

POSTADRES
Postbus 20
7500 AA ENSCHEDE

BEZOEKADRES
Enschedesestraat 51

TELEFOONNUMMER
14053

Aan de Gemeenteraad

DATUM
20 januari 2026

ONS KENMERK
2600001500

BEHANDELD DOOR
F Bouwmeester

UW BRIEF VAN

UW KENMERK

DOORKIESNUMMER
06 - 51 27 48 46

ONDERWERP

Reactie op de zienswijze van de raad inzake het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie

Geachte leden van de Raad,

Doel van deze brief

Vrijdag 19 december jl. nam het kabinet een definitief besluit inzake het Nationaal Programma voor Defensie (NPRD). Ook verstuurde de staatssecretaris de Nota van Antwoord (NvA) op de ca. 2.000 ingediende zienswijzen op het ontwerp-NPRD. In deze brief geven we verkort de antwoorden weer die in de NvA staan op de door uw raad ingediende zienswijze.

Samenvatting beantwoording Enschedese zienswijze

De antwoorden in het kort luiden als volgt:

- De vragen over een eventuele status van Twente Airport als uitwijkvluchthaven (contingency location, CL) maken geen onderdeel uit van het NPRD en krijgen dus geen antwoord. Hetzelfde geldt voor de vraag over een rol voor Defensie rond het groot baanonderhoud op Twente Airport.
- Over de vragen m.b.t. de laagvlieggebied ten zuiden van Enschede meldt de NvA het volgende:
 - De staatssecretaris spant zich in om hinder voor alle mensen en dieren zoveel mogelijk te beperken, maar kan dit niet geheel voorkomen.
 - In de volgende fase van het NPRD zoekt de staatssecretaris naar een inpassing die recht doet aan de verschillende belangen binnen het laagvlieggebied. Communicatie is daarbij een nadrukkelijk aandachtspunt.
- Over de vraag inzake civiel medegebruik van de dronecorridor Deelen-Enschede: de staatssecretaris geeft aan te zoeken naar 'meekoppelkansen', die zowel civiele als militaire belangen kunnen versterken.
- Over de vraag inzake realisatie van een extra drone-corridor tussen Enschede en Marknesse meldt de staatssecretaris dat hij die wens begrijpt. Desondanks voegt de staatssecretaris binnen de context van het NPRD geen nieuwe routes toe.

- De staatssecretaris heeft verder geen antwoord gegeven op de vragen over
 - versterken integratie bemande en onbemande systemen;
 - de mogelijke inspanning van Defensie om de uitdagingen op Technology Base rond netcongestie en stikstof aan te (laten) pakken, om vestiging van defensiebedrijven in dit gebied mogelijk te maken.

Bijlage 1 bevat de concrete antwoorden van Defensie op de vraagstelling in onze zienswijze. Voor de volledige beantwoording van alle zienswijzen verwijzen we naar de volgende link: [Nota van Antwoord NPRD](#).

Conclusie

- Met de vaststelling van het NPRD is Twente Airport definitief niet meer in beeld voor stationering van jachtvliegtuigen. Dit is oud nieuws (we weten dit sinds mei 2025), maar het krijgt nu een formele status. Daarmee ontstaan er geen planologische belemmeringen voor de in onze verstedelijkingsstrategie gewenste schaa sprong wonen/werken. Onze lobby op dit punt - samen met de provincie Overijssel, Hengelo en Oldenzaal - heeft succes gehad.
- Het NPRD biedt kansen voor samenwerking tussen Twente Airport en Defensie op het gebied van dronetechnologie.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Enschede,
de loco-Secretaris, de Burgemeester,

(M.W. de Graaf)

(R.W. Bleker)

Bijlage 1: Reactie in Nota van Antwoord op onze zienswijze op het ontwerp Nationaal Programma Ruimte voor Defensie

Bijlage 1

Vragen in onze zienswijze en de antwoorden in de Nota van Antwoord van het Defensie

Over de systematiek van beantwoording het volgende: Defensie beantwoordt de vragen niet afzonderlijk maar bundelt verschillende ingediende vragen/zienswijzen in een wat algemenere omschrijving (voorzien van een nummer) en geeft daar vervolgens antwoord op. Dit vindt u terug in deze bijlage.

3.1 Over de keuze om geen contingency locations (CL's) aan te wijzen

Vraag I in onze zienswijze

*Uw programmamanager NPRD heeft het college van B&W op 13 mei schriftelijk geïnformeerd over de wens om verschillende CL's (dit zijn reserveluchthavens) aan te wijzen. Hij gaf toen echter aan dat Defensie, op basis van nieuwe inzichten, besloten heeft om **in vrede** geen CL's aan te wijzen. In een mondelinge toelichting daarop gaf hij daarnaast aan dat alle civiele luchthavens in Nederland 'strategische assets' zijn voor Defensie voor (onverhoopte) tijden van crisis. Beide begrippen ('in vrede' en 'strategische assets') vinden we niet terug in de ontwerp-beleidsvisie.*

Is de hiervoor genoemde beperking 'in vrede' op het niet aanwijzen van CL's nog steeds van kracht? En zo ja, waarom staat dit niet in de ontwerp-beleidsvisie?

Vraag II in onze zienswijze

Betekent dit dat Twente Airport in potentie een CL is als er geen sprake meer is van vrede?

Antwoord

Nr. 526. De indiener vraagt expliciete duidelijkheid over beleid voor CL/CTL en ACE-concept en de status van civiele luchthavens als strategische assets.

In de behoefte die door Defensie is geformuleerd ten aanzien van jachtvliegtuigen, is de strategische waarde van een extra standplaats opgenomen (ACE-concept). Met het aanwijzen van Lelystad Airport als definitieve locatie voor jachtvliegtuigen wordt hieraan invulling gegeven. In het NPRD, zoals deze is vastgesteld voor het kabinet, wordt ook beschreven dat dit verder versterkt kan worden doormiddel van contingency locations. Dit is echter expliciet geen onderdeel van het voorkeursalternatief bij deze behoefte.

Vraag III in onze zienswijze

Als het antwoord op vraag II. bevestigend luidt: is Defensie bereid te investeren in groot onderhoud van de baan en de realisatie van satellietnavigatie op Twente Airport? Met als doel de beschikbaarheid van Twente Airport als CL, in bruikbare en veilige staat, te borgen in tijden waarin nog sprake is van vrede (en derhalve nog niet andere wetgeving geldt die in werking treedt bij beperkte dan wel algemene noodtoestand of crisis).

Geen direct antwoord. Wel indirect via een antwoord op een ander zienswijze:

Nr. 835. De indiener stelt dat Defensie het in de lokale pers van Enschede genoemde verzoek van de gemeente bij te dragen aan de renovatie van de start- en landingsbaan van de hand moet wijzen.

Antwoord

De renovatie van de start- en landingsbaan op Twente Airport is geen onderdeel van het NPRD.

3.2 Over het laagvlieggebied N5

Vraag IV. in onze zienswijze

Kan Defensie explicieter maken wat dit betekent aan gemiddelde geluidsbelasting voor inwoners en (agrarische) bedrijven in dit gebied?

Tekst in Nota van Antwoord

Nr. 1103. De indiener stelt dat er nog niet voldoende beeld is van de overlast die door laagvliegen kan ontstaan en vraagt om een uitgebreider beeld van de gevolgen.

Defensie heeft inzichtelijk gemaakt dat nieuwe laagvlieggebieden vergelijkbaar zijn qua natuur, bebouwing, dieren, etc. met de bestaande laagvlieggebieden. Hierbij geldt per gebied dat diverse restricties of mogelijke restricties gelden. In de volgende fase kan dit nader gedetailleerd worden vergund. Hierbij geldt dat Defensie zich inspannt om hinder voor alle mensen en dieren zoveel mogelijk te beperken, maar kan dit niet geheel voorkomen. Bij de nadere uitwerking van de laagvlieggebieden zal hier waar mogelijk rekening mee worden gehouden. Hierbij wordt opgemerkt dat de frequentie en duur zeer beperkt zullen zijn voor de meeste locaties binnen een laagvlieggebied. Vliegers houden daarnaast zoveel mogelijk rekening met aanwezige dieren. Maar specifieke locaties worden nu nog niet uitgezonderd.

Nr. 1117. De indiener is bezorgd over de vliegroutes naar de laagvlieggebieden en is bezorgd dat bepaalde groepen inwoners sterke geluidbelasting gaat ervaren.

De indiener maakt zich zorgen over vliegroutes naar de laagvlieggebieden en mogelijke geluidsoverlast voor bepaalde groepen inwoners. Defensie begrijpt deze zorgen. Er zijn geen vaste routes van en naar de laagvlieggebieden. Piloten kiezen hun route afhankelijk van de oefening en omstandigheden. Buiten de laagvlieggebieden vliegen zij op grotere hoogte, waardoor de geluidbelasting beperkt blijft. Dit is in de huidige situatie al toegestaan.

Nr. 1199. De indiener vraagt om duidelijkheid over vliegfrequentie, tijdstippen, routes, hoogtes, landingen en cumulatieve effecten, vanwege impact op bedrijfsvoering en leefomgeving

Defensie begrijpt de zorgen en probeert zo goed als mogelijk rekening te houden met hinder die ervaren kan worden door laagvliegende helikopters. De effecten zoals deze in het planMER zijn weergegeven zijn, waar mogelijk, al een worst-case benadering. De analyses voor laagvliegende helikopters zijn hierin ook indicatief omdat hiervoor de hoogte, snelheid, type, route, etc. erg bepalend is. Defensie kan in een vervolgfase wel mogelijk meer indicaties geven van mogelijke hinder. In de volgende fase van het NPRD wordt gezocht naar een inpassing die recht doet aan de verschillende belangen binnen het laagvlieggebied. Communicatie is daarbij een nadrukkelijk aandachtspunt. Defensie kijkt samen met het Commando Lucht- en Ruimtestrijdkrachten en het Defensie Helikopter Commando hoe de vereisten van een laagvlieg oefening en de wensen over communicatie in balans gebracht kunnen worden. Dit traject wordt in de volgende fase verder uitgewerkt.

Vraag V in onze zienswijze

Kan Defensie tijdige en volledige informatievoorziening over laagvlieg oefeningen met helikopters garanderen?

Tekst in Nota van Antwoord

Nr. 1098. De indiener stelt voor om tijdige en gebiedsspecifieke communicatie of een meldsysteem (bijv. app) te organiseren, zodat activiteiten voorspelbaar worden.

In de volgende fase van het NPRD wordt gezocht naar een inpassing die recht doet aan de verschillende belangen binnen het laagvlieggebied. Communicatie is daarbij een nadrukkelijk aandachtspunt. Defensie kijkt samen met het Commando Lucht- en Ruimtestrijdkrachten en het Defensie Helikopter Commando hoe de vereisten van een laagvlieg oefening en de wensen over communicatie in balans gebracht kunnen worden. Dit traject wordt in de volgende fase verder uitgewerkt.

3.3 Over de keuze voor een corridor voor vrachtdrones tussen Deelen en Twente Airport

Vraag VI in onze zienswijze

Is Defensie bereid om mogelijkheden voor civiel medegebruik van de corridor te verkennen, samen met Twente Airport, het bedrijfsleven en kennisinstellingen?

Tekst in Nota van Antwoord

Nr. 817. De indiener vraagt om civiel medegebruik en samenwerking van de corridors maar ook binnen de laagvlieggebieden om integratie van bemand en onbemand vliegen onder strikte condities te verkennen.

Bij de uitvoering van de verschillende NPRD behoeftes wordt gezocht naar meekoppelkansen die zowel civiele als militaire belangen kunnen versterken. In de vervolgfase wordt hier nadrukkelijk aandacht aan besteed, in afstemming met de regio's.

Vraag VII in onze zienswijze:

Is Defensie bereid om de mogelijkheden van een toegevoegde corridor van Twente Airport naar Marknesse te onderzoeken?

Tekst in Nota van Antwoord

Nr. 833. De indiener wijst op de rol van het NLR in Marknesse, waar zowel civiele als militaire drone-activiteiten worden gefaciliteerd, onder meer via de nieuwe Quick Response Drone Facility. Een uitbreiding van het corridornetwerk tussen Twente Airport en Marknesse kan volgens de indiener veel synergie opleveren met geplande defensieactiviteiten. Daarom wordt Defensie gevraagd of zij bereid is de mogelijkheden van een toegevoegde corridor tussen Twente en Marknesse te onderzoeken.

Dank voor uw zienswijze. Defensie begrijpt de wens om een extra corridor tussen Twente Airport en Marknesse te verkennen. Binnen het NPRD worden op dit moment geen nieuwe routes toegevoegd. Wel wordt in de verdere uitwerking gekeken of binnen de bestaande corridors ruimte is voor civiele toepassingen, zoals drone-activiteiten. Daarbij wordt gezocht naar meekoppelkansen die zowel civiele als militaire belangen kunnen versterken. In de vervolgfase wordt hier nadrukkelijk aandacht aan besteed, in afstemming met de regio's

Nr. 836. De indiener geeft aan dat het realiseren van een corridor tussen Deelen en Twente Airport de lopende ontwikkeling, test- en maakactiviteiten rond cargodrones kan versnellen en daarmee kansen biedt voor werkgelegenheid en regionale economie.

Dank voor uw zienswijze. Defensie ziet eveneens waarde van de corridor voor cargo drones tussen Deelen en Twente Airport. De indiener wijst terecht op de mogelijke versnelling van test- en maakactiviteiten en de kansen die dit biedt voor werkgelegenheid en de regionale economie. Binnen het NPRD is ruimte opgenomen om naast oefenen ook in de ontwikkeling van cargo drones in Nederland te versterken. Daarbij wordt nadrukkelijk gekeken naar mogelijkheden om civiele en militaire toepassingen elkaar te laten versterken. Dit vraagt om afstemming met regionale partners en betrokken partijen, zodat kansen voor technologische ontwikkeling en economische groei goed benut kunnen worden. Defensie staat open voor verdere verkenning van dit soort initiatieven in het vervolgproces.

Vraag VIII in onze zienswijze:

Is Defensie bereid om de komende jaren samen te werken om integratiemogelijkheden van bemand en onbemand vliegen (civiel en militair) te onderzoeken?

Niet beantwoord. Voorgaand antwoord gaat alleen over onderlinge versterking van civiele en militaire drone-toepassingen.

Vraag IX in onze zienswijze

Is Defensie bereid zich in te spannen, in het kader van de nationale veiligheid, vestiging van Defensiegerelateerde bedrijven op de bedrijvencampus Technology Base toch mogelijk te maken (ondanks de showstoppers netcongestie en stikstof)?

Niet beantwoord. Mondeling gaf Defensie aan dat het NPRD geen "duizend dingen doekje" is voor de aanpak van netcongestie- en stikstofknelpunten.