

***Startnotitie milieu-effectrapportage
herontwikkeling luchthaven Twente e.o.***

*vastgesteld
gemeenteraad Enschede 11 december 2006
provinciale staten Overijssel 13 december 2006*

Startnotitie milieu-effectrapportage herontwikkeling luchthaven Twente e.o.

Inhoud:

1. Inleiding	3
1.1. Kabinetsbesluit en opdracht.....	3
1.2. Te nemen besluiten en vereiste milieu-effectrapportages	4
1.3. De startnotitie in het proces	6
1.4. Leeswijzer	6
2. Historische en juridische kaders.....	7
2.1. Historisch kader	7
2.2. Wetgeving: decentralisatie bevoegdheden naar provincie	7
3. Reikwijdte en detailniveau	9
4. Uitgangspunten, voorgenomen activiteit en alternatieven	10
4.1. Uitgangspunten MER.....	10
4.1.1. Geldende plannen die van belang zijn	10
<i>Figuur 1: globale aanduiding van het plangebied.....</i>	<i>11</i>
4.1.2. Voorgenomen activiteiten en wijzigingen in plannen in de omgeving die relevant (kunnen) zijn	12
4.2. Voorgenomen activiteit	13
4.2.1. Burgerluchtvaart	13
4.2.2. Luchthavengebonden bedrijvigheid	14
4.2.3. Andere activiteiten, waaronder natuur.....	14
4.3. Varianten voor de omvang van de burgerluchtvaart.....	14
4.3.1. Variant A	17
<i>Figuur 2: variant A.....</i>	<i>17</i>
4.3.2. Variant B	18
<i>Figuur 3: variant B.....</i>	<i>18</i>
4.3.3. Variant C	19
<i>Figuur 4: variant C.....</i>	<i>19</i>
4.3.4. Variant D	20
<i>Figuur 5 variant D</i>	<i>20</i>
4.3.5. Referentievarianten	20
4.3.6. Meest milieuvriendelijk alternatief	21
5. Te onderzoeken effecten.....	22
5.1. Geluid.....	22
5.2. Externe veiligheid.....	22
5.3. Luchtkwaliteit	22
5.4. Gezondheid	23
5.5. Beleving.....	23
5.6. Verkeersdruk	23
5.7. Natuur, flora en fauna.....	24
5.8. Water, beken.....	24
5.9. Bodem	24
5.10. Ruimtelijke, landschappelijke kwaliteit	24
5.11. Overige onderdelen van het MER	25
5.12. Evaluatie van het MER	25
6. Inspraakprocedure.....	26
Tijdpad en procedure	26

1. Inleiding

1.1. Kabinetsbesluit en opdracht

Het besluit dat het kabinet in 2003 nam om de militaire vliegbasis Twenthe te gaan sluiten had tot gevolg dat alle betrokkenen in de regio grondig over de ontwikkeling van het hele gebied rond de vliegbasis én over de toekomst van het civiele (mede)gebruik daarbinnen moesten nadenken. De gevolgen van het aangekondigde vertrek van de Koninklijke Luchtmacht liggen immers zowel op het vlak van het verlies van werkgelegenheid (direct en indirect ca. 2500 arbeidsplaatsen) als op het vlak van het gebruik van de door Defensie gebruikte terreinen. En daarmee hangt onlosmakelijk de vraag samen naar de toekomst van het bestaande burgermedegebruik van de militaire vliegbasis.

Er is dus sprake van een forse uitdaging voor een gebiedsontwikkeling, waarbij tevens aandacht voor de bijdrage aan de ontwikkeling van werkgelegenheid noodzakelijk is. De Enschedese raad heeft, mede op basis van een verkennend onderzoek dat in opdracht van de Kamer van Koophandel is uitgevoerd door de bureaus ACM/DHV, in december 2004 uitgesproken dat aan een doorstart van de burgerluchtvaart moet worden gewerkt, een doorontwikkeling tot een moderne, goed ingepaste, regionale burgerluchthaven. Die lijn heeft steun gekregen van omliggende gemeenten en de Provincie. Daarbij heeft een rol gespeeld dat er een zo goed als compleet ingericht vliegveld aanwezig is. Beperkte ontwikkeling van luchthavengebonden bedrijfsterrein én versterking van de natuurlijke omgeving zijn daarbij onderdeel van de opdracht.

In 2005 zijn verkenningen uitgevoerd naar verschillende aspecten van de mogelijke doorontwikkeling. De bespreking van de rapportage van deze verkenningen heeft geleid tot uitspraken van de gemeenteraad van Enschede (27 februari 2006) en Provinciale Staten van Overijssel (15 maart 2006) om met de volgende opdracht verder te werken:

Realiseren van een doorontwikkeling op vliegbasis Twenthe van militaire status naar burgerluchtvaartstatus op een maatschappelijk, economisch en ruimtelijk verantwoorde wijze.

Bij deze kerndoelstelling behoren twee aanvullende doelstellingen:

- **optimale inpassing van het luchthaventerrein op basis van een integrale gebiedsontwikkeling, waarbij de landschappelijke waarden en de groenstructuur worden versterkt;**
- **processtructuur waarin draagvlak en communicatie in de regio (van bestuur tot bevolking) worden gewaarborgd.**

Een eerdere versie van deze startnotitie voor de milieu-effectrapportage is als concept, op basis van deze opdracht, in juli 2006 openbaar gemaakt.

In de loop van 2006 zijn verdere marktverkenningen uitgevoerd, leidend tot de constatering dat de in eerste instantie beoogde ontwikkeling van het luchthavenbedrijf niet zonder meer door de markt opgepakt wordt. Deze constatering, en de reacties van verschillende kanten op de eerdere versie van deze startnotitie, gaven aanleiding om bij nader inzien enkele varianten voor het onderzoek toe te voegen. In hoofdstuk 4 zijn deze nader beschreven. Kort aangeduid gaat het om een variant met een kleiner aantal vliegbewegingen (indicatief passend bij circa 550.000 passagiersbewegingen per jaar) en om een variant waarbij uitsluitend 'general aviation' plaats vindt. Deze varianten worden in de startnotitie voor de milieu-effectrapportage beschreven, en zijn ook de varianten die in de maatschappelijke kosten-batenanalyse worden onderzocht.

1.2. Te nemen besluiten en vereiste milieu-effectrapportages

Om deze doorontwikkeling mogelijk te maken zullen verschillende besluiten genomen moeten worden, waarbij op verantwoorde wijze met de mogelijke gevolgen voor het milieu¹ rekening gehouden moet worden. In deze startnotitie geven de bestuursorganen aan om welke besluiten het dan gaat, en welke mogelijke gevolgen voor het milieu in een milieu-effectrapportage in beeld moeten worden gebracht.

Voor de goede orde: in deze startnotitie, en in de daarop te baseren milieu-effectrapportage, gaat het om de voornemens op en rond de huidige militaire vliegbasis, niet over de voornemens van Enschede met betrekking tot Zuidkamp en Overmaat. Als in het vervolg van deze startnotitie over 'militaire vliegbasis Twenthe' gesproken wordt, bedoelen we daarmee de bestaande (oude) situatie; als over 'luchthaven Twente' gesproken wordt, dan bedoelen we daarmee de nieuwe situatie die ontstaat vanaf het moment dat Defensie de aanwijzing als militaire luchthaven intrekt.

Om het voortbestaan van de burgerluchtvaart op de luchthaven Twente in de nabije toekomst mogelijk te maken moet in ieder geval een Luchthavenbesluit worden genomen². Een Luchthavenbesluit beschrijft hoe de luchthaven is gelegen, wat de ruimtelijke kaders zijn voor de luchthavenontwikkeling en wat de kaders zijn voor de milieuruimte.

Voor de inpassing van het Luchthavenbesluit in het ruimtelijke beleid in de provincie is wijziging van het provinciale Streekplan nodig. De gevolgen van het Luchthavenbesluit komen in bestemmingsplannen van Enschede en de andere direct betrokken gemeenten vast te liggen.

De wet³ verplicht bij sommige besluiten over plannen en activiteiten tot het opstellen van een milieu-effectrapportage (MER) – om een onderscheid te maken worden deze wel een plan-MER of een activiteit-MER genoemd.

Met deze startnotitie geven de verantwoordelijke bestuursorganen aan te willen samenwerken aan één milieubeoordeling voor het complex van alle te nemen besluiten over de toekomst van de luchthaven Twente. Ook geven zij aan welke alternatieven voor de luchthaven op hun mogelijke milieueffecten worden onderzocht.

Gekozen is voor een startnotitie die de rol vervult van startdocument voor:

- een streekplanwijziging,
- de passende beoordeling volgens de natuurbeschermingswetgeving,
- het Luchthavenbesluit, en
- de bestemmingsplanwijzigingen in Enschede, Hengelo, Oldenzaal, Dinkelland en Losser.

Hiermee wordt duidelijk:

- a. dat die verschillende besluiten nauw met elkaar samenhangen, en samen een bepaalde ontwikkeling van de luchthaven Twente mogelijk maken; en
- b. dat er één gecombineerd proces doorlopen wordt waarin een ieder zijn of haar zienswijze op de voornemens en de mogelijke gevolgen daarvan kenbaar kan maken.

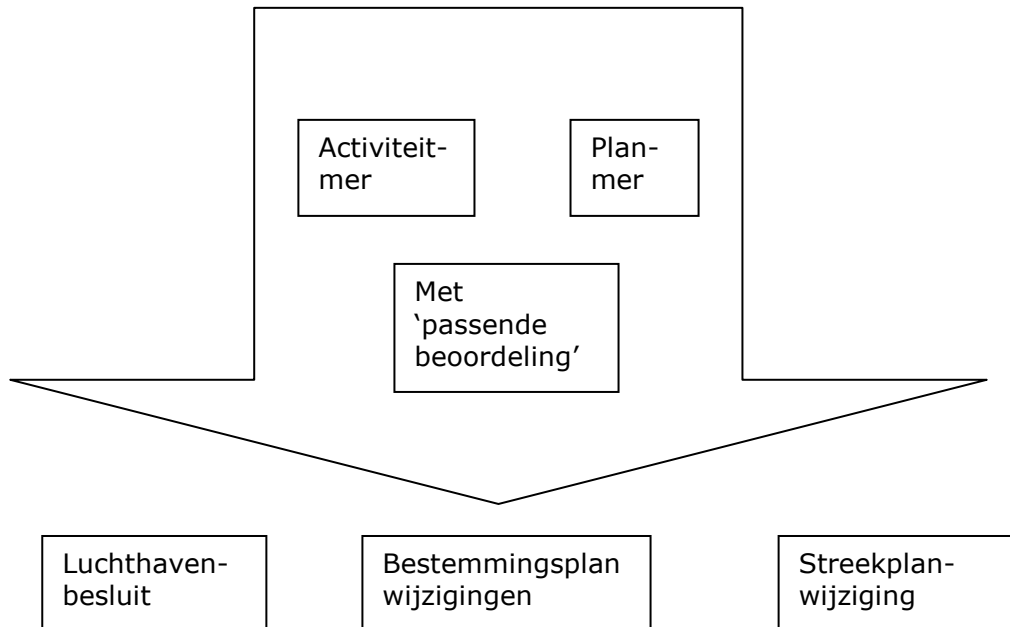
Door één milieustudie uit te (laten) voeren voor verschillende besluiten dragen we bij aan minder regels en minder lastendruk voor alle betrokkenen.

¹ Het begrip 'milieu' heeft, op grond van de Wet milieubeheer, een brede betekenis en omvat daarmee het fysieke milieu (het belang van de bescherming van mensen, dieren, planten en goederen, van water, bodem en lucht en van landschappelijke, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden en van de beheersing van het klimaat, alsmede van de relaties daartussen), een doelmatig beheer van afvalstoffen en afvalwater, het verbruik van energie en grondstoffen, het relevante verkeer van personen of goederen.

² We gaan er hier van uit dat de voorstellen van het kabinet tot decentralisatie van de landzijdige bevoegdheden voor luchthavens naar de provincie doorgang vinden. De term 'luchthavenbesluit' is gebaseerd op dit wetsvoorstel (RBML, Kamerstukken 30452); zie ook par. 2.2.

³ In eerdere concept-versies van deze startnotitie was sprake van een 'strategische milieubeoordeling (SMB)'. In verband met de wijziging van de Wet milieubeheer, in werking getreden op 28 september 2006, is de terminologie nu aangepast.

In hoofdstuk 6 van deze startnotitie worden deze punten verder uitgeschreven. Hieronder is het voorgaande in een schema samengevat.



Los van het onderzoek naar mogelijke milieu-effecten, en de opdracht om een referentiebusinessplan op te stellen, wordt een regionale kosten-batenanalyse uitgevoerd, op kentallenniveau (dat wil zeggen dat daarbij gebruik gemaakt wordt van gegevens en samenhangen die op basis van elders uitgevoerd onderzoek breed aanvaard worden). In die analyse komen ook aspecten aan de orde als de mogelijke kosten van minder werkgelegenheid en meer particulier transport naar andere luchthavens, als er wel sprake zal zijn van een stijgende behoefte aan burgerluchtverkeer maar dat niet in Twente geacommodeerd kan worden. Aan de andere kant zal bij voorbeeld aandacht besteed worden aan de mogelijke baten in termen van natuur en milieu wanneer geen voortzetting of geen groei van burgerluchtvaart in Twente plaats zal vinden.

1.3. De startnotitie in het proces

- In de startnotitie worden alle vragen gesteld die in de milieuraapportage – voorzover dat mogelijk is - van een antwoord moeten worden voorzien.
- De startnotitie wordt daarom door de verschillende bestuursorganen vastgesteld die verantwoordelijk (zullen) zijn voor het nemen van wezenlijke beslissingen over het project.
- Dat betekent: Provinciale Staten⁴ stellen de startnotitie vast vanwege de verantwoordelijkheid van de provincie voor het wijzigen van het streekplan. De raad van Enschede stelt de startnotitie vast als initiatiefnemer (in afstemming met de omliggende gemeenten) voor het initiatief dat moet leiden tot een luchthavenbesluit, en vanwege de verantwoordelijkheid van B&W Enschede voor het wijzigen van het bestemmingsplan Enschede. Met in ieder geval de colleges van B&W van de gemeenten Hengelo, Oldenzaal, Dinkelland en Losser vindt afstemming plaats over de startnotitie vanwege hun verantwoordelijkheid om hun bestemmingsplannen aan te passen aan de nieuwe situatie. Ook met de Duitse bureaus wordt overleg gevoerd om hen de gelegenheid te geven in het hele proces op een passende wijze mee te praten.
- Na vaststelling van de startnotitie komt een inspraakfase en een, mede op de inspraakresultaten gebaseerd, advies van de landelijke Commissie m.e.r. Op basis daarvan stellen Provinciale Staten en de Raad van Enschede de definitieve richtlijnen voor de milieu-effectrapportage vast.
- Op grond van wat in de startnotitie en de richtlijnen wordt gevraagd gaat een in te huren extern bureau, samen met gemeentelijke, regionale en provinciale deskundigen, op zoek naar de antwoorden.
- De bestuursorganen nemen over dat milieu-effectrapport een besluit: geeft het de gevraagde antwoorden op een aanvaardbare manier?
- GS nemen, in afstemming met B&W van Enschede en de colleges van Hengelo, Oldenzaal, Dinkelland en Losser, dan een ontwerp-besluit over een luchthavenbesluit Twente en een streekplanwijziging. Daarop zal weer de mogelijkheid van inspraak gegeven worden. Uiteindelijk stellen GS een voorstel aan PS vast, die daarover dan een definitieve beslissing nemen.
- De gemeenten voeren tenslotte de wijzigingsprocedure van de bestemmingsplannen uit.

1.4. Leeswijzer

In hoofdstuk 1 staat een inleiding waarin is aangegeven waarom aan dit project wordt begonnen. Hoofdstuk 2 geeft een korte schets van de geschiedenis van het de vliegbasis, en een schets van de veranderende luchtvaartwetgeving waarmee het project te maken heeft. In hoofdstuk 3 wordt de reikwijdte en het detailniveau van de milieustudie afgebakend. De schets van de voorgenomen activiteit voor de toekomst van de luchthaven is te vinden in hoofdstuk 4, waarin ook de verschillende alternatieven aan de orde komen. De onderwerpen die vervolgens in de milieustudie worden onderzocht zijn beschreven in hoofdstuk 5. Tenslotte geeft hoofdstuk 6 een meer gedetailleerde beschrijving van de besluiten die genomen worden over de toekomst van de luchthaven, met de mogelijkheden voor een ieder om zijn of haar zienswijze te geven.

⁴ Er is geen delegatie of mandaat m.b.t. deze bevoegdheid van PS aan GS dan wel van de Raad aan B&W.

2. Historische en juridische kaders

2.1. Historisch kader

De geschiedenis van het vliegveld in Twente begint in 1931, toen een civiel vliegveld aan de Oude Deventerweg in gebruik is genomen. Tijdens de Tweede Wereldoorlog hebben de Duitsers diverse gebouwencomplexen gerealiseerd en het vliegveld tot de Fliegerhorst Twente van ca. 1800 ha uitgebouwd. Nadien is het terrein ontwikkeld als vliegbasis Twenthe, bestemd voor de Koninklijke Luchtmacht, met medegebruik door de civiele luchtvaart. De vliegbasis is in de loop van de tijd weer in omvang beperkt, tot de huidige 433 ha voor het vliegveld zelf, en een aantal andere terreinen voor het militaire personeel (zoals Zuidkamp). In de loop van de jaren zijn vele voorzieningen vernieuwd en aangevuld; de hoofdbaan bij voorbeeld is in 2001 nog ingrijpend vernieuwd.

Het rijk heeft in 1997 op basis van de nota RELUS (Regionale luchthavenstrategie) besloten om de financiële banden met regionale luchthavens te beëindigen. Voor Twente betekende dit uiteindelijk dat in 2003 een overeenkomst tussen het rijk, de gemeenten, de provincie en een drietal aandeelhouders is gesloten op basis waarvan Enschede Airport Twente b.v. het commerciële burgermedegebruik op zich nam. De civiele luchtvaart is in de landelijke regelgeving (structuurschema's) opgenomen als een medegebruiksfunctie van de militaire vliegbasis Twenthe.

Ook in 2003, vrijwel gelijktijdig met de ondertekening van deze overeenkomst, kondigde het kabinet aan dat de militaire vliegbasis Twenthe gesloten zou gaan worden, in het kader van een meer omvattende bezuinigingsoperatie van Defensie. De parlementaire discussie over deze aankondiging heeft geen verandering in het voorgenomen besluit gebracht. Dat betekende dat vanaf begin 2004 overleg tussen alle betrokken partijen is gevoerd over de vraag of en hoe de bestaande militaire vliegbasis met burgermedegebruik kan worden doorontwikkeld tot een volwaardige, rendabele regionale burgerluchthaven. Het belang van een regionale luchthaven voor de Twentse economie staat daarbij voorop: enerzijds gaat het om de kwaliteit van een luchthaven als vestigingsfactor, anderzijds om de werkgelegenheid die een volwaardige luchthaven te bieden heeft.

De beide squadrons F16's van de Luchtmacht hebben in de loop van 2004 en 2005 afscheid van hun vliegbasis Twenthe genomen. Het ministerie van Defensie heeft aangegeven de aanwijzing van de vliegbasis Twenthe als militair luchtvaartterrein uiterlijk eind 2007 te willen intrekken, en voor een fatsoenlijke overgang naar een nieuwe bestemming zorg te willen dragen. In het licht van het voornemen van de regionale overheden om de doorontwikkeling naar een regionale burgerluchthaven mogelijk te maken is voor de overgangsjaren 2006 en 2007 een set afspraken gerealiseerd om te blijven voorzien in een aantal noodzakelijke voorzieningen voor de burgerluchtvaart, zoals brandweer en luchtverkeersleiding. In die overgangsjaren maakt de Luchtmacht ook nog beperkt gebruik van de vliegbasis.

2.2. Wetgeving: decentralisatie bevoegdheden naar provincie

De regering heeft in februari 2006 een voorstel bij de Tweede Kamer ingediend waarin de bevoegdheden met betrekking tot de "grondgebonden" luchthavenzaken voor burgerluchthavens naar provinciale staten worden gedecentraliseerd. Via dit wetsvoorstel – Regeling Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens, RBML – worden enkele nieuwe hoofdstukken in de Wet Luchtvaart opgenomen. Zaken als luchtvaartveiligheid en routes blijven een rijksverantwoordelijkheid, evenals de nationale luchthaven Schiphol. De behandeling van het wetsvoorstel in de loop van 2006 en 2007 zal, volgens de planning, parallel lopen met de uitwerking van deze startnotitie en de daarop te baseren milieustudie. Wijzigingen in de voorgestelde wetgeving, en uitwerking van de voorstellen in o.a. een Besluit Burgerluchthavens, zullen hun doorwerking moeten krijgen in de uitwerking van de milieustudie.

Het is op het moment van opstellen van deze tekst (november 2006) nog niet duidelijk welke gevolgen voor de procedure voortvloeien uit de vervroegde verkiezingen en de daarop volgende kabinetsformatie. De Kamer heeft tot 14 december 2006 de tijd om een nader verslag bij het wetsvoorstel in te dienen. De behandeling zal vermoedelijk in 2007 plaatsvinden.

Voor luchthavens, zoals Twente, waarvan de effecten op het gebied van geluidsbelasting, externe veiligheidsrisico's en voorzieningen als obstakelvrije zones buiten het luchthaventerrein zelf tot beperkingen zullen leiden, moeten provinciale staten volgens het wetsvoorstel RBML een luchthavenbesluit opstellen.

Een duidelijk voorbeeld van de samenhang tussen het wetgevingsproces en de doorwerking in de milieustudie betreft de manier waarop de minimumnormen voor geluidsbelasting in een te nemen luchthavenbesluit zullen worden vastgelegd: in een andere eenheid dan in het verleden (L_{den} in plaats van Kosten-eenheden), via een andere rekenmethodiek en met nieuwe normering zullen worden vastgelegd.

De bestaande geluidscontouren zijn vastgelegd in Kosten-eenheden (Ke). Door het voorschrift in het wetsvoorstel RBML en het ontwerpbesluit burgerluchthavens moeten voor de toekomst de contouren berekend worden met de Europees vastgestelde methodiek van L_{den} . De aparte berekeningen voor het geluid veroorzaakt door het 'grote' verkeer en het 'kleine' verkeer vervallen. In het rekenmodel voor L_{den} wordt op een meer realistische wijze met vliegtuigtypen gerekend dan in Ke. Door de verschillen in rekenmethode kan de oude 35-Ke-lijn niet zonder meer gelijk zijn met de nieuwe 55 L_{den} -lijn, hoewel deze qua gevolgen in ruimtelijke beperkingen door de wetgever gelijk gesteld worden. De wijziging in berekeningswijze brengt ook met zich mee dat we niet zonder meer kunnen zeggen of met de nieuwe methodiek nu een kleiner of een groter gebied binnen de contour ligt. Er moeten gewoon nieuwe berekeningen plaatsvinden, en die zijn dan onder de nieuwe wet- en regelgeving maatgevend.

3. Reikwijdte en detailniveau

Bij de voorbereiding van een besluit behoort een milieu-effectrapport te worden gemaakt wanneer sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. In het Besluit m.e.r. 1994 is geregeld wanneer dit in ieder geval vereist is. Bij de besluiten over de toekomst van de luchthaven Twente is dat aan de orde.

Op grond van de Europese richtlijn 2001/42/EG (strategische milieubeoordeling, SMB) is in september 2006 de Wet milieubeheer gewijzigd. Deze wijzigingen regelen de verplichting om een milieu-effectrapport op te maken voor activiteiten, plannen en besluiten die nadelige gevolgen op het milieu kunnen hebben. Die verplichting geldt in ieder geval voor besluiten die in bijlage C van het eveneens gewijzigde Besluit milieu-effectrapportage 1994 zijn opgenomen. Onder de huidige wetgeving staat in die bijlage o.a. "de aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchtvaartterrein als bedoeld in artikel 1 onder g van de Luchtvaartwet" genoemd. Wij verwachten dat deze bepaling wordt vervangen door een vergelijkbare bepaling onder RBML.

Deze verplichting geldt zeker wanneer voor de besluiten, gelet op de mogelijke effecten, een passende beoordeling is vereist op grond van de Habitatrichtlijn. Dat is het geval bij de besluiten over de toekomst van de luchthaven Twente, in de nabijheid waarvan het Habitatrichtlijngebieden Lonnekermeer en Landgoederen Oldenzaal liggen.

De Natuurbeschermingswet 1998 geeft aan dat de initiatiefnemer alvorens gedeputeerde staten een besluit nemen, een passende beoordeling maakt van de gevolgen voor het gebied waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstelling van dat gebied. De grondslag voor deze bescherming is gelegen in art. 6 van de Habitatrichtlijn. De genoemde gebieden zijn niet aangewezen als Vogelrichtlijnbeschermingszone.

In dit hoofdstuk worden reikwijdte en detailniveau beschreven die bij deze beoordeling aan de orde zijn. Bij de *reikwijdte* gaat het onder meer over de te beschouwen alternatieven en de milieuaspecten, zoals die zijn aangegeven in hoofdstuk 4 en 5, het *detailniveau* kan worden afgeleid uit de wijze waarop deze vragen in hoofdstuk 4 en 5 zijn geformuleerd.

Met het project (nader omschreven in hoofdstuk 4) worden de volgende doelen beoogd:

- a. het voortzetten, en mogelijk maken van verdere ontwikkeling, van de burgerluchtvaart op de luchthaven Twente tot een rendabele bedrijfsuitoefening (luchthavenbesluit te nemen door Provinciale Staten van Overijssel; wijziging bestemmingsplannen door de raden van de gemeenten Enschede, Hengelo, Oldenzaal, Dinkelland en Losser);
- b. het op een verantwoorde wijze inpassen van die activiteiten in de landschappelijke omgeving (wijziging van het streekplan, besluit te nemen door Provinciale Staten van Overijssel);
- c. het realiseren van werkgelegenheid in het luchthavenbedrijf en in luchthavengebonden bedrijvigheid, en de mogelijkheid om andere economische dragers een passende plaats te geven (b.v. recreatie, agrarische activiteit); het daartoe herinrichten van de bedrijvigheid op het terrein van de huidige vliegbasis Twenthe (wijziging bestemmingsplan door de raad van de gemeente Enschede);
- d. het voorzien in een behoefte aan vervoer van passagiers en vracht via luchtverkeer in Twente.

Gedeputeerde Staten van Overijssel hebben op zich genomen de coördinatie van de mer-procedure tussen de genoemde bestuurlijke partners tot stand te brengen (zo'n coördinatieopdracht vloeit voort uit de Wet milieubeheer, hoofdstuk 14).

4. Uitgangspunten, voorgenomen activiteit en alternatieven

4.1. Uitgangspunten MER

Afbakening in geografische zin: op de ingevoegde kaart (zie volgende bladzijde) staan de grenzen van het gebied waarover het milieuraapport zich zal uitspreken. Dit gebied is in eerste instantie bepaald door de grens van het gebied dat nu binnen de 20 Ke-zone passend bij de huidige militaire vliegbasis valt. Als buiten de huidige 20 Ke-zone significante milieugevolgen zijn te verwachten, dan wordt de aanduiding van het geografische gebied daarvoor aangepast.

Afbakening in inhoud: de milieustudie zal betrekking hebben op die milieuaspecten waarvan redelijkerwijs te verwachten is dat er aanmerkelijke gevolgen (kunnen) zijn. Verder in dit hoofdstuk worden deze aspecten aangeduid.

Voor delen van het gebied kan gelden dat zich redelijkerwijs geen belangrijke gevolgen voor het milieu(aspect) zullen voordoen, zodat de nadere studie over dat aspect achterwege kan blijven. In het milieuraapport wordt dit nader aangegeven.

Afbakening in tijd: voorzover niet anders is aangegeven, wordt in de milieustudie een doorkijk gegeven tot het jaar 2020.

4.1.1. Geldende plannen die van belang zijn

Rijk:

- Nota Ruimte, ministerie van VROM
- Uitvoeringsagenda Ruimte 2006, ministerie van VROM
- Nota Mobiliteit, ministerie van V&W
- Pieken in de Delta, ministerie van EZ
- Pieken in Oost-Nederland, Werk maken van kennis (uitvoeringsprogramma), programmacommissie PID-Oost-Nederland
- Agenda Vitaal Platteland , ministerie van LNV

Provincie:

- Streekplan, milieubeleidsplan en waterhuishoudingsplan 2000+
- Natuurgebiedsplan
- Provinciaal verkeers- en vervoersplan

Waterschap Regge en Dinkel:

- Waterbeheerplan 2002-2005
- Afkoppelen / niet aankoppelen, beleid en beslisbomen 2002
- waterparel Deurningerbeek

Regio Twente/Netwerkstad Twente:

- Regionaal Verkeers- en VervoersPlan (RVVP)
- Regionaal Economisch OntwikkelingsPerspectief (REOP)
- Ruimtelijke Ontwikkelingsagenda Twente
- Netwerkanalyse verkeer

Gemeente Enschede:

- bestemmingsplan buitengebied
- Ontwikkelingsvisie Buitengebied
- RO-visie 2015-2030
- Koers Middengebied Enschede – Hengelo 2003
- Mobiliteitsplan gemeente Enschede

Gemeente Hengelo:

- Ruimtelijke verkenningen Hengelo 2010-2030

- Bestemmingsplan Buitengebied 2000

Gemeente Oldenzaal:

- Structuurschets Oldenzaal
- Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (herziening in ontwerpfase)
- Visiedocument Bedrijventerrein Eekte-Hazewinkel
- Wijkvisie Zuid Berghuizen
- Diverse bestemmingsplannen

Gemeente Dinkelland:

Bestemmingsplan Buitengebied

Gemeente Losser:

- Bestemmingsplan Buitengebied
- Bestemmingsplan Luttermolen
- Structuurvisie De Lutte
- Landschapontwikkelingsplan



Figuur 1: globale aanduiding van het plangebied

(een kaart met de 20Ke-contour vanuit de bestaande situatie moet in het kader van de mer nog gemaakt worden)

4.1.2. Voorgenomen activiteiten en wijzigingen in plannen in de omgeving die relevant (kunnen) zijn

Provincie:

- provinciaal omgevingsplan
- streekplanherziening
- landinrichtingsplan Enschede-Noord
- herinrichting van de provinciale weg Enschede-Oldenzaal (N733)
- stroomgebiedsbeheersplan Delta-Rijn-Oost
- operationeel programma EFRO 2007-2013, Regio Oost-Nederland

Waterschap Regge en Dinkel:

- verlegging Jufferbeek/Deurningerbeek
- Waterbeheerplan 2006 e.v.

Regio Twente:

- Regionale StructuurVisie Twente 2030
- Regionaal Mobiliteitsplan

Oldenzaal:

- Stationspark Oldenzaal Centraal (herontwikkeling spoorzone)
- Uitbreiding Hanzepoort West (incl. ontsluiting)
- Ontwikkeling gebied Elsmorsweg e.o. (o.a. zoeklocatie discotheek)
- Bestemmingsplan Buitengebied (voorontwerpfase)

Enschede:

- gids Buitenkans (ontwikkeling naar één bestemmingsplan buitengebied)
- stadsrandplannen (zie ook landinrichting Enschede-Noord)
- kanaalzone/middengebied, ecozone, woonboten
- projecten stadsdeel noord
- grond onder water (Vitens), doorsnijding waterwingebied
- woningbouw Vaneker (waaronder Zuidkamp)

Hengelo:

- uitbreiding Veldwijk
- Structuurvisie Hengelo 2030
- Middengebied Enschede-Hengelo (ecozone)
- Landinrichting Enschede Noord: stadsrand Driene
- concept integrale visie stadsrand Hengelo-Noord - Borne

Dinkelland:

- Landinrichtingsplan Saasveld-Gammelke
- Stadsrandvisie Hengelo-Noord, Borne, Deurningen
- Integrale herziening best. pl. buitengebied

Losser:

- Realiseren woningbouw de Stockakker
- Uitwerkingsplan reconstructie
- Ontwikkelingen Buitengebied
- Rood voor Rood
- Landgoederen

4.2. Voorgenomen activiteit

Het projectdoel is het realiseren van een gebiedsontwikkeling waarbij de militaire vliegbasis wordt ontwikkeld tot een burgerluchthaven op een maatschappelijk, economisch en ruimtelijk verantwoorde wijze, met versterking van de landschappelijke waarden en groenstructuur. Het gaat dus niet alleen om de toekomstige bestemming van het huidige terrein van de vliegbasis (433 ha) maar ook om de inpassing daarvan in de landschappelijke omgeving, en de mogelijke effecten die voortvloeien uit meer en andere activiteiten op de luchthaven, zoals bij voorbeeld effecten op het wegverkeer. Zie voor de uitgebreidere omschrijving van de doelen hoofdstuk 3.

Voor het huidige terrein van de vliegbasis (groot 433 ha) wordt voorzien dat zich hier de volgende ontwikkelingen kunnen voordoen:

- ten hoogste ca. 250 ha voor de burgerluchtvaart,
- ten hoogste ca. 60 ha voor luchthavengebonden bedrijvigheid,
- ten hoogste ca. 120 ha voor andere activiteiten.

De wettelijke verplichting om een milieu-effectrapport op te stellen heeft in ieder geval betrekking op het te nemen luchthavenbesluit. Voor de andere onderdelen geldt dat deze vrijwillig meegenomen worden in het milieu-effectrapport.

In par. 4.2 worden de beoogde deelontwikkelingen beschreven. In het scenario onderzoeken we hierbij de gevolgen van vier varianten in de omvang van de burgerluchtvaart; ten opzichte van eerdere conceptversies van de startnotitie is in par. 4.3 een vierde variant toegevoegd aan de drie varianten die al waren opgenomen. Daarnaast is een variant waarbij de luchthavenfunctie beperkt zal zijn tot kleine burgerluchtvaart ('general aviation'). Daarbij zijn twee subvarianten denkbaar: met en zonder ruimtelijke reservering voor een mogelijke toekomstige groei van de luchtvaart. Ten opzichte van eerdere concept-versies van de startnotitie is een korte beschrijving van de nieuwe berekeningen op basis van de L_{den} -methode opgenomen (zie de inleiding van par. 4.3.).

4.2.1. Burgerluchtvaart

De bestaande lange baan van 3200 m (06-24) wordt voor het normale luchtverkeer gebruikt. In onderzoek zijn de mogelijkheden voor het preferente baangebruik (d.w.z. de richting voor de starts resp. landingen), mede met het oog op de milieu-effecten. De korte baan wordt op termijn niet meer gebruikt. (In het onderzoek zal worden nagegaan of het gedurende enige tijd nog gebruiken van de bestaande korte baan relevante milieu-effecten heeft.)

Voorzien wordt een onderscheid, binnen het gebruik voor de burgerluchtvaart, tussen commerciële civiele luchtvaart enerzijds, en kleine commerciële en recreatieve vliegtuigen anderzijds. In het te nemen luchthavenbesluit kunnen onderscheiden voorwaarden (routes, geluidsbelasting, toegestane types) voor beide onderscheiden sectoren worden opgenomen.

Het normale luchtverkeer wordt afgehandeld tussen 06.00 en 23.00 uur, met een extensie voor uitzonderingsgevallen tot 24.00 uur.

In het weekend vinden in beginsel geen vluchten voor 08.00 uur plaats.

De passagiers- en bagageafhandeling vindt in eerste instantie op de huidige locatie plaats (in de zuidoosthoek van het terrein), en op termijn wordt deze verplaatst naar een nieuwe locatie, meer centraal op het terrein gelegen.

In de ruimtelijke inrichting wordt, uit het oogpunt van veiligheid en efficiency, rekening gehouden met een reservering voor een taxibaan, aan de zuidzijde gelegen, parallel aan de bestaande lange baan, met een breedte van ten minste 23 m.

Ten behoeve van de zweefvliegactiviteiten en modelvliegtuigsport wordt rekening gehouden met ruimte aan de noordwestzijde van de lange baan, op zodanige wijze dat deze geen belemmering kunnen vormen voor de commerciële civiele luchtvaart.

4.2.2. Luchthavengebonden bedrijvigheid

Voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein wordt vooralsnog uitgegaan van het gebruiken van de bestaande (en door Defensie over te dragen) gebouwen, waarbij de toekomstige ontwikkeling en concentratie van nieuwe voorzieningen in beginsel plaats vindt aan de zuidoostzijde van de lange baan. De te vestigen bedrijvigheid heeft een directe binding met de luchthaven, zodat voor deze bedrijvigheid vestiging op een ander bedrijventerrein in de regio geen reëel alternatief is. De verdere invulling hiervan vindt plaats op basis van concrete uitwerking van initiatieven zoals M3 (Mechatronics, Materials and Maintenance), waarbij de adviezen van het Innovatie Platform Twente een stimulerende rol spelen. Bij de ruimtebehoefte voortvloeiend uit M3 zullen de bestaande bedrijventerreinen in de directe omgeving eveneens in beschouwing worden genomen. De omvang van het door bedrijven te benutten gebied bedraagt 60 ha bruto uitgeefbaar. In de milieustudie worden de effecten van het maximale gebruik meegenomen.

4.2.3. Andere activiteiten, waaronder natuur

De activiteiten van luchtvaart en luchthavengebonden bedrijvigheid worden zo goed mogelijk in de landschappelijke omgeving ingepast. Delen van het huidige terrein (in het noordwestelijke deel) worden ter versterking aan de omliggende landgoederen toegevoegd.

Een deel van het terrein (ca. 120 ha) kan worden benut voor andere activiteiten. Hiertoe behoort in ieder geval de 'natuur-functie', de versterking van de landschappelijke inpassing. Verder kan worden gedacht aan activiteiten die economische dragers voor de totale exploitatie kunnen zijn. Op basis van de gegeven kaders wordt er van uitgegaan dat tenminste de helft (ca. 60 ha) benut zal worden voor een duidelijk 'groene' functie – waaronder hier ook de mogelijkheid van gedeeltelijk agrarisch gebruik wordt begrepen. Nieuwe ontwikkelingen die zich voordoen tijdens het uitvoeren van de milieustudie worden zoveel mogelijk meegenomen.

4.3. Varianten voor de omvang van de burgerluchtvaart

De ontwikkeling van de burgerluchtvaart als zodanig wordt in een aantal onderscheiden varianten beschreven, die in deze paragraaf nader zijn uitgewerkt.

Uitgaande van het projectdoel kunnen meerdere alternatieven worden beschreven. Om de studie beheersbaar te houden kiezen we een beperkt aantal alternatieven, op basis van de belangrijkste variabele: de omvang van de geluidscontour.

In het streekplan van Overijssel zullen uitspraken over de ruimtelijke gevolgen van de ontwikkeling van de luchthaven Twente worden gedaan. In het luchthavenbesluit, en vervolgens in de bestemmingsplannen, zullen uiteindelijk de ruimtelijke contouren van grenswaarden voor geluidsbelasting en externe veiligheidsrisico's, met de beperkingen voor de activiteiten binnen die contouren, worden vastgelegd.

Dat is de grondslag voor de keuze om de alternatieven primair in termen van een geluidscontour aan te duiden. We kiezen daarbij voor een paar alternatieven waarvoor we de gevolgen nader in beeld willen brengen. Daarbij blijft de mogelijkheid open dat in het uiteindelijke luchthavenbesluit wordt gekozen voor een alternatief dat niet als zodanig is onderzocht, maar dat minder vérgaande effecten heeft dan het meest extreme alternatief in de milieustudie. Deze benadering in de studie wordt wel aangeduid als 'bandbreedte-benadering'.

Basisgegevens zijn hierbij:

1. de vorm en ligging van de bestaande 35 Ke-contour, de situatie op grond van de aanwijzing van de militaire vliegbasis Twenthe;
2. de oppervlakte van het gebied binnen die 35 Ke-contour is ca. 38,71 km²;
3. de vorm en ligging van de 35 Ke-contour van het daadwerkelijke gebruik (de "volgevlogen contour") in het jaar 2003 – het laatste jaar dat de vliegbasis normaal als militaire vliegbasis functioneerde, met burgermedegebruik;
4. de oppervlakte van het gebied binnen de volgevlogen 35 Ke-contour 2003 is ca. 13,43 km².

Bij de berekeningen op basis van de L_{den}-methodiek zal tevens rekening gehouden worden met een concept-advies van Luchtverkeersleiding Nederland om de aan- en uitvliegroutes licht te wijzigen. Aan de noordoostzijde wordt een routewijziging aanbevolen die iets zuidelijker van Oldenzaal voert en daarmee meer vrijblijft van de wijk Zuid-Berghuizen. Aan de zuidwestzijde wordt een routewijziging aanbevolen die iets oostelijker van Hengelo voert, en daarmee meer vrijblijft van de wijk Driene.

Bij het onderzoeken van alternatieven is het van belang te beseffen dat het vastleggen van een ruimtelijke reservering voor de (burger)luchthaven een tamelijk uniek besluit is. Immers: wanneer nu gekozen wordt om een relatief kleine contour vast te leggen, omdat op afzienbare termijn niet meer behoefte aan "geluidsruimte" verwacht wordt, dan is de kans reëel dat op langere termijn een probleem ontstaat indien de luchthaven dan wel meer "geluidsruimte" nodig heeft. Dat betekent niet dat nu al een keuze gemaakt wordt voor een uiteindelijke groei, maar wel dat de vraag voorligt of toekomstige keuzes onmogelijk gemaakt gaan worden.

De vraag of een **rendabele** burgerluchthaven kan worden gerealiseerd hangt in belangrijke mate samen met de omvang van het vliegverkeer – zij het niet uitsluitend. Naast de omvang van het vliegverkeer speelt ook een rol welke gebruikers – luchtvaartmaatschappijen – van de luchthaven gebruik gaan maken (soorten vluchten, vlootmix). Verder kan in bedrijfseconomisch opzicht sprake zijn van een fasering in de ontwikkeling, waarbij op zeker moment sprake zal zijn van stappen als de bouw van een nieuwe terminal.

Wat betreft de general aviation (commercieel en niet-commercieel, gemotoriseerd vliegverkeer en zweefvliegverkeer) wordt er van uitgegaan dat de ontwikkeling bij de verschillende varianten voor de grote commerciële civiele luchtvaart ongeveer gelijk zal zijn, en daarmee geen sterk sturende invloed op de invulling van een variant zal hebben.

De verdeling van vliegbewegingen over dag en nacht, week- en weekenddagen, zomer- en winterseizoen, en de verdeling tussen passagiersvluchten, vrachtluchten en general aviation zijn mede bepalende factoren voor de uiteindelijke effecten. Ook de technische ontwikkeling (naar stillere vliegtuigen) is van belang. In de milieustudie moet hiervoor aandacht zijn.

De varianten die in de volgende paragraaf nader worden geschetst bieden ruimte voor de perspectieven die in de haalbaarheidsstudie van Adecs Airinfra (J. Amkreutz, 2005) zijn beschreven.

Opmerking 1: gezien het feit dat de milieustudie in tijd parallel wordt uitgevoerd met de behandeling van het wetsvoorstel RBML (zie par. 2.2) hangt de voortgang van de milieustudie samen met de vraag wanneer de minimumnormen voor geluid en externe veiligheid duidelijk worden, alsmede de wijze waarop volgens het op te stellen Besluit Burgerluchthavens de onderliggende berekeningen moeten worden uitgevoerd. In deze startnotitie wordt er van uitgegaan dat de wettelijke bepalingen – met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid – in de loop van de milieustudie duidelijk zullen worden, zodat in het milieurapport daarmee op juiste wijze rekening gehouden kan worden. Mocht onverhoopt het wetsvoorstel niet doorgaan, dan levert de studie het nodige materiaal op dat in de procedure volgens de bestaande wetgeving kan worden gebruikt.

Opmerking 2: de nieuwe wetgeving brengt met zich mee dat de berekeningen voor de geluidsruijnte met nieuwe berekeningsmethoden en in de nieuwe eenheid L_{den} moeten worden gemaakt. Dat vloeit voort uit Europese afspraken. Waar gesproken wordt over de bestaande contour is die, als ruimtelijke grens van een beperkingengebied, berekend op basis van de bestaande methode en de bestaande eenheid Ke. Bij de omzetting van de ruimtelijke grenzen (contouren op de kaart) wordt er voor gezorgd dat de 'nieuwe' grenzen, bij een zo goed mogelijk vergelijkbare berekening van de geluidsbelasting, niet buiten de 'bestaande' grenzen liggen.

Ten opzichte van de indicatieve Ke-berekeningen en 35-Ke-contouren kan worden opgemerkt dat de nieuwe berekeningsmethode realistischer is, bij voorbeeld door de wijze waarop onderscheiden vliegtuigtypen in het rekenmodel worden meegenomen. Het nieuwe rekenvoorschrift leidt er toe dat de 55- L_{den} -contouren bij een zelfde aantal vliegbewegingen iets 'breder' zijn (aan de zijkanten van de start- en landingsbaan), en 'korter' (in de lengterichting van start- en landingsbaan).

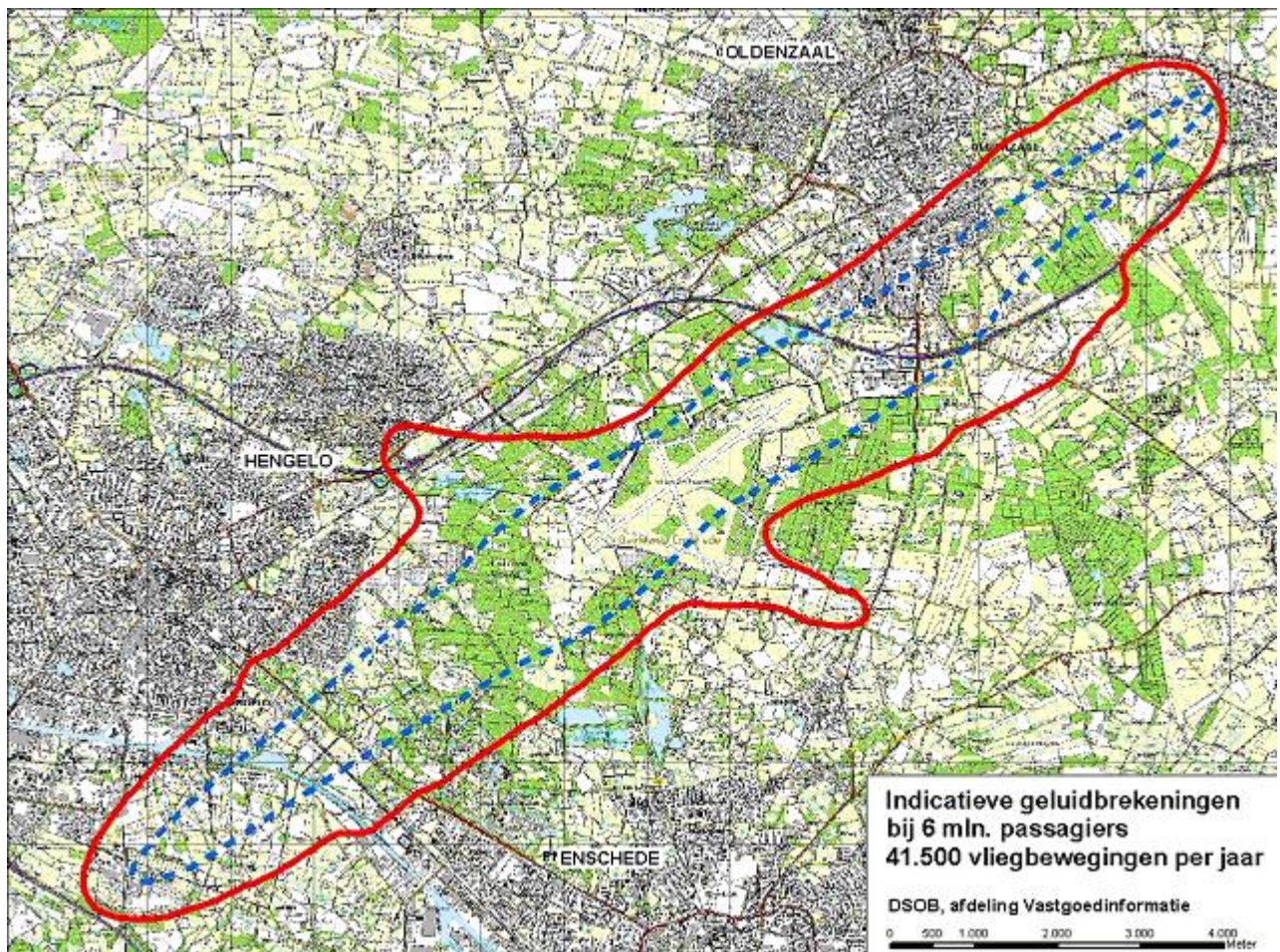
Bij hetzelfde aantal vliegbewegingen met dezelfde vlootsamenstelling ontstaat dus via het nieuwe rekenvoorschrift een andere contour. De geluidsbeleving zal door de nieuwe methode niet veranderen, de begrenzing met ruimtelijke gevolgen wel.

Een en ander is het gevolg van wijziging van wetgeving en harmonisering in Europees verband, geen keuze van Enschede of Overijssel.

Opmerking 3: vooralsnog worden bij de varianten geen uitspraken gedaan over vliegtuigtypes die, met het oog op hun geluidsproductie, niet zullen worden toegelaten.

4.3.1. Variant A

Deze variant gaat uit van een nieuwe geluidscontour (uitgedrukt in L_{den}) die nergens de bestaande vergunde geluidscontour zal overschrijden, en die in zijn uiterste punten aan de bekende en vergunde 35 Ke-contour raakt. Daarmee wordt recht gedaan aan de politiek-bestuurlijke opdracht om ruim binnen de (aan de Luchtmacht) vergunde geluidscontour te blijven. Deze nieuwe geluidscontour zal ongeveer 50 % van de oppervlakte beslaan van het gebied dat binnen de huidige vergunde geluidscontour ligt. Indicatief kan het hier gaan om een geluidscontour die aan 41.500 vliegbewegingen per jaar ruimte zou kunnen bieden, afhankelijk van vlootmix e.d. De rode lijn op het kaartje geeft de vergunde 35 Ke-contour aan, de blauwe gestreepte lijn een indicatie van de nieuwe contour.



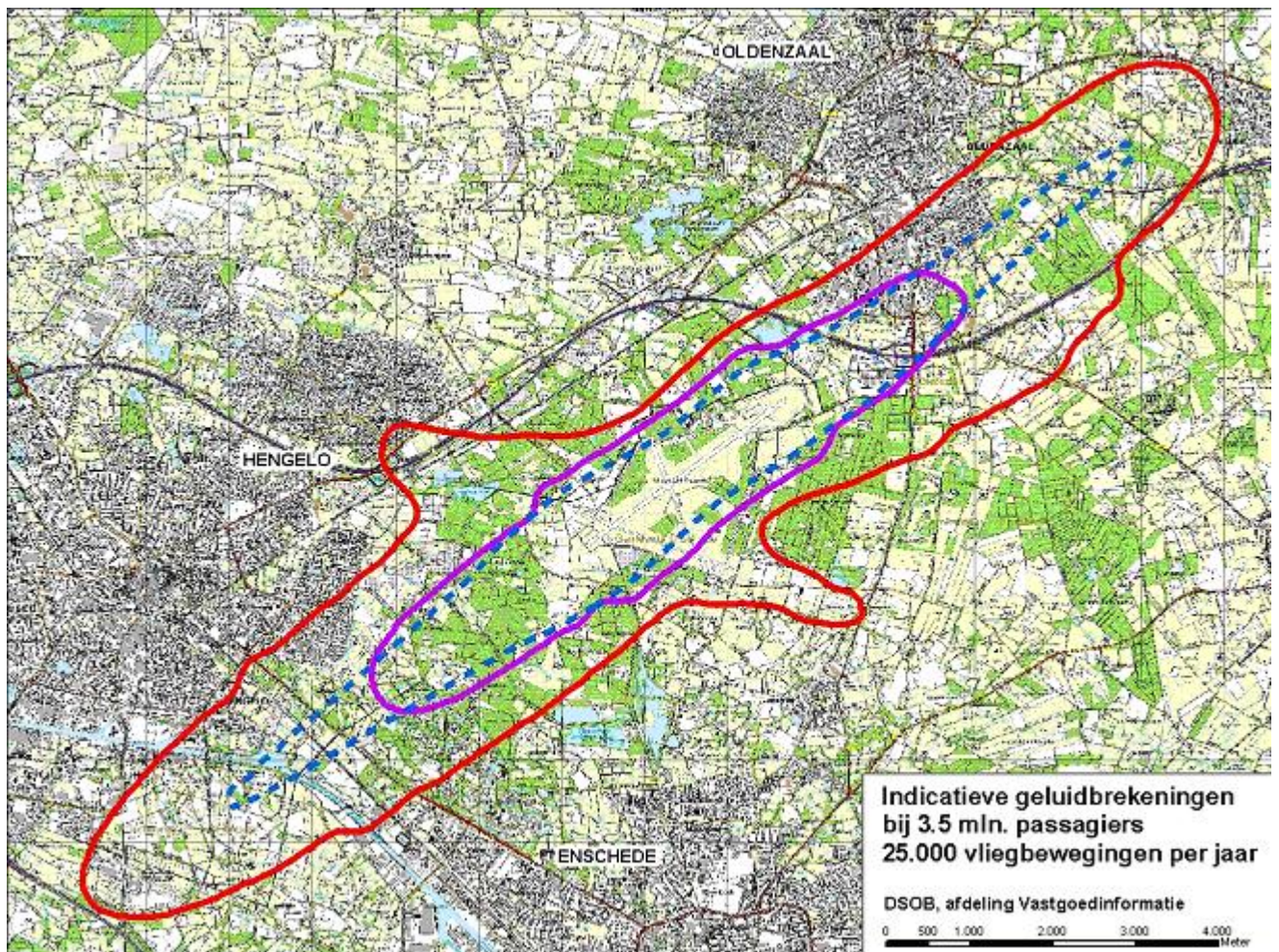
Figuur 2: variant A

4.3.2. Variant B

Deze variant beschrijft de geluidscontour (uitgedrukt in L_{den}) waarbij wordt uitgegaan van de oppervlakte van de feitelijke volgevlogen geluidruimte in 2003, waarbij deze oppervlakte wordt aangepast aan het andere vliegpatroon van de burgerluchtvaart (een smallere en langere contour, met dezelfde oppervlakte)

Indicatief kan het hier gaan om een geluidscontour die aan 25.000 vliegbewegingen per jaar ruimte zou kunnen bieden, afhankelijk van vlootmix e.d.

De rode lijn op het kaartje geeft de vergunde 35 Ke-contour aan, de paarse lijn geeft een indicatie van de feitelijke volgevlogen geluidruimte in 2003, en de blauwe gestreepte lijn geeft een indicatie van de nieuwe contour.



Figuur 3: variant B

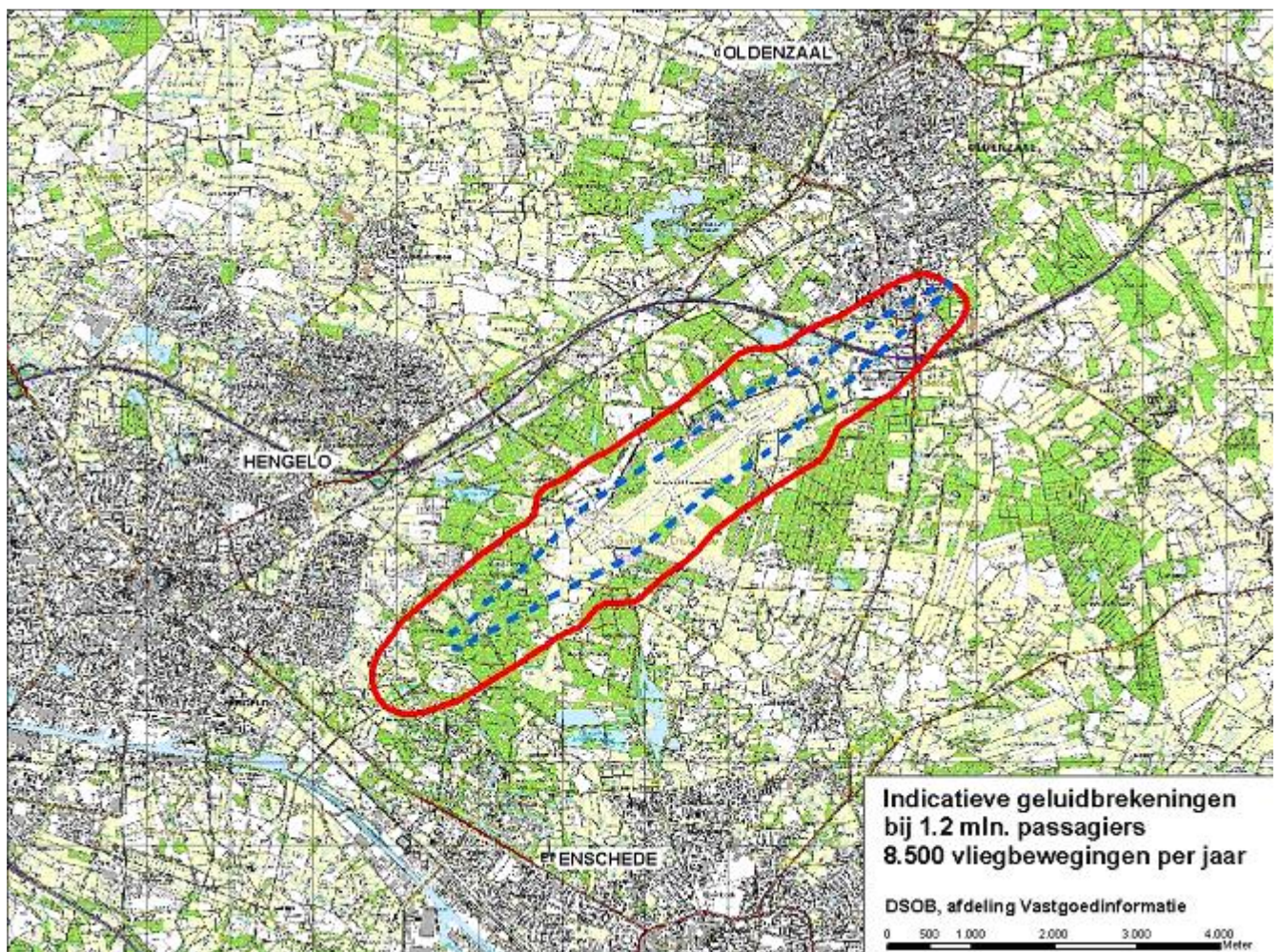
4.3.3. Variant C

In deze variant wordt de nieuwe geluidscontour (uitgedrukt in L_{den}) gehanteerd die wordt gevormd door de grenzen van de geluidscontour die in 2003 werkelijk werd gevolgen, vooral door F16's maar ook in bescheiden mate door commerciële burgerluchtvaart. De uiterste grenzen van de in 2003 gevolgen geluidcontour zijn hierin bepalend (aan de noordoost- en zuidwestkant).

Indicatief kan het hier gaan om een geluidscontour die aan 8.500 vliegbewegingen per jaar ruimte zou kunnen bieden, afhankelijk van vlootmix e.d..

Met deze geluidscontour en de te verwachten ontwikkelingen blijft het feitelijke gebruik van de geluidsruimte naar alle waarschijnlijkheid nog vele jaren ruim binnen de in 2003 werkelijk benutte geluidsruimte.

De rode lijn op het kaartje geeft indicatief de feitelijk gevolgen geluidruimte in 2003 (als 35 Ke-contour) aan, de blauwe gestreepte lijn een indicatie van de nieuwe contour.

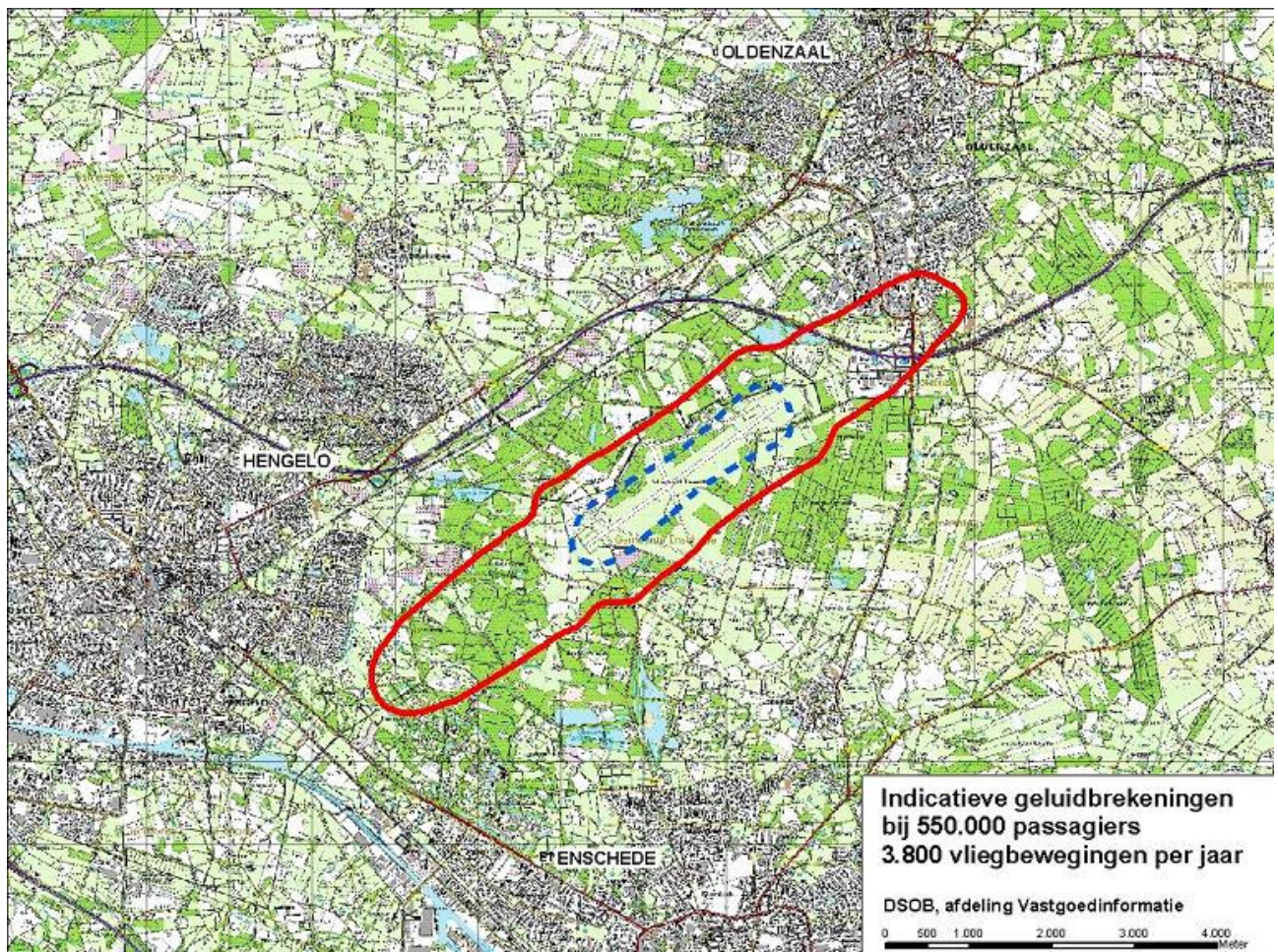


Figuur 4: variant C

4.3.4. Variant D

Mede op basis van reacties op een concept van deze startnotitie is besloten nog een variant op te nemen, die indicatief ruimte biedt aan ca. 550.000 passagiersbewegingen. In de gehanteerde indicatieve rekenwijze is uitgegaan van een gemiddelde bezetting van ca. 145 passagiers per vliegtuig. Het indicatieve volume van ca. 550.000 passagiersbewegingen kan dan gerealiseerd worden met ca. 3.800 vliegbewegingen.

Opmerking: op basis van de tot dusver beschikbare bedrijfseconomische onderzoeken voldoet deze variant waarschijnlijk niet aan de eis dat het luchthavenbedrijf rendabel moet kunnen zijn. De uitkomst van deze variant zal in dat geval overeenkomen met die van de minimumreferentievariant (par. 4.3.5, onder b).



Figuur 5 variant D

4.3.5. Referentievarianten

De varianten A, B, C en D zijn in beginsel, uitgaande van de opdracht uit het ontwikkelingskader dat 'ruim binnen de vergunde contour' gebleven moet worden, realistische varianten. Om deze beter te kunnen plaatsen in het licht van de mogelijke

gevolgen voor milieu en natuur worden ook twee referentievarianten in de milieustudie opgenomen.

- a. De referentievariant (maximum) in de studie naar de herontwikkeling van de militaire vliegbasis is die waarbij de bestaande 35 Ke-contour, die vergund is voor het gebruik van de vliegbasis Twenthe door de Koninklijke Luchtmacht, volledig wordt omgezet in een nieuwe contour voor de burgerluchtvaart. Deze omzetting vindt in deze variant in beginsel 1-op-1 plaats, met dien verstande dat een omrekening van de Ke-systematiek (de 35 Ke-contour) naar de nieuwe L_{den} -systematiek (de 55 L_{den} -contour) plaats vindt.
- b. De autonome ontwikkeling aan de andere kant (minimum) is de variant waarbij een geluidscontour wordt bepaald op basis van de huidige feitelijke situatie na vertrek van de Luchtmacht: beperkt civiel gebruik. Daarbij is sprake van een functionerend vliegveld met in beginsel twee banen. Het commerciële civiele verkeer (de huidige vakantievluchten) zal niet op bedrijfseconomisch verantwoorde manier door kunnen gaan. Aan de daarvoor gestelde eisen ten aanzien van luchtverkeersleiding en brandweer kan niet worden voldaan. Dat betekent dat in deze variant uitgegaan wordt van gebruik voor general aviation.

Deze referentievariant gaat daarmee uit van de huidige gegevens van het in 2005 gerealiseerde aantal vluchten general aviation van 6600 (zakenvluchten, recreatieve vluchten en zweefvluchten).

Er zijn hier nog twee subvarianten van belang die in de studie moeten worden meegenomen. In de ene subvariant blijft de lange baan (06-24) bestaan, en wordt deze door de general aviation gebruikt. Enerzijds is dat van belang in verband met het niet onmogelijk maken van een toekomstige heroverweging waarbij alsnog 'grote' burgerluchtvaart tot (her)ontwikkeling zou komen, anderzijds is dat ook van belang in verband met de weersomstandigheden (windrichting) die vaak het gebruik van deze baan preferent maken. De ruimtelijke reservering wordt in het luchthavenbesluit zodanig vastgelegd dat een eventuele toekomstige groei van de omvang van de 'grote' burgerluchtvaart mogelijk blijft.

In de andere subvariant wordt de ruimtelijke reservering beperkt tot de omvang die de nodige ruimte biedt voor een groei van de general aviation tot een maximum van 90.000 vliegbewegingen (hetzelfde maximale aantal als in de andere varianten is meegerekend). In deze variant zal er ook sprake (kunnen) zijn van luchthavengebonden bedrijvigheid; het is niet realistisch om in dit geval te verwachten dat het maximum van 60 ha bruto dan snel uitgegeven zal zijn. De beoogde landschappelijke versterking zal ook in deze variant tot ontwikkeling gebracht worden.

Medegebruik van de lange baan voor andere, nader te bepalen, activiteiten is denkbaar.

4.3.6. Meest milieuvriendelijke alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief zal binnen de gestelde randvoorwaarden zo goed mogelijk recht doen aan het belang van de bescherming van het milieu. Het meest milieuvriendelijke alternatief wordt bepaald na het uitvoeren van de milieustudies.

5. Te onderzoeken effecten

Het MER beschrijft en vergelijkt de milieueffecten op basis van de uit te brengen richtlijnen van het voornemen en de alternatieven. Onderzocht wordt op welke manier nadelige effecten kunnen worden beperkt of gecompenseerd. Een aantal effecten zal direct samenhangen met de plaats waar de activiteit plaats vindt (bodem, waterhuishouding), andere effecten, zoals de geluidshinder, zullen meer een regionaal karakter hebben. Het studiegebied is door die mogelijke effecten bepaald. Mocht tijdens het onderzoek blijken dat zich (mogelijke) effecten buiten dit gebied voordoen, dan zal dit ook worden gerapporteerd.

De alternatieven worden vergeleken op een groot aantal effecten die in de volgende paragrafen worden beschreven. De paragrafen 5.1 tot en met 5.4 en 5.6. tot en met 5.10 hebben een thematische insteek, in paragraaf 5.5 staan vragen vanuit de mogelijke beleving door omwonenden centraal.

5.1. Geluid

Wat worden de geluidscontouren, aangegeven in lijnen op de kaart, behorende bij een geluidsbelasting van 20 Ke – 65 Ke, omgezet in L_{den} ?

Hoe wordt de geluidsbelasting van de general aviation daarin verwerkt, en hoe worden de huidige contouren van 47 Bkl – 65 Bkl, omgezet in L_{den} daarin verwerkt?

In hoeverre is het nog enige tijd gebruiken van de korte baan relevant voor de hiervoor genoemde geluidsbelasting?

Hoe kan een onderscheiden normering voor de beide soorten vliegverkeer in de contouren c.q. in het luchthavenbesluit worden verwerkt?

Wat is het gevolg van alternatieve aan- en afvliegroutes op de geluidzones ?

Welke typen vliegtuigen kunnen de geluidproductie verminderen ?

Op welke plaatsen is het noodzakelijk dan wel wenselijk om handhavingpunten te zetten? Kan het vliegtuiglawaai op die plaatsen gemeten worden, of kan alleen worden uitgegaan van een berekeningsmethode voor vliegtuiglawaai?

Hoeveel woningen vallen binnen de te onderscheiden contouren?

In hoeverre is in het studiegebied sprake van cumulatie van geluidbronnen, in de zin van EU-richtlijn omgevingslawaai (industrielawaai, wegverkeer)?

Wat is het niveau van laagfrequent geluid bij starts en landingen? Welke piekniveaus treden op tijdens passages van vliegtuigen (starten en landen)? In hoeverre moeten deze bijzondere aspecten apart worden meegenomen in het luchthavenbesluit?

In hoeverre treedt cumulatie met andere bronnen van geluidbelasting in de omgeving op?

5.2. Externe veiligheid

Wat worden de zones voor plaatsgebonden risico (PR), aangegeven in lijnen op de kaart, behorende bij een risico van 10^{-5} , $5 \cdot 10^{-5}$, 10^{-6} , $5 \cdot 10^{-6}$, 10^{-7} ?

Liggen in die zones woningen of andere objecten die op korte termijn – in beginsel – gesaneerd moeten worden?

Wat worden de zones voor beperkingen (geen nieuwe kwetsbare objecten), op kaart aan te geven?

In hoeverre treedt cumulatie met ander risico-veroorzakende situaties (inrichtingen, wegverkeer) op binnen het relevante deel van het studiegebied?

Wat zijn de effecten als groepsrisico-normering wordt toegepast, overeenkomstig de benadering van het Bevi (Besluit externe veiligheid inrichtingen)?

Levert een verschuiving van de baandrempel mitigerende effecten op?

5.3. Luchtkwaliteit

Wat is de luchtkwaliteit bij autonome ontwikkeling?

Wat is de luchtkwaliteit bij de voorgenomen ontwikkeling?

Welke meetpunten zijn er: bij realisering, in 2010 en voor looptijd van plan?

Indien verslechtering op zou treden: welke compensatie is mogelijk (saldering)? Welke maatregelen kunnen genomen worden om negatieve effecten te voorkómen: vervoersmanagement, keuze vervoersvormen (openbaar vervoer), emissie-eisen aan vliegtuigen?

Wat zijn de verschillen in emissies tussen de 'oude' F16-situatie en de nieuwe situatie met uitsluitend burgerluchtvaart?

Welke relevante verschillen in effect op de luchtkwaliteit zijn er tussen verschillende vliegtuigtypen?

Welke effecten treden op door de vliegtuigen (in de lucht, maar ook in stationaire toestand, proefdraaien e.d.)?

Welke effecten treden op door het wegverkeer van bezoekers, aan- en afvoer van passagiers, goederen, voertuigen en installaties op de luchthaven?

Welke mogelijkheden zijn er om – bij het gegeven van een veel energie gebruikende luchthaven – toch zo zuinig mogelijk met energiegebruik om te gaan? Wat zijn de mogelijke effecten van energiegebruik en emissies op het klimaat?

5.4. Gezondheid

In welke mate is sprake van verandering van blootstelling van omwonenden aan mogelijk gezondheid beïnvloedende stoffen?

Milieufactoren bij een luchthaven die van invloed kunnen zijn op de gezondheid van omwonenden zijn luchtkwaliteit(stoffen), geurhinder, geluidshinder (slaapstoring en leerproblemen bij kinderen (angst, onrustgevoelens)) en externe veiligheid (ook angst voor mogelijke incidenten).

Dit zijn factoren uit de gezondheidseffectstudie Stad&Milieu bij luchthavens.

5.5. Beleving

In deze paragraaf nemen we vragen op die vooral de mogelijke beleving van de voorgenomen activiteit door omwonenden raken. Mogelijk komen ze in de milieustudie als aspecten bij de thematische paragrafen aan de orde. Bij de uitwerking van de studie wordt nader bezien in hoeverre hierbij sprake moet zijn van goede, tijdige en volledige communicatie, dan wel van nader te onderzoeken aspecten.

Hoeveel vliegtuigen van welk type komen op welk moment van de dag over mijn huis ?
Wat is het verschil met de vliegintensiteit in 2005 ?

- Kan ik straks nog wel slapen als de landingslichten en vliegtuiglampen tot 's avonds laat in de kamers schijnen?
- Is het wel reëel om het geluid van civiele toestellen gelijk te behandelen als dat van F16's? Hebben de zwaardere vliegtuigen een veel langzamere start (dan F16's), zodat ze veel lager over mijn huis vliegen?
- Kan ik mijn tuinmeubelen buiten laten staan, in verband met bijv. roet en/of kerosine die neerslaat?
- Is er een (gezondheids)risico voor mijn moestuin?
- Hoe laag mag een vliegtuig (over mijn woning) vliegen?
- Waarom wordt er in de richting van Oldenzaal opgestegen?
- Kunnen hulpdiensten (ambulance, brandweer, politie) snel bij het vliegveld komen?
- Zijn er ook hulpdiensten op het vliegveld zelf?
- Komt er naast een busverbinding ook een treinverbinding naar het vliegveld?
- Moeten er – wanneer er een vliegveld komt – bomen worden gekapt in verband met bijvoorbeeld veiligheid en/of zicht?
- Komt mijn woning straks in aanmerking voor isolatie?
- Wordt met de komst van een vliegveld mijn woning minder waard?

5.6. Verkeersdruk

Welke vervoermiddelen worden door de passagiers gebruikt (modal split)? Welke herkomst hebben deze passagiers?

Welke samenstelling van het (extra) verkeer is te verwachten, voor de verschillende functies in het studiegebied: luchthaven, bedrijventerrein, recreatie, andere activiteit (licht, middelzware, zware motorvoertuigen; personenauto's, vrachtauto's, bussen)?

Welk effect heeft groei van het aantal passagiers op het bereiken van de maximale capaciteit van de enkelbaanswegen N733 (Enschede-Oldenzaal)⁵, N342 (Hengelo-Oldenzaal), N737 (Enschede-Deurningen) en de N738 Hengelo- Weerselo? Bij welke groei is verdubbeling van deze wegen noodzakelijk? Welke (bijkomende) milieueffecten zijn daarvan te verwachten, o.m. voor de luchtkwaliteit?

Zijn de projecties van wegverkeersontwikkeling goed verwerkt in de Netwerkanalyse van de Regio Twente?

Welke mogelijkheden zijn er om openbaar vervoer in te schakelen (afhankelijk van herkomst passagiers, omvang van passagiersstroom, type openbaar vervoer)?

Hoe omvangrijk moet de parkeergelegenheid worden (kort- en langparkeren, aantallen en verblijfsduur), welke effecten heeft het parkeren op het landschappelijke beeld (zichtbaarheid)?

Hoe zijn in de verschillende varianten de effecten op het wegverkeer van passagiers (aan- en afvoer), vrachtverkeer, en woon-werkverkeer?

5.7. Natuur, flora en fauna

Welke significante effecten doen zich voor als gevolg van toename van vliegbewegingen? Welke Vogel- en Habitatrichtlijngebieden ondervinden mogelijk effecten? (Lonnekermeer en Landgoederen Oldenzaal zijn Habitatrichtlijngebied in nabijheid van de luchthaven, mogelijk ook Dinkelland (dal van de Dinkel); de Snoeyinksbeek is een beschermd natuurmonument.)

In welke mate speelt lichthinder – licht buiten openingsuren (23.00-6.00 uur) een rol?

In welke mate is er sprake van beschermde flora en fauna op luchthaven zelf?

Welke effecten op de (om de luchthaven heen gelegen) EHS zijn te verwachten (verblijf, foerageergebied, soortenrijkdom)?

Wat zijn mogelijke compenserende maatregelen?

5.8. Water, beken

Welke afstroom van water uit gebied naar omgeving is te verwachten? Welke invloed heeft de voorgenomen activiteit op de kwaliteit van dat water?

Welke effecten zijn er op berging en infiltratie van regenwater?

Wat is de omvang van te verwachten afvalwaterstroom, en hoe is de verwerking daarvan? In welke mate is afkoppelen rioolwater-hemelwater mogelijk?

Welke effecten zijn er op de mogelijkheden voor het conserveren van grondwater?

In welke mate is hergebruik van water mogelijk?

Welke effecten zijn te verwachten op de nu hoge ecologische kwaliteit van de Jufferbeek?

Welke invloed is te verwachten op grondwaterstromen, grondwaterstanden en grondwaterkwaliteit (er zijn peilbuizen op het terrein)?

Wordt – net als op Schiphol – gebruik gemaakt van kaliumacetaat en glycol, voor het ijsvrij houden van start- en landingsbanen en de vliegtuigen? Worden ook maatregelen geëist om te voorkómen dat deze stoffen in het grond- en oppervlaktewater komen en daardoor een grotere kans op vissterfte veroorzaken?

5.9. Bodem

Welke effecten zijn te verwachten op de bodem? (Er zijn afspraken met VROM over monitoring van het bodem-ecosysteem rond de landingsbaan en ten noorden daarvan.)

5.10. Ruimtelijke, landschappelijke kwaliteit

Welke effecten zijn te verwachten in verandering in de verhouding tussen drukte en stilte, in de verhouding tussen stenig en groen?

Welke monumentale waarden van landschap, cultuurhistorie en archeologie zijn aanwezig, en in welke mate ondervinden die effecten van de voorgenomen activiteit?

Welke effecten treden mogelijk op met betrekking tot de landschappelijke en architectonische vormgeving, bouwhoogtes in relatie tot boomhoogtes (15 m)?

⁵ De passage door Lonneker is, op basis van de reeds bestaande verkeersdruk daar, een bijzonder aandachtspunt.

5.11. Overige onderdelen van het MER

In een afzonderlijk hoofdstuk in het MER zal worden beschreven welke leemten in kennis en informatie zal blijven bestaan.

5.12. Evaluatie van het MER

Het doel van een evaluatie van het MER is om na te gaan of de optredende effecten overeenkomen met de voorspellingen uit het MER. Wanneer uit de evaluatie blijkt dat effecten voor het milieu ernstiger zijn dan werd verwacht, kan het bevoegd gezag maatregelen nemen om de gevolgen zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken. In het MER zal daarom een aanzet worden gegeven voor een evaluatieprogramma.

6. Inspraakprocedure

In dit hoofdstuk worden vragen beantwoord als:

- Hoe weet ik wat er met mijn opmerkingen wordt gedaan?
- Waarom wordt niet met een milieu-effectrapportage procedure gewacht tot er een exploitant is?
- Hoe kan ik volgen hoe het met de procedure staat?
- Kan ik (tussen)rapportages van de milieu-effectrapportage inzien?
- Hoe blijven wij in het vervolgtraject geïnformeerd?
- Waar en wanneer speelt het maatschappelijk platform een rol?

Overwogen is om met de milieustudie te wachten tot een exploitant is gevonden. Besloten is om dat niet te doen. De milieu-effecten kunnen onderzocht worden in een aantal varianten zonder precies te weten wie exploitant zal zijn. Het is van belang om niet in de onwenselijke situatie te raken dat er een gat valt tussen de beëindiging van de militaire status en de (door)start van de burgerstatus.

Tijdpad en procedure

Deze startnotitie is in juli 2006 in concept vastgesteld door gedeputeerde staten van Overijssel en burgemeester en wethouders van Enschede. De raad van Enschede en provinciale staten hebben op 11 resp. 13 december 2006 de startnotitie definitief vastgesteld, en B&W resp. GS gemachtigd de formele startdatum te bepalen. Deze formele start wordt in de regionale pers bekendgemaakt.

De startnotitie wordt in ieder geval aan alle organisaties toegezonden die in het maatschappelijk platform vertegenwoordigd zijn, en wordt op de website www.luchthaventwente.nl geplaatst.

De landelijke Commissie voor de milieu-effectrapportage ontvangt de startnotitie, evenals de adviseurs die volgens de wet in de gelegenheid moeten worden gesteld hun advies te geven.

De bestuurlijke gesprekspartners in Duitsland ontvangen de startnotitie, volgens de afspraken die daarover in de EU-richtlijn en het Espoo-verdrag zijn gemaakt.

Vervolgens krijgt een ieder de gelegenheid gedurende 6 weken zijn of haar zienswijze over de startnotitie te geven. Tegen het eind van de periode wordt een bijeenkomst georganiseerd waar men mondeling zijn zienswijze kan geven.

Met de Duitse partners wordt in die periode een apart overleg georganiseerd.

De ingediende zienswijzen (inclusief het verslag van de bijeenkomst waar mondelinge zienswijzen zijn ingebracht) worden aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage toegezonden.

De Commissie voor de m.e.r. geeft op basis van de startnotitie en de ingediende zienswijzen een advies voor de richtlijnen voor de milieu-effectrapportage. Dit advies zal in het maatschappelijk platform besproken worden. Op basis van de startnotitie, de zienswijzen en dat advies stellen Provinciale Staten deze richtlijnen vast. De reactie op de ingebrachte zienswijzen, op het advies van de Commissie voor de mer en deze richtlijnen worden aan alle betrokkenen toegezonden, en op de website www.luchthaventwente.nl geplaatst.

De milieustudie wordt uitgevoerd op basis van de startnotitie en de aldus vastgestelde richtlijnen. De rapporten die in dit kader worden opgesteld komen worden ook, nadat is vastgesteld dat zij aan de gegeven opdracht voldoen, op de website geplaatst. Gedeputeerde Staten beslissen, in afstemming met de betrokken gemeentebesturen, of zij de milieustudie aanvaardbaar vinden. Als dat het geval is, wordt het milieu-effectrapport openbaar gemaakt, onder meer in een informatieve bijeenkomst van het maatschappelijk platform, en krijgt een ieder de gelegenheid om zijn of haar opvattingen over het rapport naar voren te brengen.

De Commissie voor de m.e.r. geeft vervolgens een advies over de juistheid en volledigheid van het milieu-effectrapport, mede gelet op de ingebrachte opvattingen.

Daarna komt het traject van de besluitvorming dat we hier slechts kort aanduiden: eerst de fase van het ontwerp-besluit (voor een luchthavenbesluit en een streekplanwijziging), met een inspraakfase, en tenslotte het definitieve voorstel aan Provinciale Staten.

Voor de goede orde merken wij hier op dat volgens het ingediende wetsvoorstel Regeling Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens geen bezwaar en beroep mogelijk zal zijn tegen een luchthavenbesluit.

Na de vaststelling van streekplanwijziging en luchthavenbesluit door Provinciale Staten volgt de wijziging van bestemmingsplannen door de gemeenten Enschede, Hengelo, Oldenzaal, Dinkelland en Losser (de gewijzigde geluidscontouren zullen naar alle waarschijnlijkheid leiden tot de noodzaak om deze wijziging in de bestemmingsplannen door te voeren).

Het ruimtelijke plan voor de invulling van het gebied zal worden uitgewerkt als de resultaten van de milieustudie bekend zijn, zodat daarmee rekening gehouden kan worden. Verder worden de resultaten van de ruimtelijke ontwikkelingsdagen (september 2005) gebruikt voor de ontwikkeling van het ruimtelijke plan.

In onderstaande tabel staan de belangrijkste besluiten die van belang zijn in het kader van de milieu-effectstudie en het bestuursorgaan dat bevoegd is om het besluit te nemen. Ook zijn de 'mijlpalen' in het besluitvormingstraject aangegeven.

Besluit	Bestuursorgaan	Mijlpalen
Vaststellen startnotitie voor milieu-effectrapportage (initiatiefverzoek luchthavenbesluit)	Raad Enschede	December 2006
Vaststellen startnotitie voor milieu-effectrapportage (luchthavenbesluit, streekplanwijziging)	Provinciale staten Overijssel	December 2006
Vaststellen richtlijnen voor milieu-effectrapportage	Provinciale staten Overijssel	GS doen voorstel, op basis van startnotitie en de daarbij ontvangen wettelijk verplichte en niet-verplichte adviezen, in afstemming met B&W en Raad van Enschede. Wettelijk tijdstip: 13 weken na bekendmaking startnotitie.
Vaststellen aanvaardbaarheid milieu-effectrapport	Provinciale staten Overijssel	Na uitvoering van de milieustudie.
Vaststellen ontwerp voor luchthavenbesluit en streekplanwijziging	Gedeputeerde staten Overijssel	GS stellen dit ontwerp op, mede op grond van de dan aanvaarde milieustudie (beoogd: najaar 2007).
Vaststellen van definitief luchthavenbesluit en streekplanwijziging	Provinciale staten Overijssel	PS nemen besluit op voorstel van GS, waarbij de inspraakreacties op het ontwerpvoorstel worden verwerkt. Beoogd is dit besluit in het voorjaar van 2008 te nemen.
Vaststellen ontwerp voor bestemmingsplanwijziging (rekening houdend met het luchthavenbesluit, en met het ruimtelijke plan)	B&W Enschede (resp. Hengelo, Oldenzaal, Losser, Dinkelland)	B&W stelt ontwerp op naar aanleiding van het (ontwerp)luchthavenbesluit.
Vaststellen van definitieve bestemmingsplanwijziging	Raad Enschede (resp. Hengelo, Oldenzaal, Losser,	Raad stelt vast.

	Dinkelland)	
--	-------------	--