoemde activiteiten ook moeten gebeuren. Anders is er op de Strip straks regulier (dagelijks) geluidsoverlast 24 uur/dag mogelijk, tot diep in de nacht. Voorstel: maximaal tot 23.00 uur.

Waarom worden de 8 uur recreatief gebruik met motorvoertuigen apart aangegeven in het projectafwijkingsbesluit? Door de manier waarop het nu geformuleerd is er volgens de VNG beoordeling (groene boekje) nu sprake van het toestaan van activiteiten die behoren tot milieucategorie 5.1 en 5.2. (!!!). Terwijl de wethouder en de gemeenteraad hebben aangegeven dat het absoluut beperkt zou blijven tot milieucategorie 4.2. Deze formulering moet dus worden aangepast anders wordt de deur nu al opengezet voor zwaardere milieubelastende activiteiten als motorcross en karten. Aangegeven moet worden dat 8 uur recreatief gebruik uitsluitend is toegestaan voor activiteiten tot en met milieucategorie 4.2.

***Conclusie 4:*** *Door het ontbreken van gegevens en het maken van foutieve vergelijkingen kan hier geen goede belangenafweging hebben plaatsgevonden. Tevens heeft gemeente onvoldoende aannemelijk gemaakt waarom in deze complexe situatie deze experimentele procedure wordt gevolgd en niet de oude. Op basis van deze feiten had de gemeenteraad geen Verklaring Van Geen Bedenkingen mogen afgeven.*

Hoogachtend,

Stichting Dorpsraad Lonneker

A.B.J.Wering (plv. voorzitter) J. Huisman (secretaris)