

**NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU I.K.V.
M.E.R.-PROCEDURE LUCHTHAVENBESLUIT
TWARTE**

AREA DEVELOPMENT TWENTE

6 september 2011
075545836:0.1

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Te nemen besluiten	4
1.3	M.e.r.-plicht en m.e.r.-procedure	5
1.4	Planning	8
1.5	Waar kunt u inspreken	8
1.6	Leeswijzer	8
2	Kader, voorgenomen activiteit & autonome ontwikkelingen	9
2.1	Randvoorwaarden en uitgangspunten	9
2.1.1	Structuurvisie en Plan-MER	9
2.1.2	Ruimtelijke visie	10
2.2	Voorgenomen activiteit	12
2.3	Autonome ontwikkelingen i.k.v. de m.e.r.-procedure	14
3	De aanpak	18
3.1	Aanpak op hoofdlijnen	18
3.2	Beoordelingskader	19
Bijlage 1	Proces tot nu toe	22
Bijlage 2	Technische informatie	25

HOOFDSTUK

1 Inleiding

1.1**AANLEIDING**

In juli 2009 zijn in het rapport Structuurvisies Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o. varianten opgenomen met luchtvaart en varianten zonder luchtvaart. Op basis van dit rapport hebben provinciale staten van Overijssel en de gemeenteraad van Enschede gekozen voor de ontwikkeling van het gebied met luchtvaart (en o.a. leisure activiteiten en EHS). Het proces dat hieraan vooraf ging is in bijlage 1 van deze notitie toegelicht. Een van de condities van de gemeenteraad richting het college van b&w was om te komen met voorstellen voor een gemeenschappelijke regeling tussen provincie en gemeente(n) waarin de gebiedsontwikkeling wordt gemonitord en bewaakt en waarbij Raad en Staten nog meer dan tot op dat moment het geval was gezamenlijk optrekken en besluitvorming in nauwere samenspraak met elkaar voorbereiden.

Op 16 juni 2010 is door provinciale staten van Overijssel de Ruimtelijke visie Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente en omgeving vastgesteld¹. Dit is een uitwerking van de Omgevingsvisie Overijssel, waarin onder andere de provinciale kaders voor de Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente zijn vastgelegd.

Eind 2010 is een Gemeenschappelijke Regeling (GR) opgericht, genaamd Area Development Twente (ADT)², waarin gemeente Enschede en provincie Overijssel samenwerken. ADT is de gebiedsregisseur voor de Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente en omgeving.

Binnen de kaders van de Structuurvisies en de Ruimtelijke Visie Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o. besteedt ADT de exploitatie van de burgerluchthaven Twente aan.

Om een luchthaven te exploiteren is op grond van de Wet luchtvaart een luchthavenbesluit nodig. Hierin worden grenswaarden en regels omtrent het gebruik van de luchthaven door het luchthavenluchtverkeer opgenomen. Daarnaast bevat het luchthavenbesluit de aanduiding van het luchthavengebied en de aanduiding van gebieden rondom de luchthaven met ruimtelijke beperkingen in verband met de geluidbelasting en de externe veiligheid van het luchthavenluchtverkeer en in verband met de vliegveiligheid. In deze gebieden gelden ruimtelijke beperkingen. Deze worden 1:1 doorvertaald in de bestemmingsplannen op grondgebied van de betrokken gemeenten (gemeente Enschede, gemeente Hengelo, gemeente Dinkelland, gemeente Oldenzaal en gemeente Losser).

¹ Besluitnummer PS/2010/359

² www.adttwente.nl

Buiten het luchthavengebied vinden nog andere ontwikkelingen plaats die samenhangen met de exploitatie van de luchthaven zoals de ontwikkeling van een bedrijventerrein, parkeermogelijkheden en de aansluiting op de N737. Voor deze ontwikkelingen zijn ook (wijzigingen van) bestemmingsplannen nodig.

Voorts vindt de ontwikkeling plaats van leisure-activiteiten, die moet passen binnen de Structuurvisie en Ruimtelijke Visie Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o.. Een bestemmingsplan op grondgebied van de gemeente Enschede en deels de gemeente Dinkelland is daarvoor nodig. ADT onderzoekt de mogelijkheden voor de exploitatie van het gebied.

Voor besluitvorming over het luchthavenbesluit wordt een m.e.r. doorlopen (zie ook paragraaf 1.3). In het kader daarvan is voorliggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgesteld.

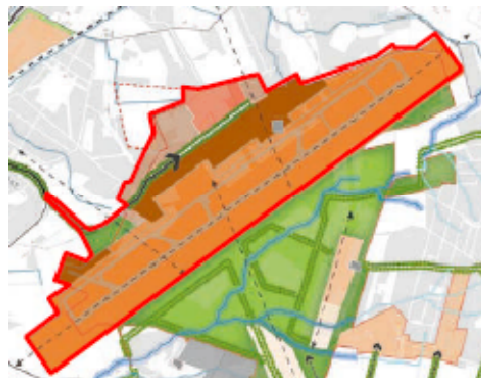
1.2

TE NEMEN BESLUITEN

De exploitatie van het luchthavengebied, het bedrijventerrein, de ontsluiting van het gebied en de ontwikkeling van het leisuureterrein vormen samen de gebiedsontwikkeling Noord van Luchthaven Twente (zie afbeelding 1.1).

Afbeelding 1.1

Gebiedsontwikkeling Noord van Luchthaven Twente (gebied binnen de rode lijn)



Binnen de gebiedsontwikkeling Noord zijn de volgende subactiviteiten te onderscheiden:

- Luchtvaart gerelateerde ontwikkelingen ('air side'; o.a. landingsbaan, platform, terminal en (baan)veiligheidszones).
- Platformgebonden bedrijvigheid.
- Luchthavengerelateerde bedrijvigheid (o.a. horeca, hotels, kleinschalige detailhandel, conferentiefaciliteiten).
- Parkeren.
- Het Trainingcentrum Oost Nederland (TRONED), inclusief brandweerfaciliteiten t.b.v. de luchthaven.
- Leisure-activiteiten, inclusief parkeren.
- Ontsluiting op de N737.

TE NEMEN BESLUITEN

De besluiten die nodig zijn voor genoemde ontwikkelingen zijn:

- 1 Luchthavenbesluit (de ruimtelijke vertaling van dit besluit wordt 1:1 in bestemmingsplannen³ opgenomen).
- 2 Bestemmingsplannen (gemeente Dinkelland e/o Enschede) voor het bedrijventerrein (incl. TRONED en parkeren), de aansluiting op de N737 en de leisure-activiteiten.

Voorliggende notitie heeft betrekking op het luchthavenbesluit.

1.3**M.E.R.-PLICHT EN M.E.R.-PROCEDURE*****m.e.r.-plicht***

Op de ontwikkeling van het luchthavengebied is de m.e.r.-plicht volgens het Besluit m.e.r. van toepassing:

Activiteiten besluit onderdeel D categorie 6.2

De wijziging in de ligging van een start- of landingsbaan, de verlenging, verbreding of verharding daarvan, of de intensivering of wijziging van het gebruik van de luchthaven dan wel de wijziging van de vliegroutes of de wijziging van het gebruik van de luchthaven of van het banenstelsel, dan wel de wijziging van de luchtverkeer-wegen of de wijziging van de vliegroutes waarbij de activiteit betrekking heeft op een start- of landingsbaan met een lengte van 1000 meter of meer.⁴

Bij de burgerluchthaven zal de operationele lengte maximaal 2.700 meter bedragen. Er is besloten om niet de uitkomsten van een m.e.r.-beoordeling af te wachten, maar de m.e.r.-procedure te doorlopen voor de ontwikkeling van het luchthavengebied en onderliggende notitie daarvoor te gebruiken.

Initiatiefnemer en Bevoegd Gezag i.k.v. de m.e.r.-procedure

Voor het luchthavenbesluit is Area Development Twente initiatiefnemer. De Minister van Infrastructuur & Milieu is het bevoegd gezag.

³ Het luchthavengebied is geheel binnen het grondgebied van de gemeente Enschede gelegen.

Daarnaast is mogelijk aanpassing van bestemmingsplannen in de gemeenten Dinkelland, Oldenzaal en Hengelo nodig vanwege (ruimtelijke beperkingen door) geluids- of externe veiligheidscontouren uit het luchthavenbesluit.

⁴ In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een start- of landingsbaan met een lengte van 1000 meter of meer dan wel een luchthaven die uitsluitend geschikt is voor het starten of landen van helikopters, en een wijziging omvat van: 1°. het beperkingengebied, bedoeld in hoofdstuk 8 of artikel 10.17 van de Wet luchtvaart, voor zover dit is vastgesteld op grond van het externe-veiligheidsrisico of geluidbelasting of 2°. de grenswaarden, bedoeld in artikel 8.17, vijfde lid, onder a tot en met c, artikel 8.44, eerste lid, onder a, of artikel 8.70, tweede lid, juncto artikel 8.44, eerste lid, onder a, of de grenswaarden voor geluidsbelasting, bedoeld in artikel 10.17, tweede lid, van de Wet luchtvaart, tenzij: a. de voorgenomen wijziging leidt tot een beperkingengebied als bedoeld onder 1° dat valt op of binnen het geldende beperkingengebied of tot grenswaarden als bedoeld onder 2° die een gelijk of beter beschermingsniveau bieden dan de geldende grenswaarden, of b. het beperkingengebied vervalt.

m.e.r.-procedure

De m.e.r.-procedure voor het luchthavenbesluit ziet er als volgt uit:

1. Mededeling van de initiatiefnemer aan het bevoegd gezag (middels een brief en een Notitie Reikwijdte en Detailniveau).
2. Openbare kennisgeving van het voornemen door het bevoegd gezag (inclusief ter inzage legging van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau).
3. Raadplegen adviseurs en betrokken overheden over reikwijdte en detailniveau.
Facultatief: advies Commissie m.e.r. over reikwijdte en detailniveau.
4. Advies over reikwijdte en detailniveau op basis van inspraak en advies.
5. Opstellen en openbaar maken MER.
6. Zienswijzen op het MER (ter inzage legging).
7. Toetsingsadvies Commissie m.e.r..
8. Besluit nemen inclusief motivering.

Op 15 november 2009 heeft de Tweede Kamer de Crisis- en herstelwet goedgekeurd, die op 31 maart 2010 van kracht is geworden. Hierin is de ontwikkeling van Vliegveld Twente tot een burgerluchthaven opgenomen. Voor aangewezen projecten die onder Crisis- en herstelwet vallen, vervallen twee verplichtingen uit de 'reguliere' m.e.r.-procedure:

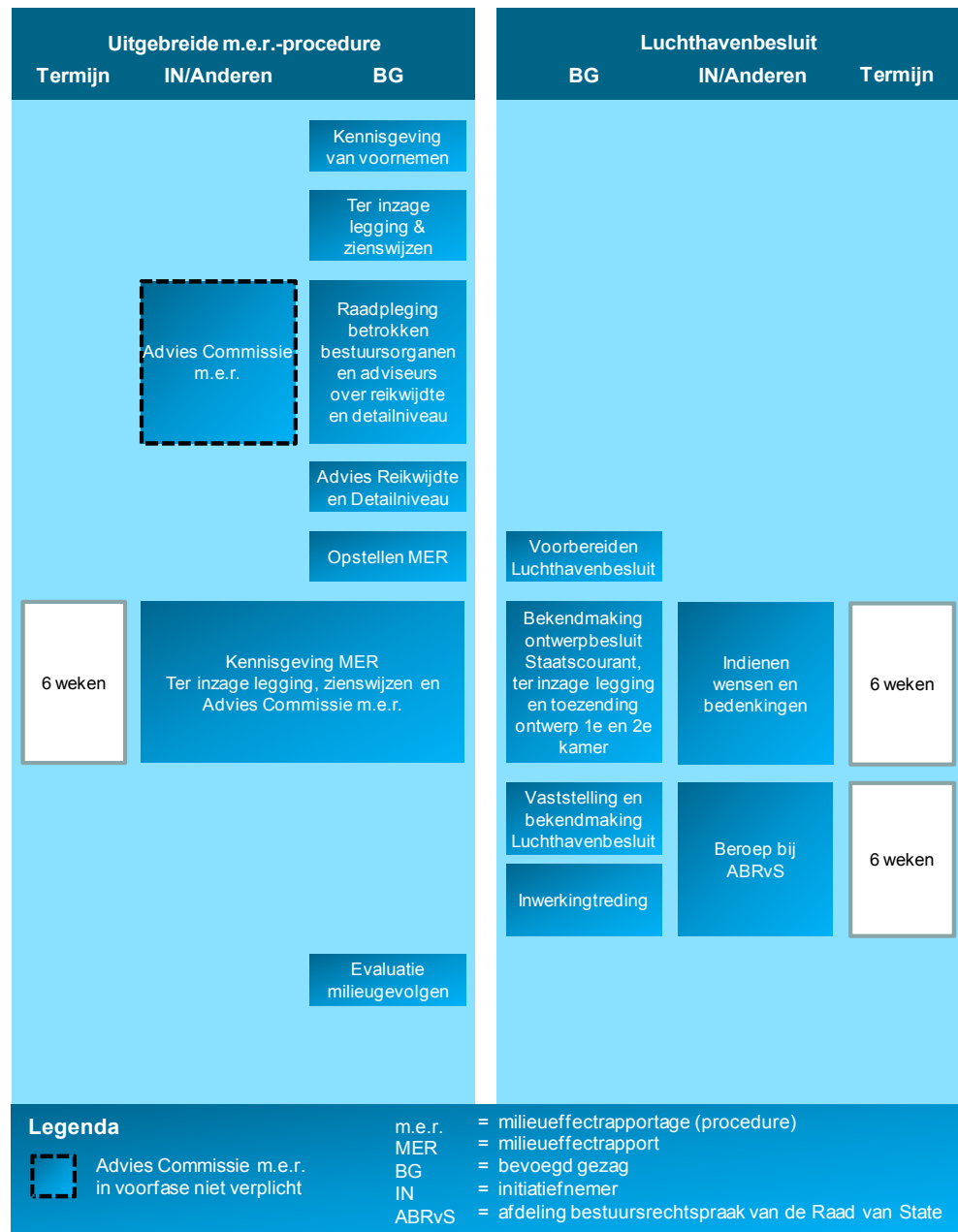
- de eis om de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven te beschrijven en te onderzoeken in het MER (waaronder het MMA);
- de verplichte advisering door de Commissie m.e.r. over het MER.

Ondanks bovenstaande zal de Commissie m.e.r. wél om advies worden gevraagd (zie hiervoor onder stap 7.), omdat op die wijze een onafhankelijke toets plaatsvindt of de beschikbare milieu-informatie voldoende is voor de besluitvorming.

De koppeling tussen m.e.r. enerzijds en de procedure voor het luchthavenbesluit anderzijds is in de navolgende afbeelding gevisualiseerd.

Afbeelding 1.2

m.e.r.-procedure gekoppeld
aan het luchthavenbesluit



1.4 **PLANNING**

Planning

De planning voor het m.e.r. proces is als volgt:

Stap	Planning
Vaststelling Notitie Reikwijdte en Detailniveau	3 ^e kwartaal 2011
Publicatie MER	Medio 2012
Inspraakperiode	Medio 2012
Luchthavenbesluit	3 ^e kwartaal 2012

1.5 **WAAR KUNT U INSPREKEN**

De inspraakmogelijkheden zullen worden verzorgd door het bevoegd gezag, het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

1.6 **LEESWIJZER**

Hoofdstuk 2 van deze notitie beschrijft het kader en de voorgenomen activiteit. Hoofdstuk 3 beschrijft de voorgestelde aanpak van het milieuonderzoek in het nog op te stellen MER.

HOOFDSTUK

2

Kader, voorgenomen activiteit & autonome ontwikkelingen

Dit hoofdstuk beschrijft de randvoorwaarden en uitgangspunten vanuit het vigerende ruimtelijke beleid voor de ontwikkeling van Luchthaven Twente (het kader). Daarnaast wordt de voorgenomen activiteit beschreven en worden de autonome ontwikkelingen rondom de luchthaven benoemd.

2.1

RANDVOORWAARDEN EN UITGANGSPUNTEN

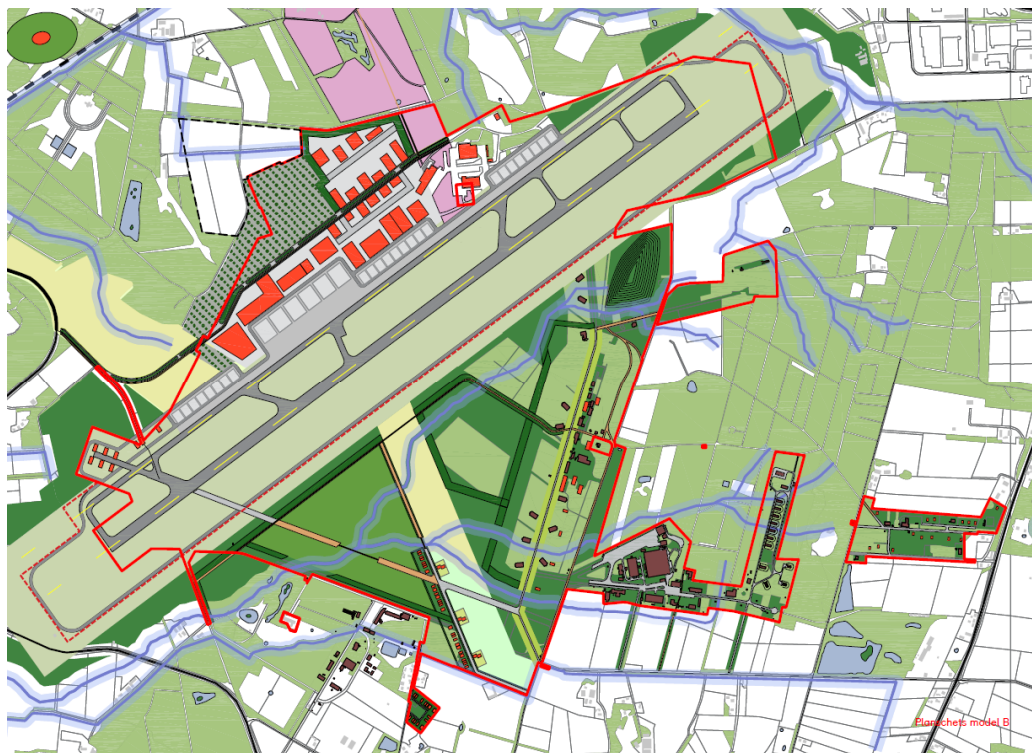
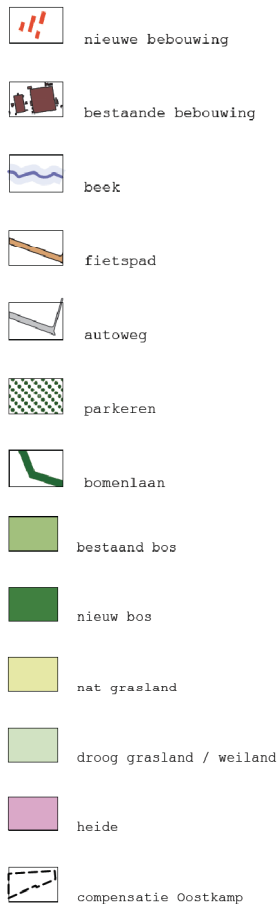
2.1.1

STRUCTUURVISIE EN PLAN-MER

In juli 2009 is het rapport Structuurvisies Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o. gepubliceerd. De hierin genoemde structuurvisies A (zonder luchtvaart) en B (met luchtvaart) zijn beoordeeld in het Plan-MER. Door zowel de gemeenteraad van Enschede als provinciale staten van Overijssel is gekozen voor de ontwikkeling van het gebied met luchtvaart.

Structuurvisie B en de milieukaders zoals verwoord in het Plan-MER geven de randvoorwaarden waarbinnen de verdere planvorming plaats dient te vinden. In de ruimtelijke visie zoals vastgesteld door provinciale staten zijn hieraan aanvullende randvoorwaarden gesteld. Hierop wordt in paragraaf 2.1.2. nader ingegaan.

De zone rondom de A1 die in structuurvisie B was inbegrepen vormt geen onderdeel van het voornemen. De planschets van structuurvisie B zone is weergegeven in Afbeelding 2.3.

Afbeelding 2.3**Planschets structuurvisie B****2.1.2****RUIMTELIJKE VISIE**

In de Ruimtelijke Visie als uitwerking van de Omgevingsvisie, zoals vastgesteld op 16 juni 2010, worden de provinciale kaders voor de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente neergezet. De ruimtelijke principes en beleidsuitgangspunten die in de Omgevingsvisie zijn vastgelegd, hebben daarin het vertrekpunt gevormd voor het formuleren van de provinciale kaders voor de beoogde herontwikkeling.

**AANPASSINGEN TEN
OPZICHTE VAN DE
STRUCTUURVISIE EN
PLAN-MER**

De activiteiten die door de Ruimtelijke Visie mogelijk worden gemaakt sluiten grotendeels aan bij de Structuurvisie B zoals ook beschreven in het Plan-MER. Op een aantal punten is sprake van wijzigingen:

1. Ontwikkeling EHS op kortere termijn (zie paragraaf 2.3).
2. Beperking van de leisure functie aan de noordzijde tot 'Twentse schaal' (zie paragraaf 2.3).
3. Beperking van de geluidscontour tot een oppervlakte van circa 8 km², waarbij rekening wordt gehouden met een buffer binnen het afwegingsgebied met een oppervlakte van 10,6 km².
4. Openhouden van de mogelijkheid tot militair medegebruik van de luchthaven Twente.

Ad 3. Geluidscontour

De huidige geluidscontour voor 35 Ke⁵ van de militaire luchtmachtbasis heeft een omvang van 38,71 km². Uit berekeningen in het Plan-MER is gebleken dat een contour van een 56 dB(A)⁶ L_{den}⁷, die voor het voorziene luchthavengebruik rondom de start en landingsbaan wordt vastgelegd, een oppervlakte kan beslaan van ca 8 km². Dit gebied wordt wel aangeduid als het beperkingengebied, waarbinnen nieuwbouw van woningen en bebouwing voor andere geluidsgevoelige functies als regel niet is toegestaan (behoudens uitzonderingen). In het luchthavenbesluit zal ook een contour van 48 dB(A) L_{den} worden aangegeven. Deze contour geeft de buitengrens van het zogenaamde afwegingsgebied aan. De provincie vindt het vanwege de belangen van welzijn en volksgezondheid hoogst onwenselijk wanneer zich direct buiten de contour van 56 dB(A) L_{den} nieuwe geluidsgevoelige functies zouden ontwikkelen. Daarom wordt rekening gehouden met een buffer binnen het afwegingsgebied met een oppervlakte van 10,6 km², waarbinnen nieuwbouw van woningen en andere geluidgevoelige functies als scholen, ziekenhuizen en verpleeginrichtingen niet wenselijk worden geacht. Van de betreffende gemeenten wordt gevraagd om daarmee in hun beleid rekening te houden.

In onderstaande figuren zijn de genoemde gebieden respectievelijk contouren uit de ruimtelijke visie weergegeven.

Ad 4. Militair medegebruik

De luchthaven richt zich in hoofdzaak op de burgerluchtvaart. Een onzekere factor bij het bepalen van de nieuwe geluidscontour is dat gelet op de Luchtvaartnota vooralsnog rekening gehouden moet worden met een beperkt militair medegebruik. De precieze aard en omvang van militair medegebruik zijn nog niet bekend. Uitgangspunt is dat het militair medegebruik de activiteiten op de burgerluchthaven niet belemmert.

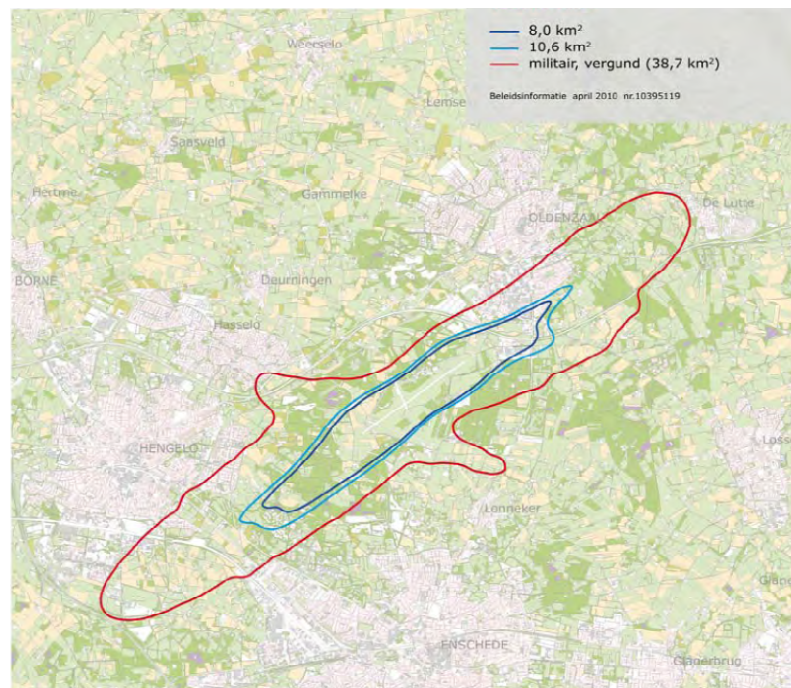
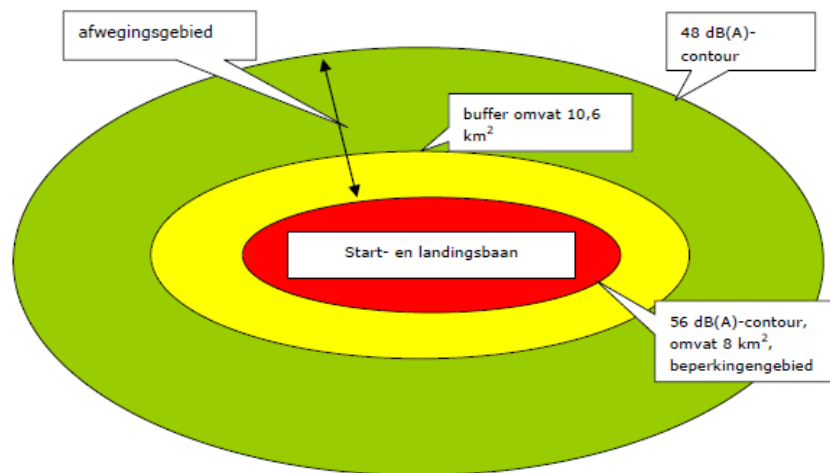
⁵ Ke is een maat voor de totale jaarlijkse geluidsbelasting als gevolg van het luchtverkeer. De Ke kent een weegfactor (per uur) voor het tijdstip waarop de geluidsbelasting plaatsvindt: geluid in de avond en nacht weegt zwaarder dan overdag.

⁶ dB(A) is een maat voor het geluidsdruk niveau waarbij een frequentie-afhankelijke correctie wordt toegepast voor de gevoeligheid van het menselijk oor.

⁷ De basis van L_{den} (level day-evening-night) is de totale geluidsproductie gedurende een jaar, met een weegfactor voor het tijdstip waarop het geluid plaatsvindt. In tegenstelling tot de Ke wordt in de L_{den} ook de kleine recreatieve luchtvaart in de berekening meegenomen. De L_{den} is in Europees verband inmiddels standaard en wordt ook in de Wet luchtvaart gehanteerd.

Afbeelding 2.4

Geluidscontouren Ruimtelijke Visie
(Ruimtelijke Visie juni 2010)

**2.2****VOORGENOMEN ACTIVITEIT**

De voorgenomen activiteit waar het luchthavenbesluit betrekking op heeft, zijn de ontwikkelingen binnen het luchthavengebied.

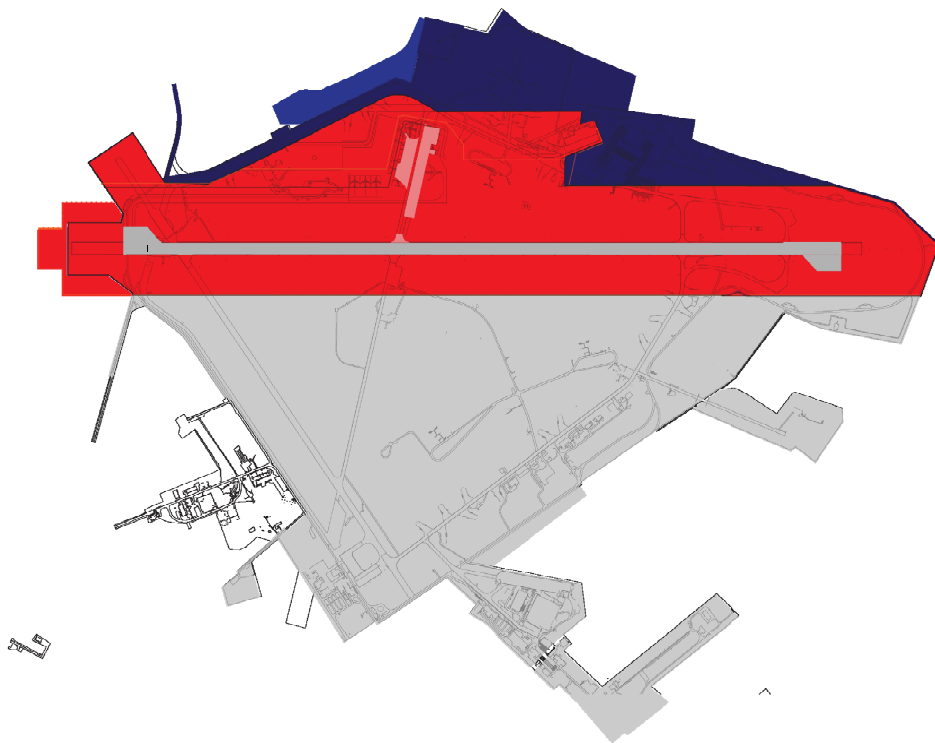
In de afbeelding hieronder is het luchthavengebied in rood aangegeven.⁸ De overige activiteiten, zoals luchthavengerelateerde bedrijvigheid, TRONED, leisure en de ontsluiting op de N737 moeten in het kader van deze m.e.r.-procedure worden gezien als autonome ontwikkeling (blauw in onderstaande figuur, zie ook paragraaf 2.3). Dit geldt ook voor de (EHS-)ontwikkeling van het zuidelijke gedeelte van de huidige Luchthaven Twente (grijs).

⁸ Het luchthavengebied zal uiteindelijk in het luchthavenbesluit worden vastgelegd, waarbij de exacte begrenzing op ondergeschikte onderdelen kan afwijken van de in deze notitie weergegeven begrenzing.

Vrijwel het gehele gebied uit afbeelding 2.5 vormde voorheen de militaire luchtbasis Twente.

Afbeelding 2.5

Plangebied (= luchthavengebied) en autonome ontwikkelingen



Het luchthavengebied is in totaal ca. 170 ha groot. Binnen dit gebied vallen de landingsbaan, het platform, de terminal, toren, enkele platformgebonden en luchthavengerelateerde bedrijvigheid, de brandweerkazerne en parkeren.

Een luchthavenbesluit wordt genomen op basis van een levensvatbare luchthavenexploitatie. Er zijn marktanalyses uitgevoerd om tot een inschatting te komen van de benodigde aantallen vliegbewegingen voor een levensvatbare burgerluchthaven. Gebleken is dat Luchthaven Twente naar verwachting voornamelijk passagiers zal afhandelen, en voor een beperkt aandeel vracht. Uitgangspunt daarbij is dat het vliegverkeer plaatsvindt tussen 06.00 uur en 23.00 uur. In geval van onvoorziene omstandigheden kan er tot 24.00 uur worden gevlogen. In bijlage 2 is technische informatie opgenomen over de luchtvaartbewegingen. Deze informatie zal worden gebruikt bij het bepalen van milieueffecten voor het MER.

Op dit moment wordt een analyse uitgevoerd met betrekking tot de vliegroutestructuur, voor de vliegroutes binnen het Nederlandse grondgebied. In het kader van deze analyse is er contact met LVNL en IVW. Deze routes zullen input vormen voor de studies ten behoeve van het MER.

2.3

AUTONOME ONTWIKKELINGEN I.K.V. DE M.E.R.-PROCEDURE

In deze paragraaf zijn de volgende activiteiten buiten het luchthavengebied beschreven, die als autonome ontwikkeling moeten worden beschouwd in het kader van de m.e.r.-procedure voor het luchthavenbesluit:

- Luchthavengerelateerde bedrijvigheid, inclusief parkeren
- Trainingscentrum Oost Nederland
- Leisure, inclusief parkeren
- Ontsluiting op de N737
- Ontwikkeling EHS
- Woningbouw en bedrijvigheid

Deze ontwikkelingen hebben in meer of mindere mate een sterke (ruimtelijke) samenhang met de activiteiten binnen het luchthavengebied. Ook van deze activiteiten zal aangegeven worden wat hun gezamenlijke milieueffecten zijn.

Luchthaven gerelateerde bedrijvigheid, inclusief parkeren

Voor luchthavengerelateerde bedrijvigheid is ca. 2 ha voorzien. In het gebied is ca. 13 ha voorzien voor parkeren.

Trainingscentrum Oost Nederland

Ten noordwesten van de landingsbaan is een brandweeroefencentrum voorzien. Het betreft een terrein van ca. 18 ha. Nederland kent verschillende van deze centra. Het streven is om diverse regionale centra in Nederland onderling onderscheidend te laten zijn, om zodoende de brandweercorpsen van Nederland een breed aanbod aan trainingsfaciliteiten te kunnen bieden. Op dit moment is nog niet duidelijk wat de exacte invulling wordt van het brandweeroefencentrum bij Luchthaven Twente wordt. Dit kan variëren van een oefencentrum met activiteiten in de openlucht tot een centrum waarbij gebruik wordt gemaakt van virtual reality. In het MER zal voor de invulling van het brandweeroefencentrum van een worst case situatie uitgegaan worden ten aanzien van de te verwachten milieueffecten.

Leisure

Het terrein waar leisure ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt is ca. 10 ha groot (inclusief parkeren). Gedacht wordt aan een activiteit die meer dan 250.000 bezoekers per jaar (500.000 - 1.000.000 bezoekers) mogelijk maakt. Er is volgend uit de omgevingsvisie ruimte voor leisure functies die qua aard, ligging, uiterlijke verschijningsvorm en situering opgaan in en passen bij de Twentse schaal en gebiedskenmerken.

Ontsluiting op de N737

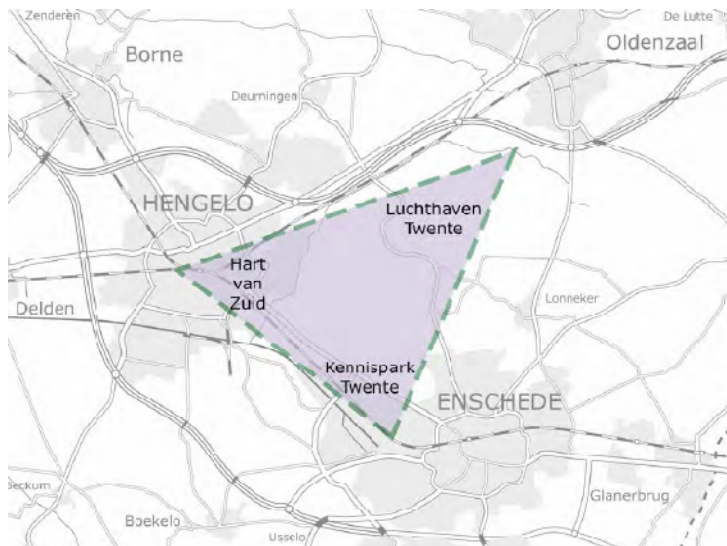
Luchthaven Twente trekt verkeer aan, dat moet worden verwerkt over de bestaande infrastructuur. Uit het Plan-MER is gebleken dat de bestaande infrastructuur al onder druk staat (filevorming) en deze druk door autonome groei van het verkeer verder toeneemt. De komst van luchthaven Twente maakt aanpassing van de Vliegveldweg en een nieuwe aansluiting op de A1 nog urgenter. Deze wens is ook opgenomen in de Wegenvisie Twente⁹, die door de Regio Twente is opgesteld en door het Regiobestuur is vastgesteld. Hierin is ingegaan op de versterking van de infrastructuur binnen de innovatiedriehoek, die wordt gevormd door Luchthaven Twente, het Kennispark (omgeving universiteit Twente/Business en Science park) en Hart van Zuid (stationsomgeving Hengelo met WTC).

⁹ Regio Twente, november 2010.

De verbreding van de Vliegveldweg en een nieuwe aansluiting op de A1 maken geen onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Noord Luchthaven Twente. Dit wordt in het kader van de Innovatiedriehoek opgepakt en verder uitgewerkt. Voor de hoofdonthuizing en de aansluiting op de N737 wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande infrastructuur en rekening gehouden met bestaande milieuwaarden.

Afbeelding 2.6

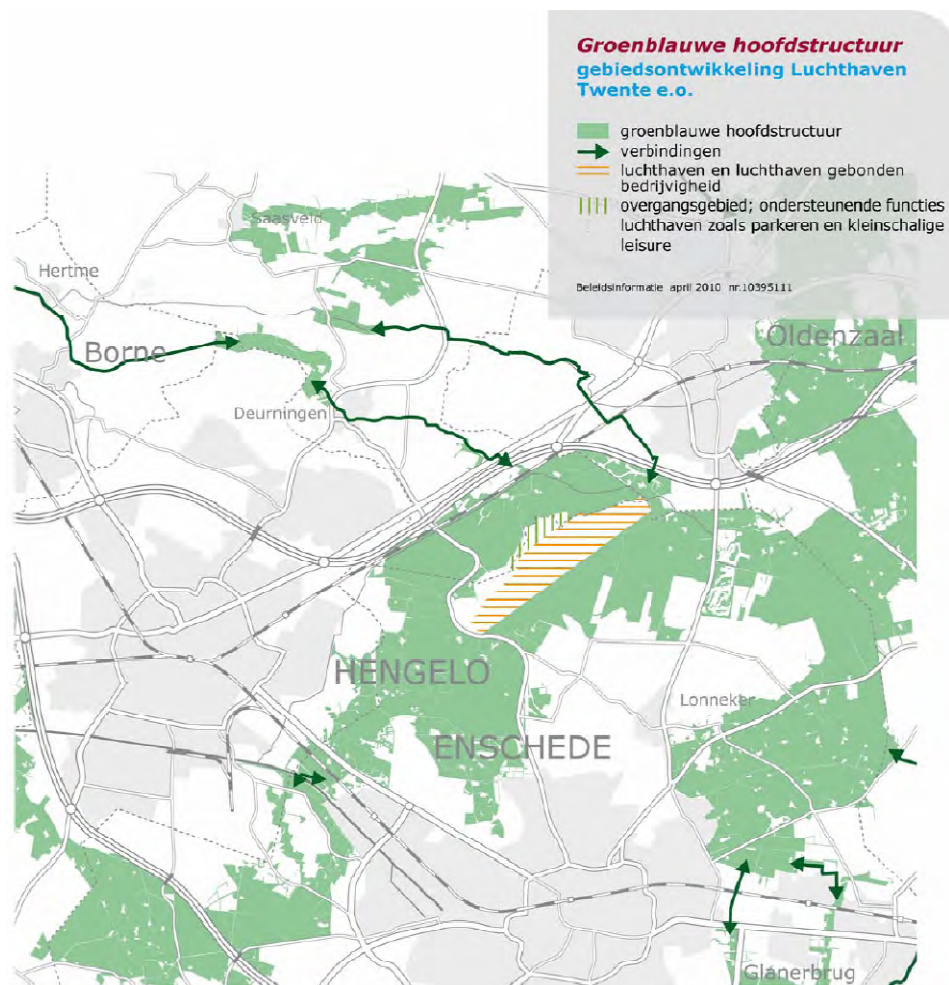
Innovatiedriehoek



Ecologische hoofdstructuur

Een belangrijke randvoorwaarde voor de ontwikkeling van het terrein van de militaire vliegbasis Twente betreft de realisatie van EHS ten zuiden van de start-landingsbaan. In de Omgevingsvisie is aangegeven dat de hoofdverbinding van de Ecologische hoofdstructuur (Groen en Blauwe hoofdstructuur) aan de zuidkant van de luchthaven komt te liggen. De EHS rond de luchthaven vormt de belangrijkste verbinding tussen de natuurgebieden in Noordoost Twente met die in Zuid-Twente en maakt deel uit van de Groene en Blauwe hoofdstructuur zoals die in de Omgevingsvisie wordt onderscheiden. Het terrein van de militaire vliegbasis Twente ligt op dit moment als een uitsparing in de EHS.

In de Ruimtelijke Visie is aangegeven dat een versnelde realisatie van de EHS aan de zuidzijde een versnelde realisatie van het luchthavengebied aan de noordzijde mogelijk maakt. In 2011 wordt de EHS in samenhang met de aanwezige natuur ontworpen. In 2012 zal de besluitvorming hierover plaatsvinden en zullen de (technische) voorbereidingen voor de uitvoering worden gestart. In 2013 wordt met de realisatie van de EHS in het gebied begonnen.



Woningbouw en bedrijvigheid

Ten zuiden van het luchthavengebied vinden de volgende ontwikkelingen plaats:

Strip

De Strip betreft de ontwikkelingen langs de nu bestaande taxibaan van de militaire vliegbasis Twente met een lengte van ca. 1 kilometer. In dit gebied worden ontwikkelingen ten behoeve van innovatieve bedrijvigheid en vrijetijdsbesteding voorzien. De unieke kenmerken van het gebied maakt dat plaats is voor initiatieven die elders moeilijker tot ontwikkeling zouden kunnen komen. Hierbij kan bij uitstek gebruik worden gemaakt van de aanwezige (grote variëteit aan) bebouwing met cultuurhistorische waarde en de bestaande infrastructuur. De voormalige verkeerstoren maakt als landmark onderdeel uit van de Strip. De aanwezige groenstructuren kunnen worden benut in de begrenzing en de overgang naar het omliggende landschap en de bestaande en nieuw te realiseren EHS. De Strip wordt ontsloten vanaf de Oude Deventerweg, waaraan ook Oostkamp wordt ontsloten.

Hofje

Het Hofje aan de Fokkertweg is een gebied van 1,5 ha dat in de structuurvisie is aangeduid voor woningbouw. De opzet is een lintbebouwing die aansluit bij de reeds aanwezige bebouwing aan de Fokkertweg.

Deventer Poort

Dit gebied bevindt zich rondom de huidige EAT-terminal van de militaire vliegbasis Twente en bedrijfsgebouwen. Er is ruimte voor ca 40 woningen met gezamenlijk voorzieningen.

Oostkamp

In dit bijna 24 ha grote gebied bevinden zich enkele grote, voor het merendeel vernieuwde hangars en bouwwerken. Deels zijn het unieke objecten, zoals Hangar 11 en de munitiebunkers. Oostkamp is aangemerkt als gebied voor leisure, evenementen en innovatieve bedrijvigheid. Het oostelijke deel, rondom de munitiebunkers, is nu in gebruik als affinagecentrum waar zich op 'food' gerichte bedrijvigheid kan ontwikkelen, waarbij ondersteunende detailhandel en horeca mogelijk zijn. Het westelijke deel, rondom de grote hangars, biedt mogelijkheden als evenementenlocatie (met horeca). In het midden- en zuidelijke deel is tenslotte ruimte voor bedrijvigheid in het bestaand vastgoed. Oostkamp wordt ontsloten vanaf de Oude Deventerweg, waaraan ook de Strip wordt ontsloten.

Prins Bernhardpark

Het Prins Bernhardpark is een gebied van ca. 10 ha groot. Karakteristiek voor dit gebied is de verspreide ligging van vijf bestaande woningen (daterend uit 1940) in het bos. Prins Bernhardpark wordt herontwikkeld als woongebied, waarbij wordt aangesloten bij de aanwezige kwaliteiten van het landschap en cultuurhistorie. De bestaande vijf panden worden daarbij ingepast, waarbij ruimte is voor ca. 15 nieuwe woningen.

Overmaat

Het gaat op voormalig kamp Overmaat om 'Overmaat 11': een perceel van ca. 1,3 ha dat bestaat uit een kantoorgebouw in een buitenplaatsachtige setting. De villa met oprijlaan vanaf de centrale as van Overmaat en de karakteristieke vijver blijven behouden. Het kantoorgebouw zal als woongebouw en/of kantoorpand worden ontwikkeld. Daarnaast is nieuwbouw van twee extra woningen mogelijk.

Zuidkamp

Zuidkamp is een gebied van ruim 43 ha groot. Het gebied wordt herontwikkeld tot een groen en luxe woongebied voor de bovenkant van de markt, waarbij de bestaande groen- en wegenstructuur grotendeels wordt ingepast. Binnen Zuidkamp wordt - in afstemming met de planontwikkeling 't Vaneker - de ringvormige structuur van de bestaande wegen gebruikt als ontsluiting voor autoverkeer. De centraal gelegen Zuidkampweg is de belangrijkste drager en de aanwezige bebouwing met cultuurhistorische bebouwing blijft zoveel mogelijk bewaard.

HOOFDSTUK

3 De aanpak

De aanpak van de milieubeoordeling wordt in dit hoofdstuk aangegeven. Eerst wordt ingegaan op de aanpak op hoofdlijnen, waaronder de te hanteren referentiesituatie en de m.e.r.-aanpak voor de weginfrastructuur. Vervolgens wordt het beoordelingskader behandeld.

3.1

AANPAK OP HOOFDLIJNEN***Referentiesituatie en te onderzoeken jaren***

De Commissie m.e.r. stelt in haar toetsingsadvies van het Plan-MER¹⁰ dat de in het Plan-MER gehanteerde referentiesituatie niet aansluit bij de door omwonenden ervaren situatie. Dit kan met name van toepassing zijn voor het aspect geluid en externe veiligheid.

In 2003 is door het Ministerie van Defensie het besluit genomen om de militaire vliegbasis in Twente te sluiten. Op basis van de besluitvorming in 2003 zijn de verkenningen en onderzoeken gestart naar een mogelijke doorstart van de luchthaven.

De keuze van 2003 als referentiejaar voor het Plan-MER (voor het luchtvaartverkeer) is ingegeven door het besef dat in dat jaar voor het laatst met twee squadrons F16's en burgermedegebruik is gevlogen. In de jaren daarna is het militaire gebruik afgenomen (eerst is één squadron vertrokken, later het tweede), terwijl tot in 2007 het burgermedegebruik voor de 'grote' passagiersvluchten is voortgezet.

Mede naar aanleiding van het toetsingsadvies van de commissie m.e.r. op het Plan-MER, zullen de effecten in het Besluit-MER worden afgezet tegen de autonome ontwikkeling, waarbij voor vliegverkeer wordt uitgegaan van het jaar 2011. Aanvullend zal een beschrijving van de effecten worden opgenomen, indien voor vliegverkeer wordt uitgegaan van de situatie in 2003.

De effecten van de voorgenomen activiteit worden (waar mogelijk kwantitatief) in beeld gebracht voor de jaren 2022 en 2028. In het MER wordt voor de voorgenomen activiteit ook de eindsituatie beschreven, namelijk 2061. Dit is het jaartal waarin de concessie eindigt.

Infrastructuur

Ten behoeve van de ontsluiting van gebiedsontwikkeling Noord van Luchthaven Twente wordt een aansluiting op de provinciale weg N737 gerealiseerd. Deze ontsluiting vormt geen onderdeel van het voornemen. Uit het Plan-MER bleek dat er, ook door autonome

¹⁰ Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o. Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvullende informatie, 28 oktober 2009. Rapportnummer 1893-295 Commissie voor de m.e.r.

ANALYSE**VERKEERSKNELPUNTEN**

ontwikkelingen sprake is van knelpunten op het bestaande wegennet, zoals de N737 en de aansluiting op de A1.

Zoals in hoofdstuk 2 aangegeven, vormen een mogelijke verbreding van de N737 en aansluiting op rijksweg A1 geen onderdeel van het voornemen. In het MER wordt op basis van een verkeersanalyse voor in ieder geval de huidige situatie, 2022 en 2028 ingeschat op welk moment de verkeersdruk zo hoog is, dat uitbreiding van de infrastructuur nodig is. De gevolgen van eventuele uitbreiding van infrastructuur wordt in het MER globaal in beeld gebracht, zodat dat in overweging kan worden genomen bij de besluitvorming over het initiatief om een luchthavenbesluit vast te stellen.

3.2**BEOORDELINGSKADER**

In het MER wordt de voorgenomen activiteit op verschillende milieuaspecten beoordeeld. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de aspecten en de criteria die daarbij worden gehanteerd.

Tabel 3.1

Beoordelingskader

Milieuaspect	Criterium
Verkeer	Robuustheid wegennet (intensiteit/wegcapaciteit)
	Verkeersveiligheid
Geluid	Oppervlakte binnen 70, 56 en 48 dB L _{den} -contour
	Aantal woningen binnen 70, 56 en 48 dB L _{den} -contour
	Aantal gehinderden binnen 70, 56 en 48 dB L _{den} -contour
	Aantal gehinderden totaal
	Aantal gehinderden luchtvaart
Lucht	NO ₂ – jaargemiddelde concentratie
	NO ₂ – overschrijdingen grenswaarde 24-gemiddelde
	PM ₁₀ – jaargemiddelde concentratie
	PM ₁₀ – overschrijdingen grenswaarde 24-gemiddelde
Externe Veiligheid	Oppervlakte binnen de 10 ⁻⁶ en 10 ⁻⁵ PR-contour
	Aantal woningen binnen 10 ⁻⁶ en 10 ⁻⁵ PR-contour
Natuur	Vernietiging (ruimtebeslag op natuur)
	Barrièrewerking
	Verstoring (van beschermde soorten en leefgebieden)
	Verdroging (verandering waterhuishouding)
	Stikstofdepositie N2000-gebieden
Cultuurhistorie	Aantasting kwaliteit historische geografie
	Aantasting kwaliteit historische (steden) bouwkunde
	Aantasting archeologische kwaliteit
Landschap,	Effect landschappelijke waarden (structuren, patronen, elementen)
	Effect landschapsbeleving (samenhang, herkenbaarheid, oriëntatie, toegankelijkheid, verstening)
Bodem	Effecten van toekomstig gebruik op milieuhygiënische bodemkwaliteit
Water	Vergroting verhard oppervlak
	Afkoppeling hemelwater naar watergangen
	Beïnvloeding waterkwaliteit (grond- en oppervlaktewater)
	Beïnvloeding grondwaterkwantiteit
Gezondheid	GES scores

Verkeer**Robuustheid wegennet**

De gebiedsontwikkeling Noord van Luchthaven Twente heeft een verkeersaantrekkende werking. Om inzichtelijk te maken wat de effecten zijn van het voornemen op de belasting

van de wegen in de omgeving van de luchthaven wordt de meest recente versie van het Regionaal Verkeers Model gebruikt.

Verkeersveiligheid

In het MER worden op basis van cijfers uit het verkeersmodel, uitspraken gedaan over de verkeersveiligheid.

Geluid

Voor geluid wordt de 70, 56 en 48 dB(A) L_{den} contour bepaald. In de berekeningen wordt civiel luchtverkeer (personen en vracht) en incidenteel militair medegebruik (indien tijdig voldoende gegevens beschikbaar zijn) meegenomen. Daarnaast wordt het cumulatieve effect van het wegverkeer, railverkeer (indien van toepassing) en bedrijvigheid (indien van toepassing) als geluidsbronnen berekend.

Als criterium voor de geluidbelasting wordt mede naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r.¹¹, het aantal gehinderden gebruikt. Het aantal gehinderden wordt bepaald voor de in het luchthavenbesluit vast te leggen contouren van 70, 56 en 48 dB(A) L_{den} . Input voor deze bepaling is het aantal woningen binnen 70, 56 en 48 dB L_{den} -contour dat wordt vertaald naar het aantal gehinderden.

Luchtkwaliteit

Voor lucht zijn de zelfde ontwikkelingen relevant als voor het aspect geluid (luchtvaart, wegverkeer, bedrijvigheid inclusief brandweeroefencentrum).

In het MER zal de luchtkwaliteit worden beoordeeld aan de hand van de concentraties stikstof (NO_2) en fijnstof (PM_{10}). De twee stoffen zijn in Nederland maatgevend voor de bepaling of er sprake is van overschrijding van luchtkwaliteitsnormen.

Externe veiligheid

Bepalende factoren voor de externe veiligheid zijn de ligging van de baan, de aan- en uitvlieg routes ten opzichte van woonbebouwing en de aard van het luchtverkeer. Op basis van deze inputgegevens vinden berekeningen plaats voor externe veiligheid (de 10^{-5} en 10^{-6} contour voor het plaatsgebonden risicocontour). De effecten worden in beeld gebracht aan de hand van het aantal woningen binnen en de oppervlakte van de contour.

Bodem

Voor het aspect bodem wordt onderzocht wat de effecten zijn op de milieuhygiënische bodemkwaliteit. Activiteiten in het plangebied kunnen effect hebben op de bodemkwaliteit door bijvoorbeeld afstroming van hemelwater waarbij andere stoffen worden meegevoerd. Er wordt beoordeeld wat de gevolgen zijn van het toekomstig gebruik op de milieuhygiënische bodemkwaliteit.

Er vindt voor een groot aantal verontreinigingen sanering plaats. Alle gevallen van ernstige verontreiniging zijn in beeld gebracht en worden gesaneerd, voorafgaand aan de exploitatie. Dit geldt ook voor aanwezige explosieven. Op basis van dit uitgangspunt hoeft in het MER niet te worden ingegaan op de ernstige verontreinigingen en de te ruimen explosieven.

¹¹ De Commissie m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies van het Plan-MER aangegeven '... dat luchtvaartgeluid een belangrijke rol speelt in de hinderbeleving en anderzijds ook gebieden met een lagere belasting relevant zijn voor het in kaart brengen van de hinder.'

Water

Door de ontwikkeling van het luchthavengebied zal er sprake zijn van verharding van oppervlak. De omvang wordt in het MER in beeld gebracht en in overleg met het waterschap wordt nagegaan of watercompensatie nodig is. Hemelwater van het terrein kan door het meevoeren van andere stoffen bovendien invloed hebben op de kwaliteit van grond- of oppervlaktewater. In het MER wordt onderzocht of dit effect is te verwachten. Verder wordt nagegaan of sprake is van afkoppeling van hemelwater naar watergangen en welke effecten dit met zich meebrengt.

In het kader van de watertoets zal afstemming met de waterbeheerders plaatsvinden, overeenkomstig is gedaan tijdens het opstellen van het Plan-MER.

Cultuurhistorie

Onder het aspect cultuurhistorie worden een aantal facetten begrepen: archeologie, historische geografie en historische (steden)bouwkunde.

In het MER wordt voor de beoordeling van deze facetten zoveel mogelijk de systematiek uit de Handreiking Cultuurhistorie in m.e.r. en MKB. gevolgd¹². Hierbij wordt uitgegaan van de mate van aantasting of verbetering van de kwaliteit van archeologische, geografische of bouwkundige waarden. Opgemerkt wordt dat het plangebied voor archeologie een overwegend lage verwachtingswaarde heeft en nader onderzoek in het MER wellicht niet nodig is voor dit onderdeel.

Natuur

Door de herinrichting van het gebied kan er sprake zijn van effecten op flora en fauna. De volgende effecten worden in het MER onderzocht:

- vernietiging van het leefgebied
- Barrièrewerking (fauna binnen omheining luchthavengebied versus daarbuiten)
- verstoring
- verdroging vanwege veranderingen in de waterhuishouding
- Stikstofdepositie (in Natura 2000 gebied): Indien er geen sprake is van toename van stikstof kunnen de (project)effect(en) vanwege stikstofdepositie buiten beschouwing worden gelaten. In het MER wordt onderbouwd of sprake is van een toe- of afname van de stikstof depositie en de gevolgen voor Natura 2000 gebieden.

Gezondheid

Voor het aspect gezondheid zal in het kader van deze m.e.r. een gezondheidseffectscreening (GES) worden uitgevoerd. Hiertoe zullen de milieueffecten in GES-scores worden vertaald. Daarna zal een monitoringssystematiek worden opgesteld.

¹² Handreiking Cultuurhistorie in m.e.r. en MKBA Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed & Projectbureau Belvedere

BIJLAGE 1

Proces tot nu toe

SLUITING VliegBASIS

In 2003 heeft het kabinet besloten om de militaire vliegbasis Twente te sluiten. Dit 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 hebben betrekking op het verlies van werkgelegenheid (direct en indirect ca. 2.500 arbeidsplaatsen), het bestaande burgermedegebruik van de vliegbasis, als ook het gebruik van de overige terreinen van Defensie.

HERONTWIKKELING

Vliegwiél Twente Maatschappij (VTM)¹³ heeft vervolgens de opdracht gekregen om het terrein van de voormalige militaire vliegbasis Twente inclusief de voormalige militaire kampen Oostkamp, Prins Bernardkamp, Kamp Overmaat en Zuidkamp te herontwikkelen. Daarbij speelde de vraag welke ontwikkelingen in het gebied een economische impuls aan de regio kunnen geven, en welke rol de doorontwikkeling van de vliegbasis daarbij kan spelen. Inmiddels is de gemeenschappelijke regeling Area Development Twente (ADT) opgericht.

STARTNOTITIE EN ADVIES
COMMISSIE M.E.R.

De plan-m.e.r.-procedure is in 2006 gestart met de publicatie en ter inzage legging van de "Startnotitie milieueffectrapportage herontwikkeling luchthaven Twente e.o."¹⁴. Uitgangspunt in de Startnotitie was een doorstart van de luchthaven voor de commerciële luchtvaart. Op 24 mei 2007 bracht de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) de advies Richtlijnen voor het MER uit. In de advies Richtlijnen geeft de Commissie aan dat de doelstelling van de gebiedsontwikkeling mogelijk ook gerealiseerd kan worden zonder luchthaven. Op 27 juni 2007 zijn de Richtlijnen¹⁵ voor het MER vastgesteld door provinciale staten. In de (advies) Richtlijnen is opgenomen dat, gezien de doelstelling van het initiatief, een inrichting zonder luchthaven ook een alternatief zou kunnen vormen.

In de Richtlijnen voor het MER werd een gefaseerde aanpak voorgesteld:

1. In de eerste fase van de m.e.r. (Plan-m.e.r.) worden alternatieven met en zonder luchtvaart vergeleken.
2. Daarna volgt een maatschappelijk debat, afweging en besluitvorming over de vraag welke alternatieven/varianten verder uitgewerkt moeten worden.
3. In de tweede fase van de m.e.r. (Besluit-m.e.r.) worden op detailniveau de geselecteerde alternatieven/varianten nader vergeleken.

¹³ In Vliegwiél Twente Maatschappij (VTM) werkten Rijk, Provincie Overijssel en Gemeente Enschede samen aan de gebiedsontwikkeling van de Luchthaven Twente en omgeving.

¹⁴ Deze is op 11 december 2006 door de gemeenteraad van Enschede en op 13 december 2006 door de provinciale staten van de provincie Overijssel vastgesteld.

¹⁵ In de Richtlijnen is beschreven welke alternatieven en milieugevolgen in het MER moeten worden behandeld.

ALTERNATIEF- ONTWIKKELING EN TRECHTERING

Aan de eerste fase is invulling gegeven door het opstellen van een ruimtelijke visie vanuit het perspectief van een brede gebiedsontwikkeling, waarbij zowel alternatieven met en zonder luchtvaart zijn vergeleken. Daartoe zijn een viertal visies ontwikkeld met bij iedere visie een optimalisatie variant. Daarnaast is ook via een interactief planproces door een groot aantal maatschappelijke organisaties (zowel voor- als tegenstanders van een luchthaven) een visie ontwikkeld.

De negen visies zijn beoordeeld door middel van een multicriteria analyse (MCA), op basis van hun scores op milieueffecten, economische effecten en financiële resultaten. De betrokken overheidsorganen hebben vervolgens besloten¹⁶ twee visies nader uitgewerkt tot twee volwaardige structuurvisies: een niet luchthaven alternatief (structuurvisie A) en een luchthaven alternatief (structuurvisie B). Deze zijn beoordeeld op de milieueffecten en de economische en de financiële gevolgen.

TER VISIE LEGGING EN ADVIES COMMISSIE M.E.R.

In het Plan-MER zijn de structuurvisies beoordeeld op hun milieueffecten. De structuurvisies en het Plan-MER (en overige onderliggende rapporten) hebben vervolgens te inzage gelegen van 3 juli 2009 tot 11 september 2009. In deze periode bestond de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. Daarnaast is in deze periode het Plan-MER getoetst door de Commissie m.e.r. die op 28 oktober 2009 haar toetsingsadvies over het Plan-MER heeft gepubliceerd.

TOETSINGSADVIES COMMISSIE M.E.R.

De Commissie m.e.r heeft in haar advies aangegeven dat naar haar mening de essentiële milieu-informatie voor besluitvorming over de gebiedsontwikkeling in het MER en de aanvullende studie naar de 2,4 miljoen passagiers aanwezig is.

De Commissie geeft daarnaast met betrekking tot het MER een aantal kanttekeningen, die betrekking hebben op:

- de gehanteerde referentiesituatie
- de haalbaarheid van de alternatieven
- gegeven de theoretische mogelijkheid van een groter passagiersaantal is een beschouwing van het maximum luchtvaartalternatief gewenst
- de aanleg van weginfrastructuur
- hinderbeleving en effecten van geluid en lucht onder de grenswaarden
- atmosferische depositie

VTM is vervolgens in een reactienota¹⁷ ingegaan op de ingediende zienswijzen, op het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. en de reactie van de Provinciale Commissie Fysieke Leefomgeving.

BESLUITVORMING GEMEENTE ENSCHEDE

De gemeente Enschede heeft op 14 december 2009 een structuurvisie vastgesteld. De gemeenteraad van Enschede heeft middels het aannemen van een aantal amendementen de ontwerp structuurvisie zoals die ter visie heeft gelegen gewijzigd. De geluidsruimte van de luchthaven mag maximaal 8 km² bedragen.

¹⁶ Op basis van informatieavonden, een ter visie legging, een reactienota van VTM en een beoordeling door de Commissie m.e.r., stemmen in het najaar van 2008 de gemeenteraad van Enschede, provinciale staten van Overijssel en het ministerieel opdrachtgeversberaad in met het advies van de VTM.

¹⁷ Reactie Nota Zienswijzen – Structuurvisies gebiedsontwikkeling luchthaven Twente e.o, november 2009. Vliegwielen Twente Maatschappij i.o.

BESLUITVORMING
PROVINCIE OVERIJSEL

Op 16 december 2009 heeft provinciale staten van Overijssel het voorstel tot vaststelling van de structuurvisie aangehouden. Op 10 februari 2010 werd vervolgens een motie aangenomen waarin de kaders voor de verdere gebiedsontwikkeling zijn aangegeven. De motie vroeg om aansluiting bij het beleid van de Omgevingsvisie. Vervolgens is een Ruimtelijke Visie gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving ontwikkeld als uitwerking van de Omgevingsvisie. Deze Ruimtelijke Visie is op 16 juni 2010 door provinciale staten vastgesteld. In paragraaf 2.2.2. wordt nader ingegaan op de punten waarop de Ruimtelijke Visie afwijkt van structuurvisie B.

BIJLAGE 2

Technische informatie

invoerstet 2022	Vliegtuigtype	MTOW	bewegingen (aankomend en vertrekkend)				
	indicatief	indicatief	06.00-07.00	07.00-19.00	19.00-23.00	per week	per jaar
Zomer							
Passage vluchten - LCC						Totaal	Totaal
ma-vr	Cat. C	78975	11	180	21	212	
za	Cat. C	78975	3	42	3	48	
zo	Cat. C	78975		35	6	41	
Passage vluchten - Leisure							
ma-vr	Cat. C	78975					
za	Cat. C	78975					
zo	Cat. C	78975					
						301	7831
Winter							
Passage vluchten - LCC			06.00-07.00	07.00-19.00	19.00-23.00		
ma-vr	Cat. C	78975	10	120	21	151	
za	Cat. C	78975	1	34	2	37	
zo	Cat. C	78975		26	3	29	
Passage vluchten - Leisure							
ma-vr	Cat. C	78975					
za	Cat. C	78975					
zo	Cat. C	78975					
						217	5654
						259	13.486
Zomer en Winter							
General Aviation	totaal		06.00-07.00	07.00-19.00	19.00-23.00		
				208		208	10.800
Prive en Lesvluchten ma-vr	Cessna 172	1090	0	122	0		
	Gulfstream V	41136	0	86	0		
Zomer en Winter							
Vrachtvluchten	totaal		06.00-07.00	07.00-19.00	19.00-23.00		
				13		13	700
ma-vr	Cat. E	394625		7			
	Cat. C	142000		6			
za							
zo							
						total atm's	24.986

invoerset 2028	Vliegtuigtype	MTOW	bewegingen (aankomend en vertrekkend)				
	indicatief	indicatief	06.00-07.00	07.00-19.00	19.00-23.00	per week	per jaar
Zomer							
Passage vluchten - LCC						Totaal	Totaal
ma-vr	Cat. C	78975	14	209	24	247	
za	Cat. C	78975	3	48	4	55	
zo	Cat. C	78975		42	6	48	
Passage vluchten - Leisure							
ma-vr	Cat. C	78975				-	
za	Cat. C	78975				-	
zo	Cat. C	78975				-	
						350	9.100
Winter							
Passage vluchten - LCC							
ma-vr	Cat. C	78975	14	146	24	184	
za	Cat. C	78975	2	39	2	43	
zo	Cat. C	78975		32	4	36	
Passage vluchten - Leisure							
ma-vr	Cat. C	78975				-	
za	Cat. C	78975				-	
zo	Cat. C	78975				-	
						263	6.834
							15.934
Zomer en Winter							
General Aviation			06.00-07.00	07.00-19.00	19.00-23.00		
totaal				298		298	15.500
Prive en Lesvluchten	ma-vr	Cessna 172	0	185	0		
		Gulfstream V	0	113	0		
Zomer en Winter							
Vrachtvluchten			06.00-07.00	07.00-19.00	19.00-23.00		
totaal			3	15	3	21	1.100
ma-vr	Cat. E	394625	1	6	1		
	Cat. C	142000	2	7	2		
za	Cat. E	394625		1			
	Cat. C	142000					
zo	Cat. E	394625		1			
	Cat. C	142000					
						total atm's	32.534

NB: In 2028 vinden geen Leisure vluchten meer plaats; om deze reden zijn de betreffende rijen leeg.