

Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o.

**Advies over de reikwijdte en het detailniveau
van het milieueffectrapport**

24 mei 2007 / rapportnummer 1893-63



commissie voor de milieueffectrapportage

Provinciale Staten van Overijssel
Postbus 10078
8000 GB Zwolle

uw kenmerk
2007/0123074

uw brief
1 maart 2007

ons kenmerk
1893-60/Mn/ks

onderwerp
Advies over de reikwijdte en detailniveau
van het MER Gebiedsontwikkeling
Luchthaven Twente e.o.

doorkiesnummer
(030) 234 76 03

Utrecht,
24 mei 2007

Geacht college,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies over de reikwijdte en detailniveau uit te brengen in het kader van het MER Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o.. Overeenkomstig uw verzoek bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag nadere informatie over het vervolg van dit project krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

drs. J.G.M. van Rhijn
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o.

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

Advies over de reikwijdte en het detailniveau van het
milieueffectrapport Gebiedsontwikkeling
Luchthaven Twente e.o.

Advies over de reikwijdte en het detailniveau van het milieueffectrapport over
Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o.,

uitgebracht aan de Provinciale Staten van Overijssel (coördinerend bevoegd
gezag) door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.

Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o.,

de secretaris



drs. R. Meeuwsen

de voorzitter



drs. J.G.M. van Rhijn

Utrecht, 24 mei 2007

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. AANPAK M.E.R. GEBIEDSONTWIKKELING LUCHTHAVEN TWENTE..	2
2.1 Inleiding.....	2
2.2 Aanpak m.e.r. op twee niveaus.....	2
2.3 Herontwikkeling zonder luchtvaart.....	3
2.4 Activiteiten gebiedsontwikkeling.....	3
2.5 Opbouw en inhoud van het advies:.....	3
3. SAMENVATTEND.....	4
4. BESLUITVORMING, PROBLEEMANALYSE EN DOELSTELLING, BELEIDSKADER.....	5
4.1 Besluitvorming	5
4.2 Probleemanalyse en projectdoel.....	5
4.3 Vergelijking alternatieven op niveau 1	5
4.4 Alternatievenvergelijking op niveau 2	6
4.5 Beleidskaders	6
5. ALTERNATIEVEN	7
5.1 Referentiesituatie.....	7
5.2 Doorstart burgerluchtvaartterrein	7
5.2.1 ‘Ondergrens’alternatief.....	8
5.2.2 Ambitiealternatief.....	8
5.3 Herontwikkeling zonder luchtvaart.....	8
5.3.1 Alternatief maximale ontwikkeling natuur en landschap	9
5.3.2 Alternatief integrale herontwikkeling.....	9
6. BOUWSTENEN GEBIEDSONTWIKKELING	9
7. EFFECTBESCHRIJVING	11
7.1 Toelichting.....	11
7.2 Algemeen	11
7.3 Geluid.....	11
7.4 Externe veiligheid	12
7.5 Luchtkwaliteit.....	13
7.6 Verkeer	14
7.7 Natuur.....	14
7.8 Kwaliteit van de leefomgeving.....	16
7.9 Gezondheid.....	16
7.10 Landschap en cultuurhistorie.....	16
7.11 Bodem en water.....	17
8. OVERIGE OPMERKINGEN	17

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 1 maart 2007 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving van de startnotitie
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

De provincie Overijssel en de gemeente Enschede zijn voornemens een doorontwikkeling te realiseren op vliegbasis Twente van militaire status naar burgerluchtvaartstatus op een maatschappelijk, economisch en ruimtelijk verantwoorde wijze. Ten behoeve van deze gebiedsontwikkeling luchthaven Twente moeten verschillende besluiten worden genomen. Een streekplanwijziging voor de inpassing van het luchthavenbesluit, een luchthavenbesluit voor het voortbestaan van de burgerluchtvaart op Twente en de doorvertaling van de gevolgen van het luchthavenbesluit in de bestemmingsplannen van de omliggende gemeenten Enschede, Hengelo, Oldenzaal, Dinkelland en Losser. Als onderdeel van de natuurbeschermingswet moet er worden nagegaan of er ook een passende beoordeling moet worden opgesteld. De activiteit is op basis van deze diverse besluiten zowel plan-m.e.r.- (m.e.r. staat voor milieueffectrapportage) als besluit-m.e.r.-plichtig. De betrokken partijen hebben ervoor gekozen één Milieueffectrapport (MER) op te stellen voor de diverse besluiten. De provincie Overijssel loopt met het uitbrengen van de startnotitie mede vooruit op de wetwijziging Regeling Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RB-ML). Met deze wetgeving zal een deel van de bevoegdheden rondom deze luchthavens worden overgedragen van het Rijk aan de provincies.

De Gedeputeerde Staten van Overijssel treden op als initiatiefnemer van de streekplanherziening. Het college van burgemeester en wethouders van Enschede treden op als initiatiefnemer, vooruitlopend op een mogelijke exploitant voor de luchthaven, voor het luchthavenbesluit. Provinciale staten van Overijssel treden op als bevoegd gezag voor streekplan en luchthavenbesluit. Gemeentes zijn bevoegd gezag voor de bestemmingsplannen.

Bij brief van 1 maart 2007 is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER)¹. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Twentsche Courant Tubantia en diverse huis aan huisbladen op 8, 13 en 14 maart 2007².

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. – verder aangeduid als ‘de Commissie’³. Het bedoelt aan te geven welke informatie het MER moet bieden om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat dit advies **niet** zelfstandig leesbaar is, maar in combinatie met de startnotitie moet worden gelezen.

Op 23 april 2007 heeft de Commissie tijdens een locatiebezoek een toelichting gekregen op het voornemen. In vervolg hierop, op 16 mei 2007, heeft de Commissie een gesprek gehad met bevoegd gezag en initiatiefnemer over de aanpak van de m.e.r. en de besluitvorming.

Via de provincie Overijssel heeft de Commissie kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieu-

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ Zie voor de samenstelling bijlage 3.

⁴ Zie bijlage 4.

we inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuumstandigheden of te onderzoeken alternatieven.

2. AANPAK M.E.R. GEBIEDSONTWIKKELING LUCHTHAVEN TWENTE

2.1 Inleiding

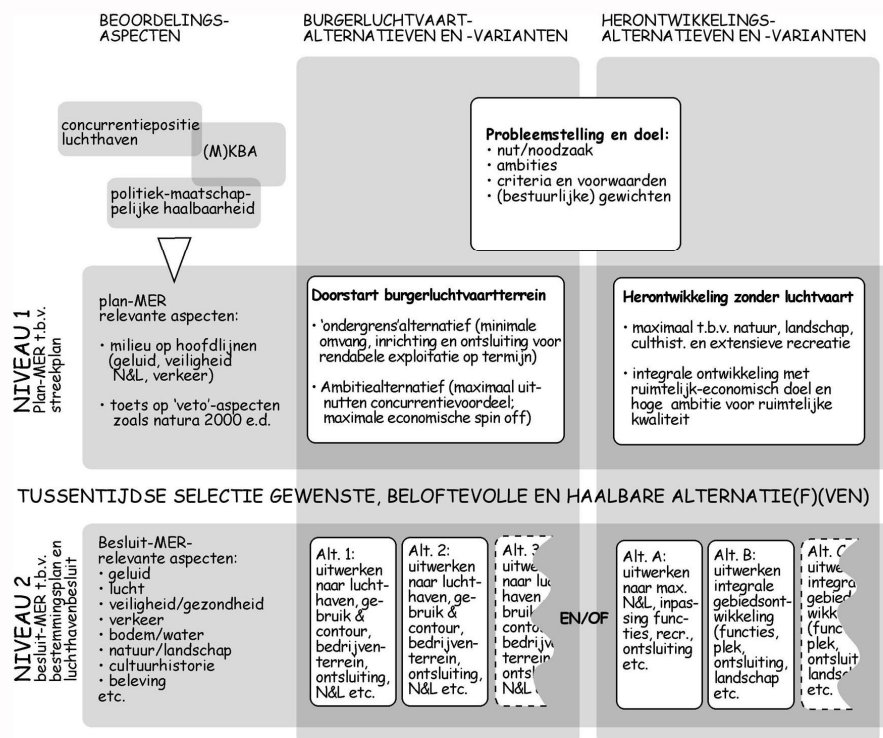
De Commissie heeft op 16 mei 2007 een overleg gehad met de provincie Overijssel en de gemeente Enschede over de aanpak van de m.e.r. gebiedsontwikkeling luchthaven Twente. In dit gesprek zijn de volgende onderwerpen besproken:

- aanpak m.e.r. op twee niveaus;
- verbreding met een alternatief 'herontwikkeling zonder luchtvaart';
- beschrijving activiteiten gebiedsontwikkeling.

Mede op basis van dit gesprek adviseert de Commissie de aanpak zoals in dit hoofdstuk beschreven.

2.2 Aanpak m.e.r. op twee niveaus

Gezien de politieke, maatschappelijke en economische risico's en onzekerheden adviseert de Commissie het MER en de alternatieven op 2 niveaus uit te werken. Op het strategisch niveau 1 (plan-MER) gekoppeld aan de streekplanwijziging en op het meer concrete niveau 2 (besluit-MER) gekoppeld aan de bestemmingsplannen en het luchthavenbesluit.



Deze aanpak biedt de een aantal voordelen. Met het loskoppelen van deze besluiten wordt een beter onderscheid gegeven aan belangen en verantwoor-

delijkheden. Het moment na niveau 1 kan een belangrijk ijkpunt vormen voor het verdere verloop van het project. Aangezien dan duidelijk is op welke manier de gebiedsontwikkeling plaatsvindt en of een rendabele burgerluchthaven daarbinnen kan worden gerealiseerd. De Commissie adviseert na niveau 1 een voorlopig bestuurlijke keuze in te passen om zo het aantal oplossingsrichtingen te verkleinen. Mogelijk vraagt dat moment om een aanpassing/aanscherping van dit advies. De Commissie wordt daartoe graag te zijner tijd in de gelegenheid gesteld.

2.3 Herontwikkeling zonder luchtvaart

De Commissie adviseert op niveau 1 de ontwikkelingen met een luchthaven af te zetten tegen reële alternatieven zonder luchtvaart. Deze verbreding van het project kan naar insprekers worden gecommuniceerd door een aanvullende startnotitie op te stellen of door deze verbreding in de richtlijnen en in het MER duidelijk uit te werken en te motiveren. Beide aanpakken hebben voor- en nadelen.

2.4 Activiteiten gebiedsontwikkeling

De startnotitie bevat een summiere beschrijving van de gebiedsontwikkelingsactiviteiten⁵. Deze activiteiten vormen essentieel onderdeel van het voornemen. In het overleg met de Commissie heeft de provincie Overijssel aangegeven om na afronding van niveau 1 aanvullende richtlijnen op te stellen voor de gebiedsontwikkelingsactiviteiten.

Vanwege de hiervoor beschreven aanpak is dit advies daarom in eerste instantie gericht op het opstellen van het plan-MER op niveau 1. Het geeft een doorkijk naar de beschrijving van de (eventuele) luchtvaartactiviteiten op het niveau 2, besluit-MER. De startnotitie biedt daarvoor voldoende houvast. De Commissie adviseert dit onderzoek naar de luchtvaartactiviteiten parallel aan niveau 1 uit te voeren. In de figuur is de aanpak schematisch weergegeven, dit advies gaat dus in op 3 van de 4 'blokken', te weten niveau 1 doorstart burgerluchtvaartterrein en herontwikkeling zonder luchtvaart en niveau 2 doorstart burgerluchtvaartterrein (zonder uitgebreide beschrijving gebiedsontwikkelingsactiviteiten).

2.5 Opbouw en inhoud van het advies:

- Hoofdstuk 4 gaat in op de probleemanalyse en de doelstellingen van het project en gaat in op de uitwerking op niveau 1 en 2.
- Hoofdstuk 5 geeft verder richting aan de beschrijving van de alternatieven op niveau 1.
- Hoofdstuk 6 geeft nader richting aan de activiteiten gebiedsontwikkeling op niveau 2.
- Hoofdstuk 7 betreft het advies over de effectbeschrijving gericht op de luchtvaartactiviteiten op niveau 2. De activiteiten en effectbeschrijving gebiedsontwikkeling moeten nog nader moeten worden uitgewerkt en de Commissie biedt aan hier te zijner tijd ook aanvullend over te adviseren.

⁵ De Commissie gebruikt in dit advies de term gebiedsontwikkeling voor de activiteiten die zowel onderdeel zijn van de alternatieven met burgerluchtvaartterrein als van de alternatieven zonder burgerluchtvaartterrein.

3. SAMENVATTEND

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie op niveau 1. Dat wil zeggen dat niveau 1 onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

- **Besluitvormingsproces** in kaart brengen, geef aan in welk besluit wel/niet doorstart van burgerluchtvaart wordt vastgelegd en hoe de andere besluiten hieraan zijn gekoppeld in tijd en inhoud. Licht de consequenties van de wetswijziging Regeling Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML)⁶ nader toe.
- **probleemanalyse** en **projectdoelstelling**, de Commissie gaat er van uit dat de achterliggende bredere doelstellingen, zoals economische ontwikkeling en gebiedsontwikkeling uitgangspunt zijn. Dit houdt in dat het geformuleerde projectdoel van doorstart burgerluchtvaart beschouwd zou kunnen worden als één van de mogelijke oplossingen om een achterliggende doelstelling te realiseren.
- uitwerking van alternatieven op **2 niveaus**:
 - niveau 1, een plan-MER, met globale **strategische** uitwerking van alle alternatieven, gekoppeld aan de streekplanwijziging. De Commissie adviseert de maatschappelijke kostenbaten analyse (MKBA) in tijd en inhoud nadrukkelijk af te stemmen met niveau 1. De Commissie doet de suggestie om een tussentijds bestuurlijke keuzemoment of voorlopige besluitvorming in te lassen. Ga op dit niveau na of een passende beoordeling nodig is;
 - niveau 2, een besluit-MER, een nadere uitwerking van de geselecteerde haalbare alternatieven op een groter **detailniveau**.
- werk als strategische **alternatieven** op niveau 1 uit:
 - een **doorstart van de burgerluchtvaart** met een **‘ondergrens’alternatief** dat ook op termijn nog rendabel is en een **ambitiealternatief**. Deze alternatieven geven de realistische bandbreedte aan voor een - ook op termijn - rendabele exploitatie van een burgerluchthaven waarbinnen nog diverse inrichtingsalternatieven denkbaar zijn;
 - een **herontwikkeling zonder luchtvaart** met als (sub)alternatieven een **maximale natuur- en landschapsontwikkeling** en een **integrale ontwikkeling** met ruimtelijk-economische doelen.
- Werk de **gebiedsontwikkelingsactiviteiten** verder uit op niveau 2.
- Presenteer een zelfstandig leesbare **samenvatting**, met goed kaartmateriaal, die duidelijk is voor burgers en geschikt voor de bestuurlijke besluitvorming. Gelet op de grensoverschrijdende effecten moet ook een Duitstalige samenvatting worden opgesteld.

⁶ Maak hierbij gebruik van het informatieblad ‘Op weg naar een luchthaven besluit voor luchthaven Twente’ Informatieblad over RBML- en m.e.r.-procedures. Versie 1, 11 december 2006.

4. BESLUITVORMING, PROBLEEMANALYSE EN DOELSTELLING, BELEIDSKADER.

4.1 Besluitvorming

Geef aan welke besluitvorming tot nu toe heeft plaatsgevonden en door welk te nemen besluit de 'doorstart' moet worden vastgelegd. Geef aan hoe de diverse vervolgbesluiten op elkaar aansluiten en hoe deze op elkaar doorwerken. Momenteel is er nog geen exploitant die gebruik wil maken van de luchthaven Twente, werk uit wat dit betekent voor de te nemen besluiten

Decentralisatie en Juridisch kader

Geef aan wat de gevolgen zijn van decentralisatie van de bevoegdheden van regionale luchthavens en ga in op de betekenis van de wijzigingen van het wetsvoorstel Regeling Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML). Geef aan welke ruimtelijke en milieubeperkingen deze wetswijziging tot gevolg heeft voor de luchthaven en het gebied eromheen. Leg uit wat er gebeurt als de wetswijziging niet doorgaat. Beantwoord hierbij onder andere de vraag of de gestarte procedure dan kan worden voortgezet.

4.2 Probleemanalyse en projectdoel

De startnotitie geeft aan dat het vertrek van de Koninklijke Luchtmacht een verlies van circa 2500 directe en indirecte arbeidsplaatsen tot gevolg heeft. De gemeenteraad van Enschede heeft daarom in december 2004 uitgesproken dat aan een doorstart van de burgerluchtvaart op luchthaven Twente moet worden gewerkt, een doorontwikkeling tot een moderne, goed ingepaste regionale burgerluchthaven. De Commissie gaat er van uit dat de achterliggende bredere doelstellingen, zoals economische ontwikkeling en gebiedsontwikkeling uitgangspunt zijn. Dit houdt in dat het geformuleerde projectdoel van doorstart burgerluchtvaart in de startnotitie ook beschouwd zou kunnen worden als niet het hoofddoel, maar als één van de mogelijke oplossingen om een achterliggende doelstelling te realiseren. Niveau 1 zal een duidelijk inzicht moeten geven in de achterliggende doelen en het toetsingskader dat daarvan is afgeleid.

4.3 Vergelijking alternatieven op niveau 1

Werk op niveau 1 de alternatieven met een doorstart van het burgerluchtvaartterrein en een herontwikkeling zonder luchtvaart uit, gegeven de brede probleemanalyse en doelstelling van economische ontwikkeling en gebiedsontwikkeling. Op dit niveau worden de alternatieven vergeleken op hun politiek-maatschappelijke economische, sociale en milieukundige voor- en nadelen. Zet hierbij de toekomstige functie van een luchthaven in Twente af tegen de plannen van de concurrenten in Noordwest Europa. Doe dit door een netwerkanalyse voor de luchthaven Twente uit te voeren.

Aansluitend op de (tweede) doelstelling van de startnotitie '*processtructuur waarin draagvlak en communicatie in de regio (van bestuur tot bevolking) worden gewaarborgd*' adviseert de Commissie omwonenden en andere gebruikers in te schakelen in een zorgvuldig vormgegeven proces van participatieve plan-

vorming⁷. Daarbij moet van te voren een realistisch beeld worden geschetst van (de grenzen van) de beïnvloedingsmogelijkheden van bestuur, burgers en andere deskundigen.

In de startnotitie wordt aangegeven dat er los van het onderzoek naar de milieueffecten een regionale (maatschappelijke) kosten-batenanalyse (MKBA) wordt uitgevoerd. De Commissie adviseert deze parallel aan niveau 1 uit te werken en qua tijd en inhoud goed op elkaar af te stemmen.

Voor niveau 1 zal expliciet moeten worden aangegeven welke milieuaspecten in de strategische afweging worden meegenomen en op welk abstractieniveau de informatie ten behoeve van de besluitvorming noodzakelijk is. De Commissie adviseert de volgende milieuaspecten – in ieder geval globaal – in een toetsingskader uit te werken:

- geluid;
- verkeer;
- natuur;
- landschap;
- transformatie en ruimtegebruik;
- externe veiligheid;
- luchtverontreiniging;
- bodemverontreiniging.

Beschrijf deze effecten indien mogelijk kwantitatief.

De Commissie adviseert niveau 1 af te sluiten met het plan-MER ten behoeve van de voorlopig bestuurlijke keuze die in de streekplanwijziging wordt opgenomen.

4.4 Alternatievenvergelijking op niveau 2

Op niveau 2 worden de alternatieven gedetailleerder uitgewerkt tot inrichtingsvarianten. In deze fase komen, afhankelijk van de keuze op niveau 1, veel gedetailleerder omvang en ligging van bedrijventerrein, eisen aan natuur en landschappelijke inrichting, de uitwerking van de verkeersstructuur, maar ook van minimum/maximum van passagiers en vracht, ‘randen van de nacht’, optimalisatie van baangebruik, in- en uitvliegroutes en verwachte samenstelling van de luchtvloot aan de orde.

4.5 Beleidskaders

Vul de lijst van plannen en beleidskaders uit de startnotie aan met de volgende beleidskaders en werk dit uit tot beoordelingscriteria voor de alternatieven⁸.

⁷ Participatieve processen hebben op drie manieren invloed op de beleving van de leefomgeving: burgers kunnen oplossingen aandragen waar deskundigen niet op gekomen waren en daardoor bijdragen aan de inhoudelijke plankwaliteit; het inzicht wordt bevorderd in de grenzen van wat reëel (on)mogelijk is, waardoor bepaalde ongemakken eerder geaccepteerd worden; en de ervaren hinder neemt af naarmate duidelijk is dat de veroorzakers (in ruimte zin) van die hinder klachten serieus nemen en naar hun mogelijkheden proberen ze op te lossen, en naarmate (deel)oplossingen als coproducties worden ervaren. De effecten van participatieve processen kunnen overigens ook negatief zijn, namelijk wanneer ze niet zorgvuldig worden vormgegeven, en gewekte verwachting niet worden waargemaakt of als er sprake is van (te) grote belangentegenstellingen.

⁸ Zie ook bijlage 4 inspraak reactie nummer 8.

Europees

KaderRichtlijn Water

IPPC-richtlijn (Europese Richtlijn 96/61/EG inzake geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging)

Vogel- en Habitatrichtlijn

Rijk

Milieu en gezondheid⁹

Duurzaamheid¹⁰

Economisch beleid

Omgaan met risico's¹¹

Nuchter omgaan met risico's¹²

Handreiking verantwoording groepsrisico¹³

Provincie

Reconstructieplan Salland-Twente

Beleidsplan grondwaterbescherming Overijssel 2006

Gemeentelijk

Geef aan hoe de gebiedsontwikkelingen en specifiek de luchtvaartontwikkeling passen binnen de uitgangspunten van de verschillende gemeenten.

5. ALTERNATIEVEN

5.1 Referentiesituatie

Geef aan wat de (juridische) basis vormt voor de referentiesituatie. De Commissie adviseert om het gerealiseerde verkeersvolume in 2003 bij gemiddelde meteorologische omstandigheden (inclusief meteotoeslag) hiervoor te gebruiken. Dat is de situatie die omwonenden vertrouwd is. De milieueffecten van de alternatieven moeten met de referentie worden vergeleken om zo inzicht te geven in de veranderingen die in het gebied zullen optreden.

5.2 Doorstart burgerluchtvaartterrein

De doorstart van burgerluchtvaart moet worden beschreven aan de hand van een 'ondergrens'alternatief en een ambitiealternatief. Deze alternatieven geven de bandbreedte aan van wat minimaal en maximaal mogelijk is met een luchthaven. Werk voor beide alternatieven een reële bandbreedte van de vlootmix uit en geef aan wat de verhouding is tussen passagiers, vracht en general aviation over 10 en 20 jaar¹⁴. De Commissie adviseert hierbij de snelle, maar onzekere ontwikkelingen in de luchtvaart te betrekken. Het aantal

⁹ Actieprogramma Gezondheid en Milieu. Eindrapportage. Den Haag: Ministerie van Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 2007.

¹⁰ Zie voetnoot 8.

¹¹ Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Omgaan met risico's; de risicobenadering in het milieubeleid. bijlage bij het Nationaal Milieubeleidsplan. Den Haag: SDU Uitgevers; 1989: Tweede Kamer, vergaderjaar 1988-1989 21137 nr.5)

¹² RIVM, 2003. 251701047.

¹³ VROM, augustus 2004.

¹⁴ De Commissie vraagt hiernaar, omdat ervaring bij andere regionale luchthavens heeft geleerd dat de ontwikkelingen in veel gevallen aanvankelijk te laag waren ingeschat, waardoor de (negatieve) effecten te optimistisch werden ingeschat.

passagiers ten behoeve van een rendabele luchthaven vertoont een sterke stijging door de concurrentie in luchtvaartsector.

Variant: mogelijke inzet van baan 11/29

Volgens de startnotitie wordt de secundaire baan (RWY 11/29) op termijn gesloten. De Commissie heeft tijdens het locatiebezoek vernomen dat dit voor-nemen vanuit het oogpunt van rentabiliteit van de luchthaven is gemaakt. Vanuit het perspectief om hinder te minimaliseren kan het interessant zijn om meer banen in te zetten, in meer richtingen. De inzet van het banenstelsel kan mede bepaald worden door de wensen van de omwonenden, door het hanteren van een geluidspreferentieel baangebruik¹⁵. De Commissie doet de suggestie deze variant – indien realistisch - uit te werken.

5.2.1 ‘Ondergrens’alternatief

Alternatief waarin wordt aangegeven hoe - ook op de langere termijn - met minimale middelen een rendabele luchthaven kan worden behouden. Het moet hier gaan om een rendabele burgerluchthaven met beperkte functie en verzorgingsgebied. Onderzoek wat daarbij de ondergrens is en of hiervoor voldoende draagvlak aanwezig is. Te denken valt aan een combinatie van beperkt, puur luchtvaart gebonden bedrijventerrein met relatief veel natuur en landschapsontwikkeling. Alle alternatieven met een luchthavenprogramma dat niet rendabel is vallen dan af.

5.2.2 Ambitiealternatief

Alternatief van een rendabele regionale luchthaven met maximale groeipotentie, waarbinnen ruimte wordt geboden voor een maximale ontwikkeling van luchthavengebonden en niet luchthavengebonden bedrijven. De ambitie hierbij is een forse economische impuls voor de regio Twente. Dit betekent dat afspraken over aantallen passagiers en vluchten binnen voldoende ruime kaders gemaakt moeten kunnen worden. Houd in dit alternatief rekening met de huidige groeiverwachtingen van de burgerluchtvaart. Het gaat er in dit alternatief om een situatie te beschrijven waarmee de bovenkant van de bandbreedte van de te verwachten effecten in kaart wordt gebracht.

5.3 Herontwikkeling zonder luchtvaart

De herontwikkelingsalternatieven geven een invulling aan de economische en gebiedsontwikkeling doelstellingen zonder luchthaven¹⁶. Belangrijke eis aan deze herontwikkelingsalternatieven is dat zij zich niet beperken tot louter het luchtvaarterrein ‘binnen de hekken’ maar ook de bredere omgeving tussen de kernen Enschede, Hengelo en Oldenzaal in de beschouwing betrekken. De ontwikkelingsopties voor de locaties Zuidkamp en Overmaat maken dan deel uit van het herontwikkelingsalternatief. Men zou hierbij kunnen denken aan de volgende alternatieven.

¹⁵ Op dit moment wordt op Schiphol geëxperimenteerd met deze werkwijze.

¹⁶ Zie ook bijlage 4 nummer 24, 41, 42 deze insprekers vragen om de ontwikkeling van alternatieven zonder luchthaven.

5.3.1 Alternatief maximale ontwikkeling natuur en landschap

Na sluiting van de luchthaven wordt dat deel van de gebouwen en verharding gesloopt dat de ontwikkeling van natuur ernstig belemmert en wordt maximaal ingezet op de ontwikkeling van, bij de aard en geschiedenis van het gebied passende, natuur. Met name het weer open leggen van de bekenstructuur en afstemming van de landschapsontwikkeling hierop, speelt een doorslaggevende rol. Stedelijke functies worden alleen toegelaten op minder kwetsbare plekken ten behoeve van de haalbaarheid van deze variant. Het resultaat is een authentiek landschapspark Twente ten behoeve van de hele regio met hoge natuurwaarden.

5.3.2 Alternatief integrale herontwikkeling

De ligging in het hart van de Twentesteden en de fraaie groene omgeving, bieden perspectieven voor een gecombineerde ontwikkeling van stedelijke functies in een landschappelijke setting. Bijzondere mogelijkheden worden daarbij geboden door de aanwezigheid van een grote hoeveelheid verhardingen en gebouwde volumes die in hun onderlinge samenhang kunnen worden gebruikt als ondergrond respectievelijk als uitgangspunt voor transformatie. Dat kan niet alleen aanzienlijke kostenvoordelen opleveren, maar ook een zeer bijzondere, sterk met de cultuurgeschiedenis van het gebied verbonden ruimtelijke kwaliteit. Rust, groene ruimte (waaronder behoud en versterking bestaande natuur), regeneratie bekenlandschap, cultuurhistorie maar ook 'stedelijke' functies zoals bijvoorbeeld wonen, werken, recreatie, leren en zorg zijn de ingrediënten voor het ontwikkelen van deze variant. Uiteraard moet het programma voor een dergelijke gebiedsontwikkeling worden afgestemd met de ontwikkelingsprogramma's elders in de regio ten aanzien van wonen en bedrijvigheid.

6. BOUWSTENEN GEBIEDSONTWIKKELING

De startnotitie bevat een summier beschrijving van de gebiedsontwikkelingsactiviteiten (paragraaf 4.2 'voorgenomen activiteit' van de startnotitie). Deze activiteiten vormen een integraal onderdeel van het project en het milieueffectrapport. De startnotitie beschrijft de activiteiten vanuit de insteek doorstart burgerluchtvaartterrein. De activiteiten die onderdeel zijn van de herontwikkeling zonder luchtvaart zijn niet in de startnotitie opgenomen. Na de globale uitwerking op niveau 1 moet er meer duidelijkheid zijn over deze activiteiten. De Commissie adviseert na niveau 1, indien noodzakelijk, meer duidelijkheid te geven over de gebiedsontwikkelingsactiviteiten door aanvullende richtlijnen over deze activiteiten op te stellen.

De Commissie adviseert om de gebiedsontwikkelingsactiviteiten op niveau 2 nader te omschrijven. Specificeer de activiteiten, afhankelijk van de alternatieven die op niveau 2 nader worden uitgewerkt, en ga daarbij in op de volgende activiteiten:

Luchthavenfaciliteiten

Geef een beschrijving van de locatie en omvang van luchthaven gerelateerde faciliteiten zoals hotelaccomodatatie en parkeervoorzieningen. Geef aan of er vastgoedontwikkelingen mogelijk zijn op het luchthaventerrein die buiten het terrein vanwege de normen (veiligheid en geluid) niet zouden kunnen. Geef aan of deze activiteiten een verkeersaantrekkende werking hebben, zo ja geef aan om hoeveel verkeer het dan gaat.

Luchthavengebonden bedrijventerrein (ten hoogste 60 ha.)

Ga in op de vraag naar een luchthavengebonden bedrijventerrein in de regio Twente. Onderbouw de locatiekeuze van het bedrijventerrein en geef aan welke natuur-, landschap- en milieuaspecten aan deze locatiekeuze ten grondslag liggen. Geef aan welke type bedrijven (categorie) er komen op het terrein en ga in op de verdere inrichting van het terrein gelet op ruimtelijke inpassing, milieuzonering en verkeersontsluiting. Welke ruimte is er voor niet direct aan vliegtuigafhandeling gerelateerde bedrijven die wel worden aangehouden door de aanwezige voorzieningen?

Werk in het alternatief zonder luchthaven de locatie van een eventueel bedrijventerrein uit op een vergelijkbare wijze en geef aan hoe een dergelijk terrein inspeelt op de vraag en het aanbod in de regio.

Ontsluiting luchthaven en bedrijventerrein

De luchthaven en het bedrijventerrein hebben een verkeersaantrekkende werking. Geef aan of de huidige ontsluitingsstructuur volstaat of dat aanpassing van de infrastructuur en het openbaar vervoer noodzakelijk is. Indien dit laatste het geval is, moet worden aangegeven welke maatregelen worden genomen om de luchthaven te ontsluiten. Besteed daarbij bij tevens aandacht aan de noodzaak en inrichting van calamiteitenroutes.

Tijdens het locatiebezoek heeft de Commissie uitleg gekregen over de mogelijkheden voor de aanpassing van de ontsluiting van de luchthaven. De provincie heeft toegelicht dat het niet wenselijk is om de luchthaven aan de noordkant te ontsluiten, omdat dan de provinciale ecologische hoofdstructuur (PEHS) wordt doorsneden. Andere ontsluitingsroutes via wegen die in de toekomst moeten worden aangepast en intensiever zullen worden gebruikt vormen echter ook een barrière voor zowel natuur als voor recreatief verkeer. De Commissie adviseert directe aansluiting op de snelweg A1, aan de noord of west kant te onderzoeken. Onderzoek tevens of er ook mogelijkheden liggen voor een aansluiting op het spoor. Mitigerende maatregelen kunnen de doorsnijding van de PEHS mogelijk verminderen.

Landschapsontwikkeling en cultuurhistorie

(Her)inrichting van het landschap op het vliegveld en de omgeving is sterk afhankelijk van het al dan niet doorstarten als burgerluchthaven. Zeker bij de herontwikkelingsvarianten biedt het regenereren en beleefbaar maken van het bekenlandschap de mogelijkheid voor de aanleg van een hierop geënt fijnmazig en gedifferentieerd netwerk van recreatieve routes voor wandelaars, fietsers en ruiters in dit 'groene hart' van de Twentesteden.

De Commissie adviseert om de aanwezigheid, samenhang en gelaagdheid van de bestaande structuren en elementen als uitgangspunt te nemen voor de beschrijving van transformaties en nieuwe toevoegingen. Maak daarbij onderscheid tussen wat nog over is uit de periode van vóór de luchthaven en de met de ontwikkeling van de luchthaven verbonden structuren en elementen. Onderzoek de mogelijkheden om bestaande gebouwen en bouwwerken door transformatie en toevoeging geschikt te maken voor nieuwe functies. Bij hergebruik en/of transformatie van bestaande structuren en volumes kan meerwaarde worden verkregen op het gebied van architectuurkwaliteit, cultuurhistorie, beleving, kosten en zuinig omgaan met grondstoffen en energie. Geef daarom bij sloop van structuren en elementen een expliciete verantwoording waarom niet wordt gekozen voor hergebruik en/of transformatie.

Natuurontwikkeling

Wanneer drainage kan worden verminderd of gestopt en waterlopen ontduikerd, kunnen ecohydrologische relaties in het gebied nieuw leven worden ingeblazen. Natuurontwikkeling, grootschalig maar ook kleinschalig, kan in dit gebied wezenlijke nieuwe waarde opleveren. Het uitwerken van enkele specifieke voorbeelden, zoals bijvoorbeeld een ontwikkeling waarbij aansluiting wordt gezocht met en op bestaande nabij gelegen natuurgebieden (grootschalig) of behoud en versterking van op de vliegbasis Twente ontstane natuurwaarden (kleinschalig) kan wezenlijk inzicht geven in de mogelijkheden en de kosten en baten ervan.

Woningbouw

Ontwikkeling van Zuidkamp en Overmaat (tot 50 ha woningbouw in de nabijheid van de huidige vliegbasis) zal op haalbaarheid getoetst moeten worden (ook al niveau 1) bij de burgerluchtvaartalternatieven. Bij de herontwikkelingsalternatieven zijn beide locaties integraal onderdeel van de gebiedsontwikkeling.

7. EFFECTBESCHRIJVING

7.1 Toelichting

De effectbeschrijving in de startnotitie is gericht op de inpassing en het gebruik van de luchthaven. Dit hoofdstuk gaat in aansluiting daarop in op de luchtvaartgerelateerde effectbeschrijving en bevat geen effectbeschrijving van de overige activiteiten van de gebiedsontwikkeling. De provincie heeft aangegeven (overleg met de Commissie 16 mei 2007) na uitwerking van niveau 1 aanvullende richtlijnen te willen opstellen voor de effectbeschrijving van de gebiedsactiviteiten op niveau 2. De Commissie wordt te zijner tijd graag uitgenodigd hier aanvullend advies over te geven.

7.2 Algemeen

Voor een goed inzicht in de effecten wordt geadviseerd een onderscheid te maken in:

1. de inpassing van de luchthaven;
2. het gebruik van de luchthaven;
3. eventuele aanleg van nieuwe gebiedsontsluitende infrastructuur.
4. activiteiten die onderdeel zijn van de gebiedsontwikkelingen (voor zover bekend en voldoende concreet);

7.3 Geluid

De initiatiefnemer anticipeert op de nieuwe wetgeving RBML. De Commissie adviseert daarom uit te gaan van het concept besluit Burgerluchthavens (versie 19 april 2006). In dit conceptbesluit staat in artikel 8 welke geluidsgrootheden en waarden berekend dienen te worden:

- een geluidscontour in 47 dB(A) L_{den} ;
- een geluidscontour in 55 dB(A) L_{den} ;
- een geluidscontour in 40 Ke;
- een geluidscontour in 55 Ke;

- een geluidscontour in 72 dB(A) L_{den} .

Bovendien vereist Artikel 11 van dit besluit het volgende inzichtelijk te maken:

- aantal en identificatie van woningen en geluidsgevoelige gebouwen met een geluidbelasting van 72dB(A) L_{den} of meer in verband met de wijziging van de bestemming;
- aantal en identificatie van woningen met een geluidbelasting van 40 Ke of meer ten behoeve van isolatie;
- aantal en identificatie van geluidsgevoelige gebouwen met een geluidbelasting van 55 Ke of meer ten behoeve van isolatie.

De Commissie adviseert om de berekeningen te baseren op dezelfde meteorologische gegevens (ten behoeve van het voorspelde baangebruik), zoals omschreven in referentiesituatie.

Naast deze (toekomstige) wettelijke bepalingen adviseert de Commissie het volgende inzichtelijk te maken:

- het aantal gehinderden, woningen en geluidsgevoelige objecten binnen de L_{den} contourschillen lopend van 45 dB(A) in met stappen van 5dB(A). De bedoelde gehinderden corresponderen met indicator “hinder” in paragraaf 7.9;
- het aantal gehinderden, woningen en geluidsgevoelige objecten binnen de L_{night} contourschillen lopend van 35 dB(A) met stappen van 5 dB(A). De bedoelde gehinderden corresponderen met indicator “hinder” in paragraaf 7.9;
- voor elk alternatief een onderlinge vergelijking in geluidbelasting voor het gehele studie gebied. De verschillen in geluidbelasting dienen inzichtelijk gemaakt te worden door hoge resolutie grid berekeningenresultaten van elkaar af te trekken (zogenaamde deltavelden);
- wat de invloed is op de geluidbelasting van de kleine luchtvaart en de grote luchtvaart;
- een kwalitatieve onderbouwing van de cumulatie van geluid van het luchtverkeer en overige geluidsbronnen (zoals wegverkeer);
- de ligging van stiltegebieden;
- een analyse van de toename van de geluidbelasting veroorzaakt door het luchthavengebonden wegverkeer indien de verkeersintensiteit van totale hoeveelheid van het huidige wegverkeer met 30% zal stijgen (overeenkomstig met 1dB(A)).

7.4 Externe veiligheid

Het **plaatsgebonden risico** dient in beeld te worden gebracht door de ligging van de individueel-risicocontouren $5 \cdot 10^{-5}$, 10^{-5} , 10^{-6} en 10^{-7} , het aantal woningen binnen deze contouren en het aantal omwonenden. Tevens dient te worden aangegeven of zich binnen deze contouren kwetsbare objecten bevinden. Binnen de 10^{-5} -contouren dienen ook de beperkt kwetsbare objecten (zoals bedrijfsruimten) in beeld te worden gebracht.

Het **groepsrisico** dient te worden weergegeven voor het hele studiegebied. Het groepsrisico moet worden weergegeven in de vorm van de zogenoemde FN-curve. Dit is een weergave van het verband tussen de kans op en de omvang van een incident met meerdere slachtoffers. Voor het groepsrisico worden de mensen meegenomen, die zich binnen het studiegebied bevinden, zowel in

woningen als in andere gebouwen. De modellering van de populatie in de omgeving (gebouwen- en woningenbestand) dient voldoende verfijnd te zijn in relatie met de te beschouwen effecten (inslaggebied). Daarbij dient in de populatiedichtheid, waarin alle gebouwen meegenomen moeten worden waar zich mensen bevinden, onderscheid gemaakt te worden naar de dag- en de nachtsituatie.

In het Externe Veiligheidsbeleid en het beleid op het gebied van Crisis- en Rampenbestrijding geldt de algemene beleidslijn dat de acceptatie van een toename van het rampenpotentieel (het groepsrisico) moet worden gemotiveerd en in dat kader moet worden aangegeven hoe het met de rampenbestrijding en met de eventuele zelfredzaamheid van de omwonenden is gesteld.

7.5 Luchtkwaliteit

Onderzoek de bijdrages van het vliegverkeer en van het aan de luchthaven (en voor zover bekend overige activiteiten gebiedsontwikkeling) gerelateerde autoverkeer aan de luchtverontreiniging. Samen met de bijdragen van de andere bronnen van luchtverontreiniging resulteert dit in een overzicht van totale concentraties. Deze totale concentraties moeten aan de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit worden getoetst.

Geef voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂), middels contourenkaarten op basis van modelberekeningen, inzicht in de concentratieniveaus en eventuele overschrijdingen van grenswaarden (en plandrempels voor NO₂), zowel in de referentiesituatie als bij de uitvoering van de voorgenomen activiteit. Beschrijf:

- de ligging en grootte van eventuele overschrijdingsgebieden;
- de hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden;
- de hoeveelheid woningen en personen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de verschillende overschrijdingsgebieden;
- de mate van overschrijding van grenswaarden ter hoogte van woningen en andere gevoelige bestemmingen.

Opgemerkt kan worden dat in de regel de grenswaarden voor de overige stoffen uit het Blk 2005 (SO₂, CO, Pb en benzeen) niet zullen worden overschreden. Gezien jurisprudentie beveelt de Commissie dan toch aan de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te nemen.

In het Besluit luchtkwaliteit 2005 is de mogelijkheid opgenomen om projecten, die leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit, te salderen met samenhangende maatregelen die een verbetering van de luchtkwaliteit tot gevolg hebben. Mocht een dergelijke verslechtering aan de orde zijn en de normen uit het Besluitluchtkwaliteit niet worden gehaald, dan kan de saldobenadering worden toegepast. Dan moet wel aannemelijk worden gemaakt dat voldaan wordt aan de in de Ministeriële regeling voor de uitwerking van de saldobenadering gestelde beperkingen naar inhoud, plaats en tijd. Beschrijf bij toepassing de te treffen maatregelen en maak aannemelijk dat er bij de toepassing van de saldobenadering voor de luchtkwaliteit per saldo minimaal sprake is van een stand-still situatie.

7.6 Verkeer

Geef inzicht in de aantallen en herkomst van de vertrekkende reizigers en de bestemmingen van de aankomende reizigers, alsmede de verdeling in vervoerswijze (modal split). Maak tevens de relatie tussen OV-gebruik en OV-aanbod inzichtelijk.

Het gaat niet alleen om passagiers en luchtvracht, maar ook om verkeer ten gevolge van het bedrijventerrein en andere activiteiten. Daarnaast speelt de vraag of met het bestaande wegennetwerk kan worden volstaan of dat er capaciteitsvergroting nodig is of dat er zelfs nieuwe wegenstructuren dienen te komen. Ga in op de wegvakbelastingen en de effecten op de omgeving (geluid, lucht, barrière) van bestaande en eventuele nieuwe (weg)infrastructuur.

7.7 Natuur

De startnotitie geeft een te strikte inperking van het natuuronderzoek. Beschreven moet worden welke effecten de verschillende alternatieven hebben op relevante natuurwaarden in het studiegebied. Daartoe dienen uiteraard de aanwezige natuurwaarden te worden beschreven, moet nagegaan worden welke type effecten van het project mogelijk zijn en kan dan worden beoordeeld in welke mate de aanwezige natuurwaarden door de mogelijke effecten worden beïnvloed. Uiteraard heeft de beschermingsstatus van de aanwezige natuurwaarden relevantie (Natuurbeschermingswet, Flora- en faunawet ecologische hoofdstructuur, andere beschermingsregimes). Geef de ligging van natuurgebieden weer en beschrijf hun beschermingsstatus (beschermd natuurmonument, Vogel- en/of Habitatrichtlijngebied c.q. Natura 2000-gebied, ecologische hoofdstructuur, etc.). Dit is de basis voor een goede effectenbeschrijving. Zorg dat niet alleen negatieve effecten goed in beeld worden gebracht, maar besteed hier ook aandacht aan positieve effecten bijvoorbeeld als gevolg van natuurontwikkeling (bijvoorbeeld bij herstel bekenstructuur en een duurzaam waterbeheer).

Gebiedsbescherming

De gebieden, die in het kader van de Vogel- en/of Habitatrichtlijn zijn aangewezen en zullen worden aangewezen als Natura 2000-gebied, hebben een juridisch zware beschermingsstatus. Alle activiteiten of plannen, die mogelijk van invloed kunnen zijn op de natuurlijke kenmerken van een Natura 2000-gebied, zijn vergunningplichtig op grond van de natuurbeschermingswet. Overigens moet ook nagegaan worden in hoeverre er in Duitsland gebieden, die in het kader van de Vogel- en/of Habitatrichtlijn zijn aangewezen of geacht worden te zijn aangewezen, effecten kunnen ondervinden.

De Commissie stelt de volgende werkwijze voor:

- ga na of en zo ja hoe vliegverkeer (negatieve) effecten kan hebben op de soorten en habitats waarvoor de Natura 2000-gebieden in de omgeving zijn aangewezen. Gebruik beschikbare literatuurreviews, en vul deze zo nodig aan¹⁷. Van belang is dat het hier met name gebieden betreft die oorspronkelijk als Habitatrichtlijngebied en niet als Vogelrichtlijngebied zijn aangewezen;

¹⁷ Voor vogels en sommige andere diersoorten kunnen effecten worden ingeschat op basis van de beschikbare informatie over de vlieghoogtes en afstanden waarop deze soorten kunnen worden verstoord door vliegtuigeluid.

- bepaal vervolgens welke Natura 2000-gebieden significant nadelige gevolgen kunnen ondervinden van gewijzigd gebruik van Luchthaven Twente;
- bepaal vervolgens per relevant Natura 2000-gebied de omvang van effecten¹⁸ op soorten waarvoor instandhoudingsdoelen zijn opgesteld¹⁹ en die mogelijk kunnen worden beïnvloed door vliegtuigen. Betrek daarbij ook de vlieghoogte van vliegtuigen²⁰;
- bepaal het populatiedeel dat mogelijk wordt beïnvloed²¹ en volg bij grote onzekerheden ook de *worst-case* benadering. Toets dit zo mogelijk aan de kwantitatieve behoud- en eventuele hersteldoelen;
- geef tenslotte aan wat het gewijzigd gebruik van Luchthaven Twente betekent of kan betekenen voor het realiseren van de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden. Betrek daarbij ook de cumulatieve effecten. Geef aan wat de consequenties of vervolgstappen naar aanleiding hiervan kunnen zijn, bijvoorbeeld doorlopen van de ADC-criteria²².

Soortbescherming

Vermeld aan de hand van verspreidingsgegevens welke beschermde planten en dieren voorkomen in het gebied dat betrokken wordt bij de gebiedsontwikkeling van de luchthaven (nieuwe toegangswegen, bedrijventerrein e.d.). Geef aan of op grond van artikel 75 van de Flora en faunawet (Ffw) een ontheffing moet worden aangevraagd. Indien dat vereist is, geef dan aan welke maatregelen worden getroffen om een succesvolle ontheffingprocedure te doorlopen. Ga in op de soorten die vermeld staan in tabel 2 en 3 van bijlage 1 van het *Besluit houdende wijziging van een aantal algemene maatregelen van bestuur in verband met wijziging van artikel 75 van de Flora- en faunawet en enkele andere wijzigingen* (AMvB artikel 75 Ffw). Motiveer in het geval dat een ontheffing nodig is, op grond waarvan verondersteld wordt dat deze ontheffing verleend zal worden²³.

Op de toekomstige luchthaven zal, net als nu maar wellicht in andere (intensievere?) vorm, sprake zijn van 'bird control'. Dit zal enerzijds ook als milieueffect moeten worden beschreven, anderzijds is deze activiteit ontheffingsplichtig op grond van de Flora- en faunawet.

Vrijwaringszone Luchthavenindelingsbesluit

Als gevolg van het te nemen Luchthavenindelingsbesluit zal er een 'vogelvrijwaringszone' van 6 km worden ingesteld. Dat heeft o.a. consequenties voor 'nieuwe natuur', maar ook voor diverse typen andere ontwikkelingen binnen die zone. Deze consequenties dienen in beeld te worden gebracht.

¹⁸ Maak wanneer relevant onderscheid naar de verschillende functies van de Natura 2000-gebieden voor de relevante soorten (broeden, rusten, foerageren, ruien, etc.) en habitats.

¹⁹ Zie hiervoor de Natura 2000-gebiedendocumenten.

²⁰ Het rapport "Effecten van veranderingen in het vliegverkeer van en naar de vliegvelden Lelystad en Maastricht in relatie tot de vigerende natuurwetgeving" (Lensink et al. 2002, Bureau Waardenburg) geeft hiervoor een goede aanzet.

²¹ Hiervoor zijn in principe verspreidingsgegevens en kwantitatieve gegevens nodig. Ook de ligging van o.a. slaapplekken en ruiplaatsen zijn daarbij van belang.

²² Alternatief, Dwingende redenen van openbaar belang en Compensatie: Zie hiervoor onder andere de Algemene Handreiking Natuurbeschermingswet 1998 van het Ministerie van LNV, september 2005

²³ Voor het MER van belang voor zover dit duidelijk maakt of (en hoe) schade aan de staat van instandhouding van beschermde soorten wordt voorkomen, al dan niet na mitigatie. De ontheffingaanvraag op grond van de Flora- en faunawet is een zelfstandige procedure (Dienst Regelingen toetst deze procedureel, DLG toetst inhoudelijk). Informatie ten behoeve van de ontheffingaanvraag behoeft dus niet volledig in het MER te worden opgenomen.

7.8 Kwaliteit van de leefomgeving

In aanvulling op de startnotitie adviseert de Commissie om voor ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit, de kwaliteit van de leefomgeving, zoals die door omwonenden en andere gebruikers wordt beoordeeld, in brede zin te inventariseren. Richt deze inventarisatie vooral op het opsporen van fysieke en immateriële knelpunten en op het verkrijgen van inzicht in oplossingen van die knelpunten. Beschouw de verschillende milieuaspecten in onderling verband, bezien vanuit het perspectief van de betrokkenen. Betrek bij deze inventarisatie ook het oordeel van de betrokkenen over de kwaliteit van informatie, communicatie en participatie.

Herhaal de hierboven aangeduide inventarisatie op gezette tijden tijdens en na het planvormingsproces en gebruik de uitkomsten bij het uitwerken en prioriteren van verbeteringen.

7.9 Gezondheid²⁴

Beschrijf de verandering van gezondheid aan de hand van de volgende indicatoren²⁵:

- hinder;
- slaapverstoring;
- hart- en vaatziekten;
- ademhalingsziekten.

Geef aan hoe in de toekomst deze indicatoren worden gebruikt ter toetsing van de ontwikkelingen in de praktijk. Houd er hierbij rekening mee dat ook buiten de normcontouren, voor geluid (55 Lden) en luchtverontreiniging, effecten kunnen optreden en besteed hier aandacht aan²⁶.

De Commissie geeft in overweging tevens een gezondheidsbelevingsonderzoek uit te voeren en dat bij realisering van het project te herhalen. Verzamel data en doe zo nodig aanvullend gezondheidsonderzoek.

Naast genoemde 'klassieke' gezondheidsdeterminanten doet de Commissie de suggestie om ook andere aspecten die van belang worden geacht voor de volksgezondheid mee te nemen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de aanwezigheid van natuur en groen en de mogelijkheden voor bewegen en ontspanning²⁷.

7.10 Landschap en cultuurhistorie

Beschrijf de invloed van de alternatieven op de in hoofdstuk 6 genoemde kwaliteitsaspecten (landschap, cultuurhistorie en natuur). In hoeverre wordt de bekenstructuur opgepakt? Is er sprake van een fijnmazig en gedifferentieerd netwerk van recreatieve routes? In hoeverre is de aanwezigheid, samenhang

²⁴ Voor meer informatie over gezondheid in m.e.r. zie <http://www.gezondheidinmer.nl/isurvey/>

²⁵ Healthy Airports (2) A set of indicators for comparing environmental health performance of airports in Europe, november 2004, Universiteit Maastricht, Department of Health Risk Analysis and Toxicology. Zie ook de RIVM-voorstellen voor Schiphol en Rijnmond.

²⁶ Onderzoeksmethoden die als basis voor deze beschrijving kunnen worden gehanteerd zijn de GES-Stad&Milieu aanpak (GGD) of de URBIS-aanpak (TNO).

²⁷ Zie voor meer informatie: Invloed van natuur op sociaal, psychisch en lichamelijk welbevinden. Den Haag: Gezondheidsraad, Raad voor Ruimtelijk, Milieu- en Natuuronderzoek, 9-6-2004: Publicatie Gezondheidsraad nr. 2004/9, publicatie RMNO nr A02a.

en gelaagdheid van bestaande structuren en elementen herkenbaar als uitgangspunt voor transformatie en nieuwe toevoegingen en welke nieuwe culturele en landschappelijke kwaliteiten worden gecreëerd? Hoe ontwikkelen zich de verhoudingen tussen dicht en open, stenig en groen, druk en rustig?

7.11 Bodem en water

Beschrijf de huidige geo-hydrologische situatie met betrekking tot grond- en oppervlaktewater in relatie tot de verschillende bodemlagen. Ga na op welke wijze een vernatuurlijking en verduurzaming van de waterhuishouding gewenst en haalbaar is. Met name de effecten van het terugbrengen van een natuurlijk bekensysteem en benutten van kwelpotenties verdienen nadere aandacht. Geef aan of en waar plekken met bodemvervuiling te verwachten zijn die voor bodemsanering in aanmerking komen.

8. OVERIGE OPMERKINGEN

Leemten in milieu-informatie

Geef aan over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Het benodigde onderzoek om cruciale leemten in kennis op te heffen, dient hierbij inzichtelijk te worden gemaakt.

Evaluatieprogramma

Bij het besluit zal het bevoegd gezag een evaluatieprogramma vast moeten stellen. Het verdient aanbeveling dat het MER reeds een aanzet voor een evaluatieprogramma bevat. De Commissie adviseert hierbij in het bijzonder aandacht te besteden aan geluid en gezondheid.

Vorm en presentatie

De Commissie adviseert om bij de gebiedsontwikkeling gebruik te maken van toegankelijk beeld- en kaartmateriaal dat duidelijk maakt wat de effecten zijn. Gebruik recent kaartmateriaal (schaal 1:25.000) met een duidelijke legenda. Neem tenminste één kaart op met alle gebruikte topografische namen. Voeg een duidelijke begrippen- en afkortingenlijst als bijlage toe. Zorg voor een goed leesbare, publieksvriendelijke samenvatting waarin de belangrijkste keuzemogelijkheden met hun beoordeling staan weergegeven. Vertaal de samenvatting in het Duits.


BIJLAGEN

bij het advies over de reikwijdte en het detailniveau
van het milieueffectrapport
Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o.

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 1 maart 2007 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

	Commissie voor de milieueffectrapportage
ingekomen :	18 MAART 2007
nummer	
dossier	1893 1/m3
kopie naar :	HL

Commissie voor de milieueffectrapportage
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT



www.overijssel.nl

Postadres
Provincie Overijssel
Postbus 10078
8000 GB Zwolle

Telefoon 038 499 88 99
Telefax 038 425 75 01

Uw kenmerk	Uw brief	Ons kenmerk	Datum
		2007/0123074	1 maart 2007
Bijlagen	Doorkiesnummer	Inlichtingen bij	07.10.2007
2	038 499 75 08 038 499 76 31	de heer H.A. Hamstra de heer E. Dijk	

Onderwerp

Start procedure milieueffectrapportage gebiedsontwikkeling luchthaven Twente e.o.

In 2003 heeft de regering besloten de militaire vliegbasis Twenthe, gelegen in het gebied tussen de steden Oldenzaal, Hengelo en Enschede, als zodanig te gaan sluiten. De gemeente Enschede en de provincie Overijssel hebben vervolgens besloten te onderzoeken of een doorstart als burgerluchthaven mogelijk zou zijn. De gemeente Enschede treedt daarbij, vooruitlopend op een nieuwe exploitant, op als initiatiefnemer voor de burgerluchthavenfunctie, en de provincie Overijssel als initiatiefnemer voor de aanpassingen aan het Streekplan Overijssel die nodig zijn om een burgerluchthaven mogelijk te maken. Voorts houden wij er rekening mee dat Provinciale Staten, na inwerkingtreding van het wetsvoorstel Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (Kamerstukken 30452), het bevoegde bestuursorgaan zullen zijn om een luchthavenbesluit vast te stellen.

De raad van de gemeente Enschede en de staten van de provincie Overijssel zijn van mening dat het noodzakelijk is om de mogelijke gevolgen van deze voornemens voor het milieu te onderzoeken. Zij hebben in december 2006 ingestemd met de startnotitie die beschrijft welke milieuaspecten onderzocht moeten worden ter voorbereiding van de besluiten die op zeker moment genomen moeten worden over de mogelijkheden voor een burgerluchthaven. De startnotitie geeft de basis voor de gewenste reikwijdte en het gewenste detailniveau voor het milieueffectrapport waar het de aspecten van een plan-m.e.r. betreft (zoals bedoeld in de artikelen 7.11b en 7.11c Wm), en is gelijktijdig het startpunt van de besluit-m.e.r.-procedure, waarin de startnotitie richtinggevend is voor de vast te stellen richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen milieueffectrapport (zoals bedoeld in de artikelen 7.12 en 7.13 Wm).

Bij correspondentie graag ons kenmerk vermelden.

RABO Zwolle 3973.41.121

Per 24 juni 2006 heeft de provincie nieuwe telefoonnummers en e-mail adressen. Het nieuwe algemene nummer is 038 499 88 99, het e-mail adres postbus@overijssel.nl.

Bezoekadres
Luttenbergsstraat 2 Zwolle

Bij deze brief zenden wij u een exemplaar van de startnotitie toe, en de tekst van de advertentie waarmee wij bekend maken dat deze procedure start. De formele startdatum is daarmee bepaald op 12 maart 2007.

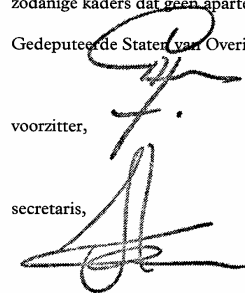
Wij verzoeken u om ons advies uit te brengen over de reikwijdte en detailniveau respectievelijk de richtlijnen voor het op te stellen MER., zoals bedoeld de in artikelen 7.11c en 7.14 Wm. Wij bieden een ieder de gelegenheid om mondeling of schriftelijk zienswijzen bij ons in te dienen, in de periode van 12 maart 2007 tot en met 23 april 2007. Wij zullen de zienswijzen die aan ons worden toegezonden en het verslag van de zittingen waarbij zienswijzen mondeling worden ingebracht onmiddellijk aan u doorzenden.

Wij stellen het op prijs indien u in uw advies ook aandacht wilt besteden aan de vraag of u het met ons eens bent dat voor wijziging van de bestemmingsplannen van de gemeenten Enschede, Hengelo, Oldenzaal, Losser en Dinkelland, op grond van de voorgestelde doorwerking van een luchthavenbesluit, geen aparte of aanvullende MER-verplichtingen of onderzoeken nodig zijn. Naar onze opvatting zijn het streekplan en het luchthavenbesluit, waarvoor dit MER gemaakt wordt, zodanige kaders dat geen aparte MER nodig is.

Gedeputeerde Staten van Overijssel,

voorzitter,

secretaris,

The image shows two handwritten signatures in black ink. The first signature is larger and more stylized, positioned above the text 'voorzitter,'. The second signature is smaller and more compact, positioned above the text 'secretaris,'.

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie

in Twentsche Courant Tubantia, Bornse Courant, Dinkelland Visie, Rond Haaksbergen en Holtens Nieuwsblad d.d. 8 maart 2007, Almelo's Weekblad, Twents Volksblad, Hengelosch Weekblad, Nieuwe Dinkellander, Nieuwsblad voor Oldenzaal en Op en rond te Essen d.d.13 maart 2007 en in Huis aan huis Enschede, Hof Weekblad, De Koerier en De Driehoek d.d. 14 maart 2007



STARTNOTITIE voor de MILIEUEFFECTRAPPORTAGE Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o.

Bekendmaking door Gedeputeerde Staten van Overijssel.

Startnotitie vastgesteld

De Provincie Overijssel en de gemeente Enschede hebben een startnotitie vastgesteld voor de milieueffectrapportage gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o.. Deze milieueffectrapportage wordt opgesteld om de mogelijke effecten in beeld te brengen van de herontwikkeling van de huidige militaire vliegbasis Twenthe naar een regionale burgerluchthaven, met inbegrip van versterking van de groene inbedding van de luchthaven en een herschikking van de toegestane oppervlakte voor bedrijventerrein. Voor zo'n gebiedsontwikkeling zijn verschillende besluiten nodig: een wijziging van het streekplan Overijssel, een passende beoordeling volgens de natuurbeschermingswetgeving, een Luchthavenbesluit volgens de te wijzigen 'Wet luchtvaart', en wijziging van de bestemmingsplannen in Enschede, Hengelo, Oldenzaal, Dinkelland en Losser. In de startnotitie geven Overijssel en Enschede aan welke varianten en welke aspecten onderzocht gaan worden. Daarmee is de startnotitie richtinggevend voor de vast te stellen richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen milieueffectrapport. Omdat hierbij de besluit-m.e.r. en de plan-m.e.r. worden gecombineerd, vormt de startnotitie daarnaast ook een aanzet voor de gewenste reikwijdte en het gewenste detailniveau van het milieueffectrapport. De gemeente Enschede heeft hierbij, vooruitlopend op een nieuwe exploitant, de rol van initiatiefnemer voor de luchthavenactiviteiten waarvoor de provincie Overijssel een luchthavenbesluit zal moeten nemen. De provincie Overijssel is primair verantwoordelijk voor de wijziging van het Streekplan.

Opstellen richtlijnen voor milieueffectrapportage

Naar aanleiding van de startnotitie wordt een ieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze te geven en opmerkingen te maken over de gewenste inhoudelijke richtlijnen voor de milieueffectrapportage. Ook de onafhankelijke commissie voor de Milieueffectrapportage brengt over de vast te stellen richtlijnen advies uit en betreft daarbij de binnengekomen zienswijzen. Daarnaast wordt de wettelijke adviseurs advies gevraagd. De bestuurlijke gesprekspartners in Duitsland wordt eveneens de gelegenheid geboden te reageren.

Vervolgens zullen Provinciale Staten van Overijssel de richtlijnen vaststellen, waarin definitief wordt bepaald welke aspecten en alternatieven in de milieueffectrapportage moeten worden onderzocht. In de richtlijnen worden tevens de reikwijdte en het detailniveau voor het op te stellen MER vastgelegd. Zij doen dat na overleg met de gemeentebesturen van Enschede, Hengelo, Oldenzaal, Losser en Dinkelland.

Opstellen milieueffectrapportage

Na vaststelling van de richtlijnen wordt de milieueffectrapportage daadwerkelijk opgesteld. Als de milieueffectrapportage klaar is en aanvaardbaar is bevonden kan iedereen te zijner tijd een zienswijze daarover indienen. Ook de onafhankelijke commissie voor de Milieueffectrapportage en de wettelijke adviseurs brengen daar dan weer advies over uit.

¹ Een voorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart is in behandeling bij de Tweede Kamer; de wijziging houdt onder meer in dat Provinciale Staten een Luchthavenbesluit kunnen nemen.

Het uiteindelijke voorstel voor het streekplan en het luchthavenbesluit, met een voorstel over de vraag in welke vorm en omvang burgerluchtvaart en andere activiteiten mogelijk gemaakt zullen worden, wordt door Gedeputeerde Staten van Overijssel aan Provinciale Staten voorgelegd nadat zij de milieueffectrapportage en de reacties daarop grondig hebben kunnen bestuderen en met de betrokken gemeentebesturen overleg hebben gevoerd.

Waar ligt de startnotitie ter inzage

De startnotitie kan van 12 maart tot en met 23 april 2007 op de volgende plaatsen worden ingezien:

1. bij de publieksbalie van het stadskantoor van Enschede (Hengelosestraat 51), van 08.00 uur tot 12.30 uur, alsmede buiten deze uren na telefonische afspraak (tel. 053 483 11 11);
2. elke werkdag tijdens werkuren in het stadskantoor van Hengelo, afdeling Milieu, Burg. Jansenplein 33 te Hengelo en buiten deze uren na telefonische afspraak (tel. 074 245 96 55);
3. bij de publieksbalie in het stadhuis van Oldenzaal, Ganzenmarkt 1, 7571 CD Oldenzaal, maandag 12.30 - 20.00 uur, woensdag 8.30 - 17.00 uur, dinsdag, donderdag en vrijdag 8.30 - 13.00 uur. Buiten deze uren na telefonische afspraak (tel. 0541 588 167);
4. Gemeente Dinkelland, gemeentehuis te Denekamp, Burg. Hoogklimmerstraat 2, op de kamer van het team Communicatie, 1^e etage. ma-vr. van 8.30-16.30 uur;
5. gemeentehuis van Losser, publieksbalie, ma, di, wo en vrij van 08.30 tot 12.30 uur, donderdags ook van 13.30 tot 18.00 uur;
6. alle overige gemeentehuizen in Twente, te weten Almelo, Borne, Haaksbergen, Hellendoorn, Hof van Twente, Rijssen-Holten, Tubbergen, Twenterand en Wierden;
7. op werkdagen vanaf 09.00 uur tot 17.00 uur bij Provincie Overijssel, receptie, Luttenbergstraat 2 te Zwolle. Indien u de stukken bij de eenheid EMT wilt inzien, verzoeken wij u een afspraak te maken met mevrouw Y.T. Steggink-Peters (tel. 038 499 7565). Desgevraagd bestaat de mogelijkheid om de stukken buiten deze uren in te zien.

Een exemplaar van de startnotitie kunt u downloaden van de website www.luchthaventwente.nl, of aanvragen bij mevrouw Y.T. Steggink-Peters, tel. 038 499 7565.

Meer informatie en achtergronddocumenten zijn eveneens te vinden op de website www.luchthaventwente.nl.

Naar wie moet u uw schriftelijke reactie zenden en voor wanneer

Vanaf 12 maart 2007 tot en met 23 april 2007 kunnen zienswijzen ten behoeve van de opstelling van de richtlijnen schriftelijk worden ingediend bij Gedeputeerde Staten van Overijssel, Postbus 10078, 8000 GB Zwolle, of per e-mail naar postbus@overijssel.nl.

Informatieve inloopbijeenkomsten, mogelijkheid voor mondelinge reactie

De provincie Overijssel organiseert openbare informatieve inloopbijeenkomsten in de gemeenten in de omgeving van de luchthaven. Hier wordt de Startnotitie toegelicht en kunnen belangstellenden vragen stellen en hun zienswijze op de op te stellen richtlijnen mondeling geven.

De bijeenkomsten worden gehouden op:

19 maart 2007, van 16.00 uur tot 20.00 uur Café restaurant Kothman, Enschedesestraat 127 in Oldenzaal (Vanaf 20.00 uur vindt er een informatieavond en een forumdiscussie plaats samen met het Comité tegen doorstart vliegveld Twente, bestuurders en belangstellenden).

26 maart 2007, van 16.00 uur tot 20.00 uur bij Frans op den Bult, Hengelosestraat 6 in Deurningen

27 maart 2007, van 17.00 uur tot 21.00 uur in het stadhuis van Hengelo

29 maart 2007 van 16.00 uur tot 20.00 uur in het stadhuis van Enschede

2 april 2007, van 19.00 uur tot 22.00 uur in De Vereniging, Dorpsstraat 7 in De Lutte

Uw reactie wordt door de provincie doorgezonden naar de commissie voor de Milieueffectrapportage, die de reactie bij haar advies over de richtlijnen betreft.

Degenen die hebben gereageerd op de startnotitie ontvangen een afschrift van het advies van de commissie, en van de definitieve Richtlijnen die door Provinciale Staten worden vastgesteld.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer:

Streekplanwijziging: Gedeputeerde Staten van Overijssel
Luchthavenbesluit: College van burgemeester en wethouders van Enschede

Bevoegd gezag: Provinciale Staten van Overijssel (coördinerend bevoegd gezag)

Besluit: streekplanwijziging, luchthavenbesluit en bestemmingsplanwijzigingen.

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C06.1

Activiteit: Het realiseren van doorontwikkeling op vliegbasis Twenthe van militaire status naar een burgerluchtvaartterrein Twente op basis van een integrale gebiedsontwikkeling.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 12 maart 2007

reikwijdte en detailniveau advies uitgebracht: 24 mei 2007

Bijzonderheden:

- **Besluitvormingsproces** in kaart brengen, geef aan in welk besluit wel/niet doorstart van burgerluchtvaart wordt vastgelegd en hoe de andere besluiten hieraan zijn gekoppeld in tijd en inhoud. Licht de consequenties van de wetwijziging Regeling Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) nader toe.
- **probleemanalyse** en **projectdoelstelling**, de Commissie gaat er van uit dat de achterliggende bredere doelstellingen, zoals economische ontwikkeling en gebiedsontwikkeling uitgangspunt zijn. Dit houdt in dat het geformuleerde projectdoel van doorstart burgerluchtvaart beschouwd zou kunnen worden als één van de mogelijke oplossingen om een achterliggende doelstelling te realiseren.
- uitwerking van alternatieven op **2 niveaus**:
 - niveau 1, een plan-MER, met globale **strategische** uitwerking van alle alternatieven, gekoppeld aan de streekplanwijziging. De Commissie adviseert de maatschappelijke kostenbaten analyse (MKBA) in tijd en inhoud nadrukkelijk af te stemmen met niveau 1. De Commissie doet de suggestie om een tussentijds bestuurlijke keuzemoment of voorlopige besluitvorming in te lassen. Ga op dit niveau na of een passende beoordeling nodig is;
 - niveau 2, een besluit-MER, een nadere uitwerking van de geselecteerde haalbare alternatieven op een groter **detailniveau**.
- werk als strategische **alternatieven** op niveau 1 uit:
 - een **doorstart van de burgerluchtvaart** met een '**ondergrens'**alternatief dat ook op termijn nog rendabel is en een **ambitiealternatief**. Deze alternatieven geven de realistische bandbreed-

te aan voor een - ook op termijn - rendabele exploitatie van een burgerluchthaven waarbinnen nog diverse inrichtingsalternatieven denkbaar zijn;

- een **herontwikkeling zonder luchtvaart** met als (sub)alternatieven een **maximale natuur- en landschapsontwikkeling** en een **integrale ontwikkeling** met ruimtelijk-economische doelen.
- Werk de **gebiedsontwikkelingsactiviteiten** verder uit op niveau 2.

Samenstelling van de werkgroep:

prof.dr. B.J.M. Ale

ir. M.A. Brouwer

drs. S. Dirksen

G.F.W. Herngreen

ir. W.H.A.M. Keijsers

prof.dr. W.F. Passchier

drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep: drs. R. Meeuwsen

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum reactie	van persoon of instantie	plaats
1.	20070319	R. Tijsseling	Enschede
2.	20070320	L. Schans	Enschede
3.	20070321	Stadt Ochtrup	Ochtrup, Duitsland
4.	20070319	K. Wigger	Oldenzaal
5.	20070326	B.H.M. Ottink	Oldenzaal
6.	20070322	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West	Münster, Duitsland
7.	20070320	G.H. Schutte-Hamnink	Oldenzaal
8.	20070403	R. Hazenkamp	Enschede
9.	20070301	Bezirksregierung Arnsberg	Hagen, Duitsland
10.		J. Kolkman	Markelo
11.	20070413	A. Deursen	
12.	20070416	Familie Boswinkel	De Lutte
13.	20060417	Stichting Houdt Driene Groen	Enschede
14.	20070301	WSD Nordwest	Aurich, Duitsland
15.	20070329	AdviSe Consultancy	Hengelo
16.	200703	Bezirksregierung Münster	Münster, Duitsland
17.	20070416	College van burgemeester en wethouders van Losser	Losser
18.	20070417	College van burgemeester en wethouders van Hengelo	Hengelo
19.	20070417	College van burgemeester en wethouders van Oldenzaal	Oldenzaal
20.	20070419	Natuur en Milieu Overijssel mede namens landschap Overijssel, Natuurmonumenten Overijssel/Flevoland, Staatsbosbeheer regio Oost en Stichting Lonneker land	Zwolle
21.	20070417	Stichting natuur- en Milieuraad Enschede	Enschede
22.	20070413	A.H.H. Hesselink	Oldenzaal
23.	20070415	A. de Bruin	Hengelo
24.	20070420	Th. Korstanje namens Stichting Hart van Twente i.o., Bewonersbelangen Groot Driene/ de Grundel te Hengelo en Wijkraad Zuid Berghuizen	Oldenzaal
25.	20070423	Stadt Nordhorn	Nordhorn, Duitsland
26.	20070418	H.B. Beene	Oldenzaal
27.	20070417	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr	Lingen, Duitsland
28.	20070416	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Niedersachsen e. V.	Schüttorf, Duitsland
29.	20070418	Waterschap Regge en Dinkel	Alemlo
30.		Gedeputeerde Staten van Gelderland	
31.	20070423	Landkreis Grafschaft Bentheim	Nordhorn, Duitsland
32.	20070420	W. Lentink 2x	Enschede
33.	20070419	Twentse Werkgroep Natuurbehoud	Enschede
34.		P.B. Douwes Dekker	Hengelo
35.	20070423	A.J.G.A. Graas	Ootmarsum

nr.	datum reactie	van persoon of instantie	plaats
36.	20070419	Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)	Schiphol
37.	20070423	Deutsche Flugsicherung	Langen, Duitsland
38.	20070423	SER Overijssel	Zwolle
39.	20070416	A.F.M. Haafkes	Oldenzaal
40.	20070423	Stadt Bad Bentheim	Bad Bentheim, Duitsland
41.		A. Bos mede namens Wijkraad Zuid Berghuizen en Stichting Hart van Twente i.o.	
42.	20070421	Natuurkampeerplaats "De Kunne"	De Lutte
43.	20070422	C. Kuijpers	
44.	20070422	Familie de Schipper	De Lutte
45.	20070421	J. Veldhuis	Oldenzaal
46.		Th. Korstanje	
47.	20070319	J. en Y. Greve (mondeling)	Oldenzaal
48.	20070319	H. Frijling (mondeling)	Oldenzaal
49.	20070326	J.G. Wagelaar (mondeling)	Deurningen
50.	20070326	K. van Baalen (mondeling)	Hengelo
51.	20070327	G.J. van Zalk (mondeling)	Hengelo
52.	20070327	Anoniem (mondeling)	
53.	20070327	J. Lindeman (mondeling)	Hengelo
54.	20070329	mevr. Stenvers (mondeling)	Lonneker
55.	20070329	J.H. Schiffel (mondeling)	Enschede
56.	20070322	Bundeswehr-Dienstleistungszentrum Leer	Leer, Duitsland
57.	20070322	Wehrbereichsverwaltung Nord	Hannover, Duitsland
58.	20070319	Behörde für Geoinformation, Landentwicklung und Liegenschaften Meppen	Meppen, Duitsland
59.	20070328	G.J. Stegeman	Hengelo
60.	20070406	G. Minkjan	Hengelo
61.	20070327	Gemeinde Heek	Heek, Duitsland
62.	20070329	Landqirtschaftskammer Niedersachsen	Neuenhaus, Duitsland
63.	20070418	J.G.M. Kothman	Oldenzaal
64.	20070420	Stichting alternatieven vliegveld Twente	De Lutte
65.	20070419	Stichting Wijkraad Hasseler Es	Hengelo
66.	20070420	Rijksdienst voor archeologie, cultuurlandschap en monumenten	Amersfoort
67.	20070419	GGD Twente	Enschede
68.	20070419	L.W.F. Bredschneyder	Oldenzaal
69.	20070420	Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen	Düsseldorf, Duitsland

Alle bovengenoemde inspraakreacties zijn ontvangen door het bevoegd gezag dat ze op de navolgende datum(s) aan de Commissie ter beschikking heeft gesteld:

- nrs. 1 t/m 10 op 13 april 2007
- nrs. 11 t/m 26 op 23 april 2007
- nrs. 27 t/m 46 op 25 april 2007
- nrs. 47 t/m 68 op 26 april 2007
- nr. 69 op 2 mei 2007

Advies over de reikwijdte en het detailniveau van het milieueffectrapport Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o.

De provincie Overijssel en de gemeente Enschede zijn voornemens een doorontwikkeling te realiseren op vliegbasis Twente van militaire status naar burgerluchtvaartstatus op een maatschappelijk, economisch en ruimtelijk verantwoorde wijze. Ten behoeve van deze gebiedsontwikkeling luchthaven Twente moeten verschillende besluiten worden genomen. Een streekplanwijziging voor de inpassing van het luchthavenbesluit, een luchthavenbesluit voor het voortbestaan van de burgerluchtvaart op Twente en de doorvertaling van de gevolgen van het luchthavenbesluit in de bestemmingsplannen van de omliggende gemeenten Enschede, Hengelo, Oldenzaal, Dinkelland en Losser. De activiteit is op basis van deze diverse besluiten zowel plan-m.e.r.- als besluit-m.e.r.-plichtig (m.e.r. staat voor milieueffectrapportage). Dit advies van de Commissie gaat in op het Milieueffectrapport (MER) dat ten behoeve van de verschillende besluiten moet worden opgesteld.

ISBN: 978-90-421-2119-5