



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Luchthavenbesluit Twente

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

16 december 2011 / rapportnummer 2581-76



1. Hoofdpunten van het MER

Area Development Twente (ADT)¹ bereidt een luchthavenbesluit voor binnen de kaders van de Structuurvisie gebiedsontwikkeling luchthaven Twente e.o.², de Ruimtelijke visie Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente en omgeving³. Om een luchthaven te exploiteren is op grond van de Wet luchtvaart een luchthavenbesluit nodig. Het luchthavenbesluit bevat grenswaarden en regels omtrent het gebruik, de aanduiding van het luchthavengebied en van de gebieden rondom de luchthaven met ruimtelijke beperkingen vanwege geluid en externe veiligheid. Deze worden één op één doorvertaald in de bestemmingsplannen van gemeenten. Ter onderbouwing van de besluitvorming wordt een MER opgesteld gericht op het luchthavenbesluit. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu neemt het luchthavenbesluit en is bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure.

De Commissie voor de m.e.r. (hierna 'de Commissie') beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval informatie moet bevatten over:

- gebruik van de luchthaven, werk daartoe de volgende alternatieven uit:
 1. De voorgenomen activiteit van een luchthaven die aansluit bij de Ruimtelijke visie van de provincie Overijssel en de Structuurvisie van de gemeente Enschede;
 2. De activiteit waarvoor het Luchthavenbesluit volgens de initiatiefnemer de ruimte zou moeten bieden, geef aan hoe dit zich verhoudt tot de maximale milieuruimte van 8 km²;
 3. Het maximaal benutten van de onder punt 2 berekende gebruiksruimte van de luchthaven. Het gaat dan om het benutten van de contour waarbij een maximum aantal passagiers en tonnen vracht kan worden afgehandeld. Gebruik dit alternatief om de bandbreedte aan milieueffecten te onderzoeken. Ga daarbij expliciet in op de verkeersaantrekkende werking van de luchthaven.
- maak voor de verschillende zichtjaren duidelijk welke aannames zijn gedaan over de verwachte ontwikkelingen wat betreft het geluid en de veiligheid van de vliegtuigen horende bij de voorgenomen activiteit en de maximaal mogelijke groei van de luchthaven;
- de effecten op geluid, externe veiligheid en lucht en geef aan wat dit betekent voor ruimtegebruik, natuur, gezondheid, hinder en kwaliteit van de leefomgeving. Met de beschrijving van de milieugevolgen van het gebruik van de luchthaven moet duidelijk in beeld worden gebracht wat de randvoorwaarden zijn voor de gebiedsontwikkelingen en overige ontwikkelingen in de omgeving. Toets aan de wettelijke grenswaarden, maar ga ook ex-

¹ ADT is een samenwerkingsverband van de gemeente Enschede en de provincie Overijssel.

² Voor deze Structuurvisie is in 2009 een plan-MER opgesteld. De Structuurvisie is vastgesteld door de gemeente Enschede.

³ 10 juni 2010, provincie Overijssel. p. 11 van deze notitie verwijst naar relevant gemeentelijk beleid: Uitgangspunt is dat het vliegveld op termijn een capaciteit van 1,2 miljoen passagiers kan verwerken. De raad van Enschede vindt dat de geluidsruimte van de luchthaven maximaal 8 km² mag bedragen.

⁴ De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder 'Advisering' of door in het zoekvak het projectnummer in te geven.

pliciet in op de effecten onder deze grenswaarden. Geef aan wat de omvang van het gehanteerde studiegebied is. Maak duidelijk hoe is omgegaan met het internationale en Duitse beleidskader en de effecten op Duits grondgebied;

- de samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Gezien de mogelijk grensoverschrijdende effecten adviseert de Commissie de samenvatting ook in het Duits te vertalen.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de “notitie reikwijdte en detailniveau (R&D) i.k.v. m.e.r.-procedure Luchthavenbesluit Twente”⁵. De Commissie beschouwt het plan-MER voor de structuurvisie en de besluitvorming over deze structuurvisie en de Ruimtelijke visie (juni 2010) als uitgangspunt. Zij beschouwt dit MER als een nadere uitwerking en detaillering van het eerder opgestelde plan-MER, waarbij de eerder beschikbaar gekomen milieu-informatie kan worden ingezet.

In de notitie R&D voor het Luchthavenbesluit is sprake van een eventueel beperkt militair medegebruik van de luchthaven. Tijdens het locatiebezoek⁶ is door initiatiefnemer en bevoegd gezag aan de Commissie mondeling medegedeeld dat er naar alle waarschijnlijkheid geen sprake zal zijn van militair medegebruik. In dit advies is daarom alleen uitgegaan van civiel gebruik van de luchthaven.⁷

2. Achtergrond en besluitvorming, beleid en besluiten

2.1 Structuurvisie luchthaven Twente

Het luchthavenbesluit is een nadere uitwerking van de Structuurvisie gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en de Ruimtelijke visie (juni 2010) van de provincie. Ten behoeve van de besluitvorming over deze structuurvisie is een plan-MER opgesteld waarin op globaal niveau de effecten van een luchthaven in de totale gebiedsontwikkeling zijn onderzocht. Dit MER moet de effecten van het gebruik van de luchthaven beschrijven ten behoeve van de besluitvorming over het luchthavenbesluit.

De Commissie is van mening dat de gegevens uit het plan-MER nog steeds bruikbaar en kaderstellend zijn voor dit MER voor het luchthavenbesluit. Indien de bandbreedte van het gebruik van de luchthaven afwijkt van die gehanteerd in het plan-MER, dient dit in het MER voor het luchthavenbesluit te worden onderbouwd. Indien deze afwijking gevolgen heeft voor het

⁵ Area Development Twente, 6 september 2011.

⁶ Locatiebezoek d.d. 26 oktober 2011.

⁷ Indien later alsnog besloten wordt militair medegebruik mogelijk te maken zal een aanvulling op het MER of nieuw MER t.b.v. een nieuw besluit met militair medegebruik nodig zijn.

milieu en de samenhang met de totale gebiedsontwikkeling, dient dit in dit MER te worden uitgewerkt.

De Commissie adviseert de informatie en kennis uit het plan-MER in het MER voor het luchthavenbesluit te gebruiken en waar nodig nader uit te werken.

2.2 Beleidskader

Geef in het MER aan welke wet- en regelgeving en beleid, inclusief in Duitsland, relevant is voor het luchthavenbesluit en of het voornemen kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. Ga daarbij in ieder geval in op:

- luchtvaartbeleid:
 - nationaal, zoals de Wet luchtvaart, de Luchtvaartnota en de Startnota Luchtruimvisie (april 2011). Ga daarbij onder andere in op de afstemming tussen het gebruik van de luchthaven, de routestructuur en het gebruik van het luchtruim;
 - Europees en internationaal.
- ecologische hoofdstructuur (EHS) en Natura 2000;
- luchtkwaliteit (luchtverontreiniging en broeikasgasemissies⁸), geluid en externe veiligheid;
- concrete ruimtelijke plannen (autonome ontwikkeling van bestemmingsplannen) voor het realiseren van geluid- en externe veiligheidsgevoelige functies.

2.3 Besluiten

Luchthavenbesluit

Geef in het MER duidelijk aan welke ruimtelijke keuzes en keuzes voor gebruik van de luchthaven er moeten worden gemaakt. Geef aan hoe deze keuzes moeten worden doorvertaald in geluid- en externe veiligheidscontouren die doorwerking hebben in ruimtelijke restricties en eisen stellen aan de bestemmingsplannen.

Bestemmingsplan

Geef in het MER indicatief aan welke gemeenten hun bestemmingsplan moeten of kunnen aanpassen op basis van het luchthavenbesluit. Geef aan welke planologische consequenties dit heeft voor bestaande en toekomstige activiteiten in het gebied waarop het luchthavenbesluit van invloed is.

Overige besluiten

Naast voorgenoemde besluiten zullen ook andere besluiten worden genomen voor de realisatie van het voornemen. Geef aan welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de tijdsplanning is. Ga daarbij ook in op:

- procedure in het kader van de watertoets;
- ontheffing ingevolge de Flora en Faunawet;
- vergunning ingevolge de Natuurbeschermingswet;

⁸ Zie ook introductie van het ETS (Emission Trading Scheme) op Europees niveau in 2012. Het ETS draagt bij aan de Europese doelen voor de reductie van CO₂-uitstoot. Vanaf 1 januari 2012 vallen alle aankomende en vertrekkende vluchten op een Europese luchthaven onder het Europees emissiehandelssysteem (EU ETS).

- besluiten en de daar mogelijk aan gekoppelde m.e.r.-procedures die binnen de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente moeten worden doorlopen en geef aan hoe deze activiteiten procedureel en inhoudelijk met elkaar samenhangen.

Proces

Geef in het MER aan hoe de (inwoners van de) omliggende gemeenten zullen worden geïnformeerd en betrokken bij de besluitvorming over het bestemmingsplan. Geef aan hoe Duitse overheden en burgers worden geïnformeerd en indien nodig betrokken bij de besluitvorming.⁹

3. Voorgenomen activiteit, alternatieven, varianten, scenario's en referentie.

3.1 Gebiedsontwikkeling luchthaven Twente

Maak in het MER helder onderscheid tussen:

- de voorgenomen activiteit in het kader van het luchthavenbesluit (paragraaf 3.2);
- de referentiesituatie, zijnde de huidige situatie plus autonome ontwikkeling zonder luchthaven en zonder de gebiedsontwikkelingen waar nog geen definitieve besluiten (bestemmingsplannen) voor zijn vastgelegd (paragraaf 3.3);
- de gebiedsontwikkeling, waar besluitvorming nog over moet plaatsvinden en waarvoor nog (m.e.r.)-onderzoeken worden uitgevoerd en verschillende invulling mogelijk is.

Onderscheid binnen de gebiedsontwikkelingen:

- luchtvaartafhankelijke ontwikkelingen zoals verkeersaantrekkende werking, parkeren, infrastructuur, luchtvaart gebonden bedrijventerreinen etc.;
- luchtvaartonafhankelijke ontwikkelingen zoals leisure, woningbouw, overige bedrijventerreinen, ecologische hoofdstructuur etc.

Geef expliciet aan welke aannames zijn gedaan voor de voorgenomen activiteit en de toekomstige ontwikkelingen en welke bandbreedte in ontwikkelingsmogelijkheden daarbij wordt gehanteerd. Presenteer de verschillende gebiedsontwikkelingsactiviteiten op een duidelijke topografische kaart.

3.2 Alternatieven en varianten

Gebruik van de luchthaven (alternatieven)

De Commissie adviseert alternatieven te ontwikkelen voor het gebruik van de luchthaven. Beschrijf daarbij (minimaal) de volgende alternatieven:

⁹ Zie ook de verschillende zienswijzen waarin Duitse overheden en burgers aangeven procedurele en inhoudelijke bezwaren te hebben.

- de voorgenomen activiteit van een luchthaven die aansluit bij de Ruimtelijke visie van de provincie Overijssel en de Structuurvisie van de gemeente Enschede;
- de activiteit waarvoor het Luchthavenbesluit volgens de initiatiefnemer de ruimte zou moeten bieden, geef aan hoe dit zich verhoudt tot de maximale milieuruimte van 8 km²;
- het maximaal benutten van de onder punt 2 berekende gebruiksruimte van de luchthaven. Het gaat dan om het benutten van de contour (volvliegen van de contouren) waarbij een maximum aantal passagiers en tonnen vracht kan worden afgehandeld en waarin wordt gevarieerd in vluchttijden en openingstijden. Voer voor dit alternatief een gevoeligheidsanalyse uit waarbij de bandbreedte aan milieueffecten voor de omgeving in beeld wordt gebracht. Ga daarbij met name in op de effecten van de luchtvaartgerelateerde aspecten zoals de afhandeling van passagiers en verkeersbewegingen en geef aan of dit tot knelpunten leidt in het studiegebied. Ga daarbij expliciet in op de verkeersaantrekkende werking van de luchthaven.

Vlootmix

Beschrijf de omvang en de vlootmix¹⁰ die zal worden gehanteerd voor de verschillende alternatieven en ga in op de randvoorwaarden, vliegroutestructuren, openingstijden, vluchtdagen/-tijden die worden gehanteerd. Geef aan met welke passagiersaantallen en aantallen ton gevlogen vracht deze vlootmix correspondeert en wat het aandeel general-aviation binnen de vlootmix is.

Luchthaveninfrastructuur

Geef aan hoe de bestaande luchthaveninfrastructuur (banen, taxibanen, opstel- en handlingsplatform(s), hallen en hangars e.d.) wordt gebruikt. Geef aan wat de benodigde lengte van de baan is. Indien de huidige baan moet worden verlengd onderbouw dit dan.¹¹

Routestructuur

Beschrijf de (verschillende) routestructuren en vliegprocedures¹² die als input voor de berekeningen in het MER worden gebruikt. De Commissie adviseert aan te geven hoe de routestructuur is (of kan worden) geoptimaliseerd en geef aan hoe daarbij het milieu (natuur en leefomgeving) minimaal wordt belast. Geef ook aan of, en zo ja hoe, deze (geoptimaliseerde) routes boven Duitsland lopen en in hoeverre dit tot (andere) beperkingen leidt.

3.3 Referentiesituatie

Huidige situatie en autonome ontwikkeling

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de te verwachten milieutoestand, als gevolg van de autonome ontwikkeling, als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan, de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Ga bij deze beschrijving uit van ontwikkelingen van de huidige be-

¹⁰ Strikt genomen gaat het om de motorenmix, aangezien er vliegtuigen zijn die met verschillende typen motoren kunnen vliegen.

¹¹ Zie ook zienswijze die aangeven dat er moet worden uitgegaan van een baan van 2400 meter in plaats van 2700 meter.

¹² In de vorm van grondprojecties van de routes en de start- en naderingsprocedures (hoogteprofielen) van de vliegtuigen.

staande activiteiten in het studiegebied en van nieuwe activiteiten waarover reeds (formeel) is besloten.

Scenario's gebiedsontwikkeling

Beschrijf de verschillende ontwikkelingen die onderdeel zijn van de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente in één of meerdere scenario's en duid daarmee de bandbreedte van de gebiedsontwikkeling. Geef aan welke aannames ten grondslag liggen aan deze scenario's. Maak onderscheid tussen de luchtvaartafhankelijke ontwikkelingen en de luchtvaartonafhankelijke ontwikkelingen. De luchtvaartafhankelijke ontwikkelingen zullen (mede-)bepalend zijn voor het functioneren van de luchtvaart, zoals bijvoorbeeld de aanleg van nieuwe wegen en een aansluiting op de A1. De luchtvaartonafhankelijke activiteiten hebben geen (directe) invloed op het functioneren van de luchthaven zelf, maar zullen veeleer invloed ondervinden van de luchthaven. Maak duidelijk hoe de luchthaven randvoorwaarden stelt aan de gebiedsontwikkeling, bijvoorbeeld door inzicht te geven in het effect van geluids- en veiligheidscontouren op de omvang en locatie van gebiedsontwikkelingen. Specifiek wijst de Commissie hier op de ontwikkeling van leisure aan de noord- en zuidzijde. Bij de uitwerking van deze activiteit zal rekening moeten worden gehouden met de randvoorwaarden vanuit de luchthaven als het gaat om onder andere geluid, veiligheid en bereikbaarheid. Dit vraagt om zowel ruimtelijke als temporele afstemming van activiteiten. Geef in het MER aan hoe hiermee wordt omgegaan.

Huidige situatie, ervaren situatie

Omdat militair gebruik in de toekomst niet zal plaatsvinden en het feitelijke militaire gebruik al jaren geleden is gestopt, adviseert de Commissie om de milieusituatie van het meest recente jaar als referentie voor de ervaren situatie van omwonenden en gebruikers te hanteren en niet meer het jaar 2003.¹³

4. Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

4.1 Algemeen

Met de beschrijving van de milieugevolgen van het gebruik van de luchthaven moet duidelijk in beeld worden gebracht wat de randvoorwaarden zullen zijn voor de gebiedsontwikkelingen en overige ontwikkelingen in de omgeving. Daarbij staan centraal:

- de consequenties voor ruimtegebruik en ruimtelijke ordening binnen de grenswaarden (contouren) voor geluid en externe veiligheid;
- de effecten buiten deze contouren, oftewel onder de wettelijke grenswaarden, op gezondheid, hinder, kwaliteit van de leefomgeving en natuur;

Beschrijf de effecten van de verschillende alternatieven op een gelijkwaardige wijze voor de volgende jaartallen:

¹³ Een vergelijking met de oorspronkelijke militaire contour acht de Commissie niet meer relevant. Daarnaast is deze vergelijking door andere uitgangssituatie en methodiek erg lastig.

- het jaar waarin de luchthaven volledig in gebruik is, volgens de voorgenomen activiteit;
- indien relevant vanuit wettelijke eisen voor geluid, lucht en externe veiligheid tussenliggende jaren;
- 2061, geef voor dit jaartal een kwalitatieve beschrijving van de ontwikkelingen.

Onzekerheden

Onderbouw de keuze van de rekenregels/-modellen en van de gegevens waarmee de gevolgen van het voornemen worden bepaald. Ga ook in op de onzekerheden in deze bepaling. Onderscheid daarbij onzekerheden in de kwaliteit van de gegevens (bron, ouderdom, betrouwbaarheid, e.d.) en in de gehanteerde rekenregels/-modellen (afleiding en bandbreedte van kritische parameterwaarden, modelkalibratie, e.d.). Vertaal dit zo mogelijk in een bandbreedte voor de genoemde gevolgen en geef aan wat dit betekent voor de vergelijking van de alternatieven. Geef aan hoe de milieueffecten worden gemonitord en hoe terugkoppeling/evaluatie van de voorspelde effecten plaatsvindt.

4.2 Database

Ten behoeve van de uniformiteit van de gegevens adviseert de Commissie gebruik te maken van een centrale database waaruit de input wordt gehaald voor de diverse berekeningen (geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, natuur etc.). Borg hiermee dat de effectenberekening zijn gebaseerd op dezelfde aannames¹⁴ over het aantal en de karakteristiek van de vliegbewegingen. Neem in de database de relevante jaartallen en de karakteristieke vluchtgegevens op die nodig zijn voor de verschillende berekeningen. Ga daarbij onder andere in op de vlootsamenstelling ingedeeld naar de categorieën zoals die worden gehanteerd in de wettelijke voorschriften voor luchtvaartgeluid en externe veiligheid, aantal passagiers per toestel, MTOW, generatie, tijdstip van vluchten, aan- en uitvliegroutes, vliegprofielen, aantal bewegingen per categorie e.d. Geef ook een beeld van het vliegpatroon van general aviation, waaronder lesvluchten.

4.3 Verkeer

In de notitie R&D wordt aangegeven dat uit het plan-MER bleek dat er, alleen al door autonome ontwikkelingen, sprake is van knelpunten op het bestaande wegennet, zoals de N737 en de aansluiting op de A1. De luchthaven met de daaraan gelieerde activiteiten heeft een aantrekkende werking op verkeer. Het is daarom van belang de verkeerscijfers goed in beeld te brengen om zo de effecten op de bereikbaarheid en de milieueffecten te kunnen berekenen. Geef voor de berekening van de verkeerseffecten inzicht in de aantallen en de herkomst van de vertrekkende reizigers en de bestemmingen van de aankomende reizigers. Ga in op de verdeling van de vervoerswijze (modal split). De verkeerscijfers vormen de input voor de berekeningen voor luchtkwaliteit (inclusief depositie) en geluid als gevolg van het wegverkeer. Ga daarbij ook uit van realistische aannames voor de verkeersbewegingen als gevolg van het bedrijventerreinen en de leisureactiviteiten. Voor de leisureactiviteiten is het met name van belang te beschrijven welke aannames zijn gedaan voor bezoekersaantallen en

¹⁴ De Commissie benadrukt dat het hier gaat om aannames waarbij onzekerheden over de toekomst altijd een rol zullen spelen.

activiteiten om zo de aantallen verkeersbewegingen en piekbelastingen van het wegennet helder in beeld te krijgen. Uit de analyse moet helder naar voren komen of de verkeersbewegingen van de luchthaven in combinatie met (piek-)belastingen als gevolg van de andere gebiedsontwikkelingen tot knelpunten voor verkeer of milieu kunnen leiden.

Verkeersmodel

Het verkeersmodel moet de afwikkeling van het verkeer in het studiegebied op het hoofd- en onderliggend wegennet beschrijven. Het model moet tevens in staat zijn de piekbelasting van activiteiten rondom de luchthaven in beeld te brengen. Beschrijf de karakteristieken van het gehanteerde verkeersmodel waarmee de effecten van de alternatieven en varianten worden getoetst. Ga daarbij in op:

- de uitgangspunten en de opbouw van het netwerk waarop het model is gebaseerd;
- welke ruimtelijke ontwikkelingen en eventueel scenario's voor de prognosejaren zijn meegenomen;
- hoe de verschillende verkeerssoorten in het model zijn opgenomen (personenauto- en vrachtverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer).

Analyse

De verkeerskundige analyse moet voor het totale studiegebied¹⁵ (minimaal) ingaan op:

- de verkeersintensiteiten, onderscheiden naar personenverkeer en vrachtverkeer alsmede tijdstip van de dag en week (spits en niet-spits of andere piekmomenten, werkdag, weekdag of weekend);
- de robuustheid van het wegennet: hiermee wordt bedoeld de mate waarin het wegennet in staat is alternatieve routes te bieden bij calamiteiten;
- de kwaliteit van de verkeersafwikkeling (I/C-verhoudingen);
- de verkeersveiligheid (ongevalskans, slachtoffers). Beschrijf aan de hand van de meest actuele risicocijfers en prognoses de effecten van de alternatieven op de verkeersveiligheid in het studiegebied, inclusief het onderliggend wegennet.

Verkeerscijfers input voor effectberekeningen.

Werk de verkeersgegevens uit die noodzakelijk zijn voor de berekeningen voor geluid (effecten op omwonenden en natuur) en luchtkwaliteit (inclusief atmosferische depositie). Geef aan welke prognosejaren hierbij worden gehanteerd.

4.4 Geluid

In aansluiting op de eerder uitgebrachte adviezen van de Commissie, adviseert de Commissie in dit MER:

- ernstige hinder als toetsingscriterium in het MER op te nemen;
- aan te geven hoe met samengestelde blootstelling wordt omgegaan, welke schattingsmethode voor hinder en ernstige hinder is toegepast en van welke dosis-effectrelatie(s) wordt uitgegaan;
- ook naar gebieden met een lagere geluidbelasting dan 56 dB(A) Lden te kijken. De notitie R&D maakt nu melding van de gebieden binnen de 70, 56 en 48 dB(A) Lden-contouren.

¹⁵ Het studiegebied voor verkeer bevat in ieder geval die wegen waarop relevante verschillen optreden tussen de alternatieven en ten opzichte van de referentiesituatie.

(Ernstige) hinder treedt op vanaf aanzienlijk lagere niveaus¹⁶. Voor een goede beoordeling wordt geadviseerd om ook de hinder en de ernstige hinder binnen het gebied vanaf 42 dB(A) Lden te berekenen.

Onderbouw in het MER het oppervlak van het 'buffergebied' van 10,6 km². Geef aan welke afweging ten grondslag ligt aan de grootte van dit gebied. Een aparte (geluid) effectenberekening voor dit gebied kan hieraan betekenis geven.

Breng voor een goede beoordeling van de geluideffecten ook de omvang van de slaapverstoring in kaart. Alhoewel het aantal vluchten in de vroege ochtend beperkt is (circa 10 per week) is het niet uitgesloten dat slaapverstoring optreedt. Neem hier ook in mee of de mogelijkheid bestaat dat er tussen 23–24uur nog (aankomende) vluchten zijn toegestaan. Voor de berekening van de slaapverstoring dient te worden uitgegaan van het gebied binnen de 40 dB(A) Lnight-contour.

4.5 Externe veiligheid

Risicomodellering

Volgens de geldende rekenvoorschriften¹⁷ moet voor Luchthaven Twente worden gerekend met het "regionale model". Dit regionale model, dat vooral gebruikt wordt voor de kleine velden, wijkt af van het model dat gebruikt wordt voor de luchthavens Rotterdam, Maastricht, Eelde en Lelystad, die vergelijkbaar zijn met Twente. Geef in het MER aan met welk model wordt gerekend voor luchthaven Twente en onderbouw dat hiermee een zo goed mogelijke weergave van de risico's wordt gegeven.

Indicatoren voor de beoordeling van risico's

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (versie 9 september 2011) geeft de initiatiefnemer aan dat hij voor de beoordeling van de externe veiligheid de ligging van de PR 10⁻⁵ en PR 10⁻⁶ contouren wil bepalen, als ook het aantal woningen binnen deze contouren. Deze waarden geven een beperkt beeld van de totale kans op een ramp¹⁸. De Commissie adviseert daarom ook de ligging van de PR 10⁻⁷ in kaart te brengen en het groepsrisico te berekenen. Hiermee kan een goed beeld verkregen worden van de totale kans op een ramp met slachtoffers op de grond ten gevolge van het vliegverkeer.¹⁹ In het gebied waar het risico groter is

¹⁶ Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai. In bijlage 3 wordt verwezen naar dosis-effectrelaties voor blootstelling aan geluid van weg-, rail- en luchtverkeer en industrie. Deze zijn apart gepubliceerd als 'Position paper on dose response relationships between transportation noise and annoyance', Office for Official Publications of the European Communities, 2002, ISBN 92-894-3894-0.

¹⁷ Regeling houdende regels voor burgerluchthavens (Regeling Burgerluchthavens), Staatscourant Nr. 16154, 30 oktober 2009.

¹⁸ Voor de totale kans op een ramp met slachtoffers op de grond zijn niet alleen woningen relevant maar ook andere bestemmingen waar (veel) mensen aanwezig zijn, zoals bedrijven, instellingen, winkels, horeca en evenementen. Verder is de intensiteit van bebouwing buiten de PR 10⁻⁶ contour doorgaans groter dan er binnen en is de kans op een ongeval buiten de PR 10⁻⁶ contour niet verwaarloosbaar.

¹⁹ De uitkomsten kunnen vergeleken worden met het groepsrisico dat voor andere luchthavens berekend is, en met het groepsrisico van andere risicobronnen in de regio. Dit leidt tot een betere afweging van de wenselijkheid van de beoogde activiteit.

dan 10^{-8} per jaar moet tevens worden nagegaan of er industrieën aanwezig zijn met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen.²⁰

De Commissie geeft in overweging een visie op te stellen voor de manier waarop de risico's van nieuwbouwplannen in de gebieden buiten de PR 10^{-6} contour moeten worden afgewogen.²¹

Aanvoer van vliegtuigbrandstof

Geef aan hoe de benodigde vliegtuigbrandstof wordt aangevoerd (per tankauto of per pijpleiding). Breng de externe veiligheidsrisico's van dit transport en van de opslag op het luchthaventerrein in kaart.²²

Leisure

In de gebiedsontwikkeling zijn diverse activiteiten opgenomen die veel publiek (moeten) aantrekken zoals evenementen en grootschalige leisure. Het is niet duidelijk of deze functies goed verenigbaar zijn met de risico's die het vliegverkeer met zich meebrengt. De Commissie beveelt daarom aan om deze risico's in kaart te brengen en daarbij na te gaan of dit tot beperkingen leidt ten aanzien van de aard en de situering van de gebiedsontwikkelingsactiviteiten (m.n. leisure en evenementen).

4.6 Lucht

Vergelijking van alternatieven

Om de alternatieven onderling en met de referentiesituatie te kunnen vergelijken is het noodzakelijk om de effecten van de luchtvaartemissie, wegverkeeremissies en die van (luchthavengebonden) bedrijven voor zover van toepassing op de luchtconcentraties van fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$ ²³) en NO_2 te beschrijven, ook onder de grenswaarden.²⁴ Daarbij kan gebruik worden gemaakt van berekeningen die voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007. Presenteer de resultaten van de berekeningen middels verschilcontourenkaarten²⁵ en

²⁰ Voor inrichtingen met gevaarlijke stoffen is de trefkans relevant. Deze trefkans kan aanzienlijk groter zijn dan het plaatsgebonden risico. Bovendien kan het vervolgeffect groter zijn gezien meerder installaties tegelijkertijd beschadigd kunnen raken bij een vliegtuigramp. Daarom is het gewenst om in een groot gebied te inventariseren of er industrieën met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen aanwezig zijn.

²¹ Voor de luchthaven Schiphol wil het kabinet binnen de PR 10^{-7} contour nieuwbouwbeperkingen gaan invoeren en buiten de PR 10^{-7} contour van Schiphol zouden gemeenten zelf groepsrisicobeleid moeten gaan ontwikkelen (zie hiervoor het kabinetsstandpunt Schiphol d.d. 26 april 2006, de Luchtvaartnota "Een concurrerende en duurzame luchtvaart voor een sterke economie" d.d. 17 april 2009 en de actualisatie daarvan in kamerstuk 31936-47 d.d. 14 januari 2011). Voor de overige luchthavens is nog niet besloten of het Rijk groepsrisicobeleid gaat formuleren of dat dat wordt overgelaten aan de provincies (zie het Besluit houdende regels voor burgerluchthavens d.d. 30 september 2009 en de bijbehorende Nota van Toelichting).

²² Vliegtuigbrandstof (Jet A1, UN 1863) valt onder de categorie ontvlambare vloeistoffen (LF1, ADR klasse 3, verpakkingsgroep III). Deze categorie is relevant voor de berekening van externe veiligheid.

²³ Op dit moment zijn de rekenmethoden voor $PM_{2,5}$ nog niet opgenomen in de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit, indien deze regeling ten tijde van het MER niet beschikbaar is, beredeneer of bereken de concentraties $PM_{2,5}$ dan op basis van de dan best beschikbare rekenmodellen.

²⁴ Ook onder de huidige luchtkwaliteitsgrenswaarden kunnen nog aanzienlijke gezondheidseffecten optreden.

²⁵ Gebruik hiervoor klassebreedtes van $1,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ of minder, indien klassebreedtes van $1,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ onvoldoende onderscheidend zijn.

geef per contour de hoeveelheid en ligging aan van woningen en andere gevoelige objecten en groepen²⁶.

Geef een onderbouwing van de inputgegevens van de rekenmodellen (standaardrekenmethoden). Ga bijvoorbeeld in op de herkomst van de verkeersgegevens en de aannames die zijn gedaan voor de (lokale) effectiviteit van (toekomstige) generieke en lokale maatregelen.

Geur

Geef aan hoe voor de luchtvaartemissies met geur wordt omgegaan. Geef aan waar de belangrijkste grondbronnen (proefdraaien, starten, tanken, hulpmotoren van het starten van straalmotoren etc.) plaatsvinden. Bepaal voor de clusters van geurbronnen(emissies) de geurcontouren. Projecteer deze op het studiegebied en leg een koppeling tussen geurbelasting en woningen/blootgestelden. Geef op basis daarvan aan of er sprake is van geurhinder (link leggen tussen geurbelasting en geurhinder).

Toetsing aan wettelijke eisen

Luchthaven Twente maakt, als 'in betekende mate'-project, deel uit van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).²⁷ Maak aannemelijk dat het project past binnen, of in ieder geval niet in strijd is met het NSL.²⁸

Indien projecten die in het NSL zijn opgenomen worden gewijzigd geef dan aan hoe dit via de meldingsprocedure (artikel 5.12, twaalfde lid) is uitgewerkt.

Luchtvaart

De Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit (RBL 2007) bevat geen standaard rekenmethode voor het berekenen van de verspreiding van luchtvaartemissies. Geef in het MER een onderbouwde keuze en beschrijving van het toegepaste rekenmodel.

Indien sprake is van relatief grote groepen blootgestelden en relatief grote gevolgen voor de luchtkwaliteit²⁹, adviseert de Commissie ook de consequenties voor de volksgezondheid (kwantitatief) in beeld te brengen.³⁰ Doe dit op basis van bestaande dosis-effectrelaties.³¹ Laat zien welke alternatieven en mitigerende maatregelen mogelijk zijn om gezondheidsschade zoveel mogelijk te voorkomen, dan wel de volksgezondheid te verbeteren.

²⁶ Gebruik hiervoor de zogeheten Adres Coding Nederland (ACN)-bestanden. Denk bij gevoelige objecten aan kinderdagverblijven, scholen, verpleeg- en verzorgingshuizen en woningen. Gevoelige groepen zijn bijvoorbeeld kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten.

²⁷ Het project is opgenomen in het NSL onder IB-nr. 802 Luchthaven Twente, type project: bedrijventerrein, omvang project: 60 hectare bruto (luchthaven 200 hectare).

²⁸ Vergelijk daarvoor de projectgegevens (= projectkenmerken en de daarbij horende luchtkwaliteitseffecten) in het besluit met de projectgegevens zoals opgenomen in het NSL.

²⁹ Denk hierbij aan minimaal 1000 mensen die extra worden blootgesteld aan minimaal 1 µg/m³. Een dergelijk aantal blootgestelden is nodig om op basis van bestaande dosis-effect relaties representatieve uitspraken te kunnen over de (extra) ziektelast.

³⁰ Bijvoorbeeld de toe- dan wel afname van het aantal kinderen met verminderde longfunctie, het aantal mensen met COPD en het aantal vervroegde sterfgevallen.

³¹ Zie voor dosis-effect relaties, rekenmethodieken en toelichting bijvoorbeeld:

- RIVM-report 500029001/2005 Trends in the environmental burden of disease in the Netherlands 1980 - 2020. AB Knol, BAM Staatsen;
- GGD-Richtlijn Gezondheidsaspecten Besluit Luchtkwaliteit. Landelijk centrum medische milieukunde. 8-12-2005;
- WHO-rapport (2009) 'Economic valuation of transport-related health effects'.

Geef in het MER aan wat de effectiviteit is van maatregelen (of maatregelen achter de hand) om de luchtkwaliteit te verbeteren, zowel wat betreft het kunnen voldoen aan grenswaarden als wat betreft volksgezondheid.

CO₂– Emissies

Geef aan wat de CO₂–uitstoot is op basis van het gereden aantal voertuigkilometers en het aantal vluchten (LTO–cycles). Geef aan hoe invulling wordt gegeven aan de duurzaamheidsambities^{32; 33} van luchthaven Twente en of en hoe de alternatieven onderscheidend zijn op dit aspect. Geef aan of en hoe invulling wordt gegeven aan de beleidsontwikkeling van het Europees emissiehandelssysteem (EU ETS).

4.7 Gezondheid, hinder en leefomgeving

In de notitie R&D wordt de GES aanpak en een monitoringssystematiek voorgesteld. In aanvulling en nadere uitwerking daarop adviseert de Commissie een referentie, nul–meting, vast te stellen ten behoeve van de monitoring van de gezondheidseffecten³⁴.

Beschrijf in de gezondheidssituatie de verandering van gezondheid aan de hand van de volgende indicatoren³⁵:

- hinder;
- slaapverstoring;
- het vóórkomen van verhoogde bloeddruk als indicator voor hart– en vaatziekten;
- ademhalingsziekten.

Geef aan hoe deze indicatoren worden gebruikt in de monitoringssystematiek.

De Commissie geeft daarnaast in overweging voor aanvang van het project tevens een gezondheidsbelevingsonderzoek uit te voeren en dat bij realisering van het project te herhalen. Het gaat daarbij om:

- ervaren (zelf–gerapporteerde) gezondheid;
- leefbaarheid (tevredenheid met de directe woonomgeving).

4.8 Natuur

Met het plan–MER is al veel nuttige informatie over natuur beschikbaar gekomen, de Commissie adviseert deze daarom te gebruiken bij de uitwerking in dit MER. De Commissie concludeerde in haar toetsingsadvies uit 2009 dat door verzuring van gevoelige Natura 2000–gebieden significant negatieve gevolgen niet zijn uit te sluiten. Tevens is in de plan–MER fase nog niet naar mogelijke effecten van de vliegroutes en de geluidbelasting gekeken. De Commissie adviseert daarom in het MER het natuuronderzoek nader uit te werken.

³² zie <http://www.adttwente.nl/>

³³ Bijvoorbeeld door de (vrijwillige) Airport Carbon Accreditation: the European carbon standard for airports. The programme assesses and recognises the efforts of airports to manage and reduce their carbon emissions with four levels of award: 'Mapping', 'Reduction', 'Optimisation' & 'Neutrality'. Zie : <http://www.airportcarbonaccreditation.org/>

³⁴ De Commissie wijst erop dat ook buiten de normcontouren, voor geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit, effecten kunnen optreden en adviseert hier aandacht aan te besteden.

³⁵ 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.

Algemeen

Geef in het MER aan welke kenmerkende habitats en soorten aanwezig zijn in het studiegebied, en of hier soorten van Rode Lijsten bij zijn.³⁶ Beschrijf de autonome ontwikkeling van de natuur in het gebied. Ga daarna in op de ingreep-effectrelatie tussen de voorgenomen activiteit en de in het studiegebied aanwezige natuurwaarden. Geef aan voor welke dieren en planten aanzienlijke gevolgen te verwachten zijn, wat de aard van de gevolgen³⁷ is en wat deze gevolgen voor de populaties betekenen. Beschrijf mitigerende en/of compenserende maatregelen die eventuele aantasting kunnen beperken of voorkomen.

Gebiedsbescherming³⁸

Beschrijf de mogelijke invloed van het voornemen op beschermde natuurgebieden, zoals Natura 2000-gebieden en de Ecologische hoofdstructuur (EHS).³⁹ Maak onderscheid tussen de verschillende gebieden en geef hiervan de status aan. Ook als het voornemen niet in of direct naast een beschermd gebied ligt, kan het gevolgen hebben op een beschermd gebied (externe werking). Geef per gebied de begrenzingen van het gebied aan op kaart, inclusief een duidelijk beeld van de ligging van het plangebied ten opzichte van de beschermde gebieden.

Natura 2000-gebieden

Ga na welke Natura 2000-gebieden beïnvloed zouden kunnen worden.⁴⁰ Op grond van de informatie uit het plan-MER zijn dit in ieder geval Lonnekermeer en Landgoederen Oldenzaal. Maak expliciet duidelijk of er Natura 2000-gebieden in Duitsland zijn die beïnvloed kunnen worden.⁴¹ Ga in op:

- de instandhoudingsdoelstellingen⁴² voor de verschillende soorten en habitats en of sprake is van een behoud- of verbeterdoelstelling;
- de actuele en verwachte oppervlakte en kwaliteit⁴³ van habitattypen en leefgebieden voor soorten;

³⁶ Het is, afhankelijk van het voorliggende besluit, mogelijk een selectie van te beschrijven habitats en soorten te maken. Ook het gekozen detailniveau van de beschrijvingen kan verschillen. Motiveer deze selectie en het gekozen detailniveau in het MER.

³⁷ Geef aan of het bijvoorbeeld gaat om vernietiging van leefgebied door ruimtebeslag, verstoring door licht en geluid, verdroging of vernatting door verandering van de waterhuishouding, versnippering door doorsnijdingen of barrièrewerking of vermessing en verzuring door deposities van stikstof.

³⁸ Op de website <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/biodiversiteit/leefgebieden-beschermen> is uitgebreide informatie te vinden over de specifieke gebiedsbescherming.

³⁹ Let op: naast Natura 2000- en EHS-gebieden zijn er andere beschermde gebieden, zoals beschermde natuurmonumenten (art. 10 Natuurbeschermingswet 1998) en beschermde leefomgevingen (art. 19 Flora- en faunawet). Elk gebied kent zijn eigen beschermingsregime.

⁴⁰ De tekst op blz. 21 van de notitie R&D onder het kopje 'Natuur' geeft de indruk dat alleen van de herinrichting natuureffecten worden verwacht. Nadrukkelijk dienen ook effecten van andere veranderingen in beeld te worden gebracht zoals vliegverkeer, wegverkeer etc.

⁴¹ Zie zienswijze van Landkreis Graftschaft Bentheim en van Stadt Bad Bentheim waarin een aantal Duitse Natura 2000-gebieden worden genoemd.

⁴² Op dit moment lopen procedures om Natura 2000-gebieden (opnieuw) aan te wijzen. Hiervoor worden eerst ontwerp-aanwijzingsbesluiten genomen en vervolgens definitieve aanwijzingsbesluiten. In het MER kan uitgegaan worden van de concept-instandhoudingsdoelstellingen uit de ontwerp-aanwijzingsbesluiten. In de (concept)beheerplannen worden deze per gebied uitgewerkt in omvang, ruimte en tijd.

⁴³ Zie voor een kenschets, definitie en kwaliteitseisen van habitattypen en de ecologische vereisten van soorten de profielendocumenten van EL&I: <http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/gebiedendatabase.aspx?subj=profielen>.

- de actuele en verwachte populatieomvang van soorten aan de hand van meerjarige trends.

Onderzoek of er gevolgen van het voornemen voor (het) Natura 2000-gebied(en) zijn. Als op grond van objectieve gegevens niet kan worden uitgesloten dat het voornemen afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied(en), geldt dat een Passende Beoordeling opgesteld moet worden, waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelen van dat gebied.⁴⁴ De Commissie adviseert om de eventuele Passende Beoordeling op te nemen in het MER.⁴⁵

Onderzoek, indien van toepassing, in de Passende Beoordeling of de zekerheid kan worden verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet aantast.⁴⁶ Uit de wetgeving volgt dat een project of plan alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets⁴⁷ met succes wordt doorlopen.⁴⁸

Ecologische hoofdstructuur⁴⁹

Beschrijf voor de EHS-gebieden in en rond het plangebied de daarvoor geldende 'wezenlijke kenmerken en waarden'. Onderzoek welke gevolgen het initiatief op deze actuele en potentiële kenmerken en waarden heeft. Voor de EHS geldt volgens de Nota Ruimte een 'nee-tenzij' regime. Geef aan hoe het 'nee-tenzij' regime provinciaal is uitgewerkt en of het voornemen hierin past.⁵⁰

Verzuring en vermisting

Stikstofdepositie is een belangrijke oorzaak voor de achteruitgang van de biodiversiteit in Nederland. Beschrijf in het MER de gevolgen van de vermestende en verzurende deposities op, daarvoor gevoelige habitats in, de Natura 2000-gebieden en de EHS-gebieden. Geef daarvoor:

- de achtergrondconcentraties van de belangrijkste verzurende en vermestende stoffen (NH₃; NO_x, SO₂) in het gebied;⁵¹

⁴⁴ Art. 19f, lid 1, Natuurbeschermingswet 1998 voor projecten en art. 19j, lid 2, Natuurbeschermingswet 1998 voor plannen.

⁴⁵ Dit in verband met stroomlijning van milieu- en natuurinformatie en om het bevoegd gezag en insprekers een volledig beeld te geven van de milieu- en natuurgevolgen. Ook de ministers van EL&I en IenM hebben dit geadviseerd aan bevoegd gezag in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998. Zie de brief van minister Verburg d.d. 22 juni 2010, referentie 78386.

⁴⁶ Uit de huidige lijn in de jurisprudentie volgt dat dit het geval is wanneer er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat er geen schadelijke gevolgen voor de natuurlijke kenmerken zijn.

⁴⁷ Dit houdt op grond van art. 19g en 19h van de Natuurbeschermingswet 1998 respectievelijk in:

- A: zijn er Alternatieve oplossingen voor een project of handeling? inclusief locatiealternatieven.
- D: zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?
- C: welke Compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft?

⁴⁸ Art. 19g en 19h, Natuurbeschermingswet 1998.

⁴⁹ zie voetnoot 39.

⁵⁰ Per provincie is een toetsingskader en compensatieregeling EHS vastgesteld, dat in principe past binnen de nationale Nota Ruimte en de Spelregels EHS.

⁵¹ Gebruik voor de bepaling van de achtergronddepositie recente gegevens. Deze gegevens zijn op te vragen bij het RIVM en - indien beschikbaar - bij de provincie Overijssel.

- de voor verzuring gevoelige habitattypen en de kritische depositiewaarde;⁵²
- de toename aan stikstofdepositie van het voornemen afzonderlijk en in cumulatie;
- de mogelijke (verdere) overschrijding van de kritische depositiewaarden.

Geef aan of, in cumulatie met andere activiteiten⁵³, aantasting van natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied, of aantasting van de 'wezenlijke kenmerken en waarden' van de EHS kan optreden.

Soortenbescherming ⁵⁴

Beschrijf welke door de Flora- en faunawet beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied, waar zij voorkomen en welk beschermingsregime voor de betreffende soort geldt.⁵⁵ Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen voor deze beschermde soorten⁵⁶ en bepaal of verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, zoals het verbod op het verstoren van een vaste rust- of verblijfplaats. Geef indien verbodsbepalingen⁵⁷ overtreden kunnen worden aan welke invloed dit heeft op de staat van instandhouding van de betreffende soort.

4.9 Ruimtegebruik

De Ruimtelijke Visie van juni 2010 geeft een aantal zones met beperkingen rondom de luchthaven. In het Besluit burgerluchthavens worden ruimtelijke beperkingen gesteld aan het gebruik van gronden die zijn gelegen in de in een luchthavenbesluit vast te stellen contouren van het 10⁻⁵ en 10⁻⁶ plaatsgebonden risico en de contouren van de 56 dB(A) Lden en 70 dB(A) Lden.

Presenteer deze contouren op duidelijke topografische kaarten waarop (losse) bebouwing herkenbaar is en geef aan welke functies en bestemmingen (inclusief gevoelige bestemmingen) in de contouren aanwezig zijn.

Ga in op de consequenties voor ruimtelijke ordening, ruimtelijke ontwikkelingen en ruimtegebruik binnen deze contouren. Geef aan wat de planologische status is van deze gebieden.

-
- ⁵² De kritische depositiewaarden voor de EHS zijn opgenomen in D. Bal, H.M. Beije, H.F. van Dobben en A. van Hinsberg (2007): Overzicht van kritische stikstofdeposities voor natuurdoeltypen. Directie Kennis, Ministerie van LNV. De kritische depositiewaarden voor Natura 2000 habitattypen zijn opgenomen in H.F. van Dobben en A. van Hinsberg, (2008). Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en Natura 2000-gebieden. Alterra-rapport 1654.
- ⁵³ Zie ook zienswijze van LTO Noord afdeling Dinkelland/Oldenzaal waarin wordt aangegeven, "De verkeersstromen die het exploiteren van een luchthaven met zich meebrengt heeft grote invloed op het Natura 2000 gebied Lonnekermeer. Wij vinden dan ook dat alle verkeersstromen die het exploiteren van de luchthaven met zich meebrengt, meegenomen dienen te worden in het MER." Ook zienswijze 22 en 86 wijzen op de effecten van atmosferische depositie op het Lonnekermeer.
- ⁵⁴ Op de website <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/biodiversiteit/planten-en-dieren-beschermen> is uitgebreide informatie te vinden over soortenbescherming, waaronder de systematiek van de Flora- en faunawet en de vereisten voor het verkrijgen van ontheffingen voor verboden handelingen.
- ⁵⁵ Op grond van de Flora- en faunawet en de daarop gebaseerde algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen bestaan er vier verschillende beschermingsregimes. Welk regime van toepassing is, is afhankelijk van de groep waartoe de soort behoort. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende categorieën: tabel 1 (algemene soorten), tabel 2 (overige soorten), tabel 3 (Bijlage IV Habitatrictlijn- / bijlage 1 AMvB-soorten) en vogels.
- ⁵⁶ Bij de inventarisatie van de beschermde soorten kan onder andere gebruik worden gemaakt van gegevens van het Natuurloket: www.natuurloket.nl en protocollen van de Gegevensautoriteit Natuur: www.gegevensautoriteitnatuur.nl.
- ⁵⁷ De verbodsbepalingen zijn opgenomen in art. 8 (planten) en 9 - 12 (dieren) van de Flora- en faunawet.

4.10 Overige milieueffecten

Voor de effectbeschrijving van bodem, water en cultuurhistorie verwijst de Commissie naar de aanpak uit de notitie R&D. Duurzaamheid (als doelstelling voor de ontwikkeling van de luchthaven t.b.v. normering en toetsing) en ruimtelijke kwaliteit ontbreken in het toetsingskader uit de notitie R&D. Twente profileert zich als duurzame luchthaven in het groen. De Commissie adviseert deze ambities tevens op te nemen en concreet te maken in het beoordelingskader. Geef aan hoe de inrichting en het beheer van het luchthaventerrein (en van de aanpalende terreinen) bijdragen aan de landschappelijke en ruimtelijke kwaliteit ('identiteit van Twente') en duurzaamheid.

5. Kennisleemten, onzekerheden, presentatie en samenvatting

5.1 Leemten in milieuinformatie

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten onvoldoende informatie kan worden opgenomen door gebrek aan gegevens. Spits dit toe op milieuaspecten die in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen, zodat de consequenties van het tekort beoordeeld kunnen worden. Geef ook aan of dat wat ontbreekt op korte termijn kan worden ingevuld.

5.2 Onzekerheden en evaluatieprogramma

Houd bij de vergelijking van de alternatieven en bij de toetsing van de alternatieven aan (project-) doelen en wettelijke grenswaarden expliciet rekening met de onzekerheden in effectbepalingen.⁵⁸ Geef daarvoor in het MER inzicht in:⁵⁹

- de waarschijnlijkheid dat effecten optreden, d.w.z. het realiteitsgehalte van de verschillende effectscenario's (best-case en worst-case);
- het belang van de onzekerheden in effectbepalingen voor de significantie van verschillen tussen alternatieven, en daarmee voor de vergelijking van alternatieven;
- op welke wijze en wanneer na realisering van het initiatief de daadwerkelijke effecten geëvalueerd worden, bijvoorbeeld via een oplevertoets, en welke maatregelen 'achter de

⁵⁸ Effectbepalingen voor de toekomst zijn inherent onzeker. Het zijn veelal de best mogelijke benaderingen op basis van in de praktijk ontwikkelde en getoetste modellen. De onzekerheden in de uitkomsten van modellen moeten wel worden onderkend. Schijnzekerheden leveren immers ondoelmatige keuzes en maatregelen op. Effecten kunnen in werkelijkheid meevallen, dan zijn te veel maatregelen getroffen. Effecten kunnen tegenvallen, dan zijn te weinig maatregelen genomen.

⁵⁹ Een factsheet op de website van de Commissie bevat meer informatie over het omgaan met onzekerheden in MER. (http://docs1.eia.nl/mer/diversen/factsheet_19_omgaan_met_onzekerheden_in_mer_webversie.pdf)

hand' beschikbaar zijn als (project-)doelen en grenswaarden in de praktijk niet gehaald worden.⁶⁰

5.3 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. Presenteer de vergelijking bij voorkeur met behulp van tabellen, figuren en kaarten.

Zorg ervoor dat:

- het MER zo beknopt mogelijk is, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst zijn opgenomen;
- recent, goed leesbaar kaartmateriaal is gebruikt, met duidelijke legenda.

5.4 Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. De Commissie adviseert de samenvatting ook te vertalen in het Duits. De belangrijkste zaken moeten zijn weergegeven, zoals:

- de voorgenomen activiteit en de alternatieven daarvoor;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven, de onzekerheden en leemten in kennis die daarbij aan de orde zijn;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het voorkeursalternatief.

⁶⁰ Dit sluit aan bij de adviezen van de Commissie Elverding. Met de oplevertoets wordt ook invulling gegeven aan de (tot op heden veelal niet nagekomen) verplichting tot evaluatie van een MER (artikel 7.39 t/m 7.42 van de Wet milieubeheer).

BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau MER

Initiatiefnemer: Area Development Twente (ADT)

Bevoegd gezag: de Minister van Infrastructuur en Milieu

Besluit: Luchthavenbesluit

Categorie Besluit m.e.r.: D 6.2

Activiteit: Exploitatie van een luchthaven.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure: in de Staatscourant van 5 oktober 2011

ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 5 oktober t/m 2 november 2011

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 29 september 2011

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 16 december 2011

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij dit project is als volgt:

Ing. J. den Boeft

Ir. A.G.M. Dassen

Drs. S. Dirksen

Ir. W.H.A.M. Keijsers

Drs. E.S. Kooi

Drs. R. Meeuwssen (werkgroepsecretaris)

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

Werkwijze Commissie bij advies reikwijdte en detailniveau:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de hierna genoemde informatie die van het bevoegde gezag is ontvangen, als uitgangspunt.

Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de Commissie een locatiebezoek afgelegd.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- notitie reikwijdte en detailniveau i.k.v. m.e.r.-procedure Luchthavenbesluit Twente, Arcadis, 6 september 2011;
- Ruimtelijke visie Gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving. Uitwerking omgevingsvisie, provincie Overijssel, juni 2010;
- Structuurvisies Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o. Voor een economisch sterker en duurzamer Twente, Vliegwielen Twente Maatschappij (VTM), juli 2009.

De Commissie heeft kennis genomen van 94 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 2 november 2011 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor de m.e.r., in haar advies verwerkt.

**Advies over reikwijdte en detailniveau van het
milieueffectrapport Luchthavenbesluit Twente**

ISBN: 978-90-421-3393-8



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

