

**NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU I.K.V.
M.E.R.-PROCEDURE ADT-MIDDENGEBIED**

AREA DEVELOPMENT TWENTE

13 januari 2012
075882128:C - Definitief
B02022.000038.0100



Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	M.e.r.-plicht en m.e.r.-procedure	5
1.3	Planning	8
1.4	Waar kunt u inspreken?	9
1.5	Leeswijzer	9
2	Kader, voorgenomen activiteit & autonome ontwikkelingen	11
2.1	Randvoorwaarden en uitgangspunten	11
2.1.1	Structuurvisie en Plan-MER	11
2.1.2	Ruimtelijke Visie	12
2.2	Voorgenomen activiteiten	12
2.2.1	EHS-ontwikkeling	13
2.2.2	Rode functies	14
2.3	Alternatieven EHS	17
2.4	Autonome ontwikkelingen i.k.v. de m.e.r.-procedure	20
3	De aanpak	25
3.1	Aanpak op hoofdlijnen	25
3.2	Beoordelingskader	25
Bijlage 1	Proces tot nu toe	29
Colofon		33

HOOFDSTUK 1

Inleiding

1.1

AANLEIDING

Met het beëindigen van de functie van Luchthaven Twente als militaire basis, is een gebied van ongeveer 500 ha in het hart van het stedelijke gebied van Twente beschikbaar gekomen voor nieuwe functies. De gemeente Enschede en provincie Overijssel hebben hun visie op de ontwikkeling van dit gebied vastgelegd in een structuurvisie, respectievelijk een ruimtelijke visie. Hiermee is de weg vrijgemaakt voor een integrale gebiedsontwikkeling met daarin ruimte voor een compacte luchthaven in het groen.

Op 14 december 2009 heeft de gemeenteraad van Enschede structuurvisie B (uitgaande van een gebiedsontwikkeling met luchthaven) vastgesteld. Op 16 juni 2010 is door provinciale staten van Overijssel de Ruimtelijke visie Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o. vastgesteld. Dit is een uitwerking van de Omgevingsvisie Overijssel, waarin de provinciale kaders voor de Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente zijn vastgelegd. Een uitgebreide omschrijving van het doorlopen proces tot nu toe is te vinden in bijlage 1.

Afbeelding 1

Uitsneden plankaarten
Structuurvisie B (links) en
Ruimtelijke visie Overijssel
(rechts)



Onder andere als gevolg van de economische crisis is bij de uitwerking van de plannen een grondige marktanalyse uitgevoerd voor de planontwikkeling. Dit heeft geleid tot het opstellen van een ontwikkelingsplan, welke op 25 januari 2012 is vastgesteld door ADT.

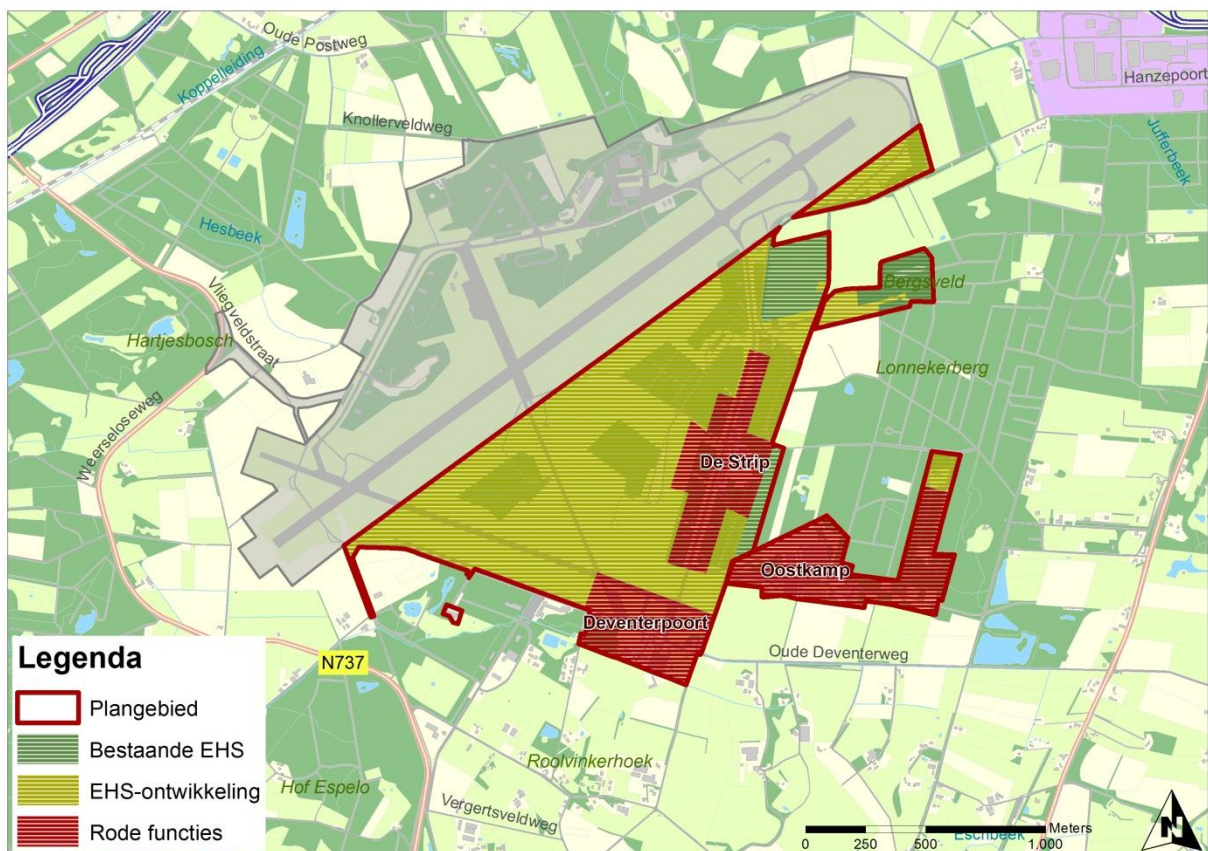
Het ontwikkelingsplan wordt vertaald in diverse bestemmingsplannen. De EHS-ontwikkeling en de ontwikkeling van diverse rode functies worden op basis van de kaders uit de Structuurvisie B en de Ruimtelijke visie Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o., uitgewerkt in één van deze bestemmingsplannen. Binnen dit bestemmingsplan vallen de volgende ontwikkelingen:

- **EHS-ontwikkeling:** ongeveer 130 ha van de voormalige militaire vliegbasis Twente wordt ontwikkeld als onderdeel van de ecologische hoofdstructuur. Area Development Twente (ADT) bereidt de realisatie van de EHS voor. De definitieve herbegrenzing van de EHS wordt vastgesteld door Provinciale Staten van de provincie Overijssel en wordt vastgelegd in een bestemmingsplan van de gemeente Enschede.
- **Deventerpoort:** een herstructurering van het huidige bedrijvencluster rond de voormalige EAT-terminal en parkeergelegenheid voor evenementen in Oostkamp en eventueel De Strip.
- **De Strip:** innovatieve bedrijvigheid en vrijetijdsbesteding langs de nu bestaande taxibaan van de militaire vliegbasis Twente.
- **Oostkamp:** leisure, evenementen en innovatieve bedrijvigheid in enkele grote, voor het merendeel vernieuwde hangars en bouwwerken.

Afbeelding 2

Plangebied EHS-ontwikkeling, incl. rode functies

De inhoudelijke uitwerking van de EHS en rode functies krijgt vorm in een inrichtingsplan. Het plangebied voor de EHS-ontwikkeling, inclusief de rode functies, is weergegeven op Afbeelding 2.



Overige ontwikkelingen

Het plangebied voor de EHS-ontwikkeling omvat het zuidelijke deel van de voormalige militaire vliegbasis Twente. Ook het noordelijke deel van de voormalige vliegbasis en de overige defensie terreinen rond de voormalige vliegbasis (Prins Bernardkamp, Overmaat, Zuidkamp) worden ontwikkeld conform Structuurvisie B en de Ruimtelijke visie Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o.. In het noordelijke deel van de voormalige vliegbasis wordt o.a. de Luchthaven Twente ontwikkeld, waarvoor een Luchthavenbesluit wordt opgesteld. Daarnaast vinden nog andere ontwikkelingen plaats zoals de ontwikkeling van een bedrijventerrein, leisure-activiteiten, parkeermogelijkheden en de aansluiting op de N737. Op de overige terreinen rond de voormalige vliegbasis wordt vooral ruimte geboden voor woningen. Voor deze ontwikkelingen zijn ook (wijzigingen van) bestemmingsplannen nodig.

1.2

M.E.R.-PLICHT EN M.E.R.-PROCEDURE

Doel m.e.r.-procedure

De procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure) heeft tot doel om het milieu volwaardig mee te kunnen nemen bij de besluitvorming over projecten die gevolgen kunnen hebben voor de (leef)omgeving, zoals de EHS-ontwikkeling. In een Milieueffectrapport (MER) worden de effecten van projecten/initiatieven op de (leef)omgeving in beeld gebracht.

M.e.r.-plicht

Functiewijziging natuur

Uit onderdeel 9 van lijst D uit het Besluit m.e.r., volgt dat het realiseren van nieuwe natuur m.e.r.-beoordelingsplichtig is vanaf een oppervlakte van 125 ha. Met een oppervlak van ongeveer 130 ha nieuwe natuur moet voor de EHS-ontwikkeling beoordeeld worden of de m.e.r.-procedure doorlopen moet worden. Er is besloten om niet de uitkomsten van een m.e.r.-beoordeling af te wachten, maar direct de m.e.r.-procedure te doorlopen.

Recreatieve/toeristische voorziening

De ontwikkelingen in het deelgebied Oostkamp maken een bezoekersaantal van 500.000 tot 1.000.000 per jaar mogelijk. Conform categorie C10.1 van het besluit m.e.r. vormt het vaststellen van een bestemmingsplan voor deze ontwikkeling een m.e.r.-plichtig besluit.

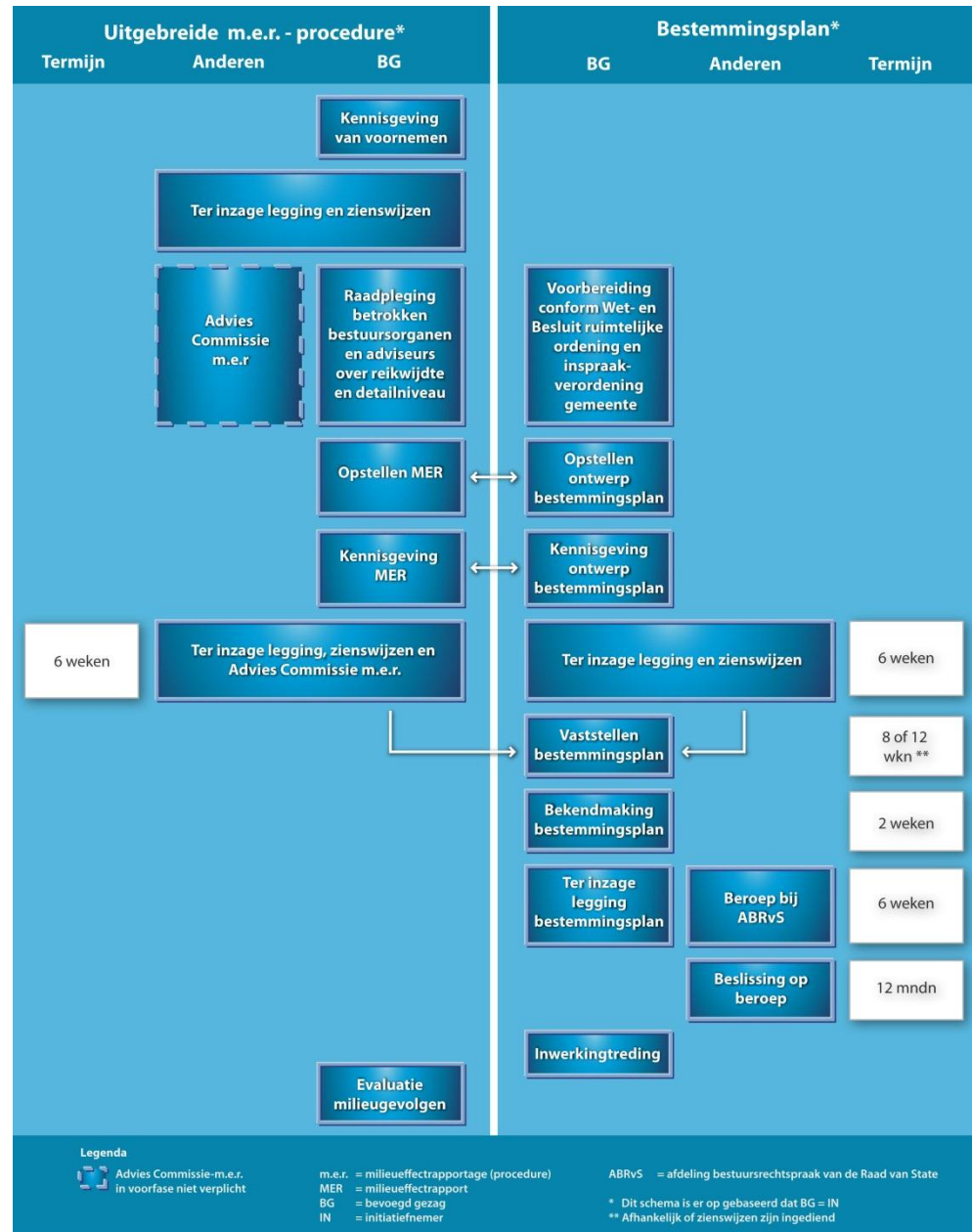
Auto- en motorracecircuit

In het deelgebied De Strip bestaat het voornemen om de taxibaan als niet-openbaar parcours te gebruiken. Conform categorie D43 van het besluit m.e.r. moet voor het vaststellen van een bestemmingsplan voor deze ontwikkeling beoordeeld worden of de m.e.r.-procedure doorlopen moet worden, indien het terrein meer dan 8 uur per week wordt opengesteld of een oppervlak heeft van 5 ha of meer. Ook voor deze ontwikkeling is besloten niet de uitkomst van een m.e.r.-beoordeling af te wachten, maar direct de m.e.r.-procedure te doorlopen.

M.e.r.-procedure

De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de procedure voor het bestemmingsplan. Deze koppeling is weergegeven in Afbeelding 3. In de m.e.r.-procedure worden de volgende stappen doorlopen.

Afbeelding 3
Koppeling procedures
m.e.r. en
bestemmingsplan



Stap 1: Kennisgeving

Het voornemen om een plan op te stellen of een m.e.r.-plichtige activiteit te ondernemen en hiervoor de m.e.r.-procedure te doorlopen, wordt openbaar aangekondigd. Deze kennisgeving wordt gedaan door het bevoegd gezag (B&W van de gemeente Enschede). De kennisgeving vermeldt de inhoudelijke zaken van het voornemen, zoals informatie over de wijze waarop de procedure wordt doorlopen en wie daarbij wordt betrokken.

Stap 2: Zienswijzen en raadplegen betrokken bestuursorganen

In deze stap wordt bepaald wat er in het MER aan informatie moet worden opgenomen; de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Het bevoegd gezag raadpleegt hierover de adviseurs en andere bestuursorganen die bij de voorbereiding van het plan of het besluit een rol hebben. Er bestaan geen wettelijke vereisten voor de vorm van het advies en de raadpleging. In dit geval wordt bij de raadpleging onderhavige notitie reikwijdte en detailniveau (notitie R&D) gebruikt. De notitie R&D wordt ook ter inzage gelegd voor een periode van 6 weken. Tijdens deze periode kan iedereen reageren op de voorgestelde aanpak (reikwijdte en detailniveau) van het MER.

Stap 3: Opstellen MER

Op basis van het advies van het bevoegd gezag over de reikwijdte en het detailniveau voor het MER, wordt het MER opgesteld. Het MER moet in ieder geval bevatten:

- A. Doel plan of besluit
- B. Voorgenomen activiteit & redelijke alternatieven
- C. Relevante andere plannen & besluiten
- D. Huidige situatie & autonome ontwikkeling
- E. Effecten voor de relevante milieuaspecten
- F. Vergelijking van effecten voor alternatieven
- G. Mitigerende & compenserende maatregelen
- H. Leemten in informatie en kennis
- I. Samenvatting voor een algemeen publiek

Stap 4: Kennisgeving, zienswijzen en advies Commissie m.e.r.

Na het schrijven van het MER wordt door het bevoegd gezag:

- Openbaar kennis gegeven van het MER.
- Het MER ter inzage gelegd.
- Een ieder in de gelegenheid gesteld zienswijzen over het MER naar voren te brengen.

De Commissie m.e.r. toetst of het MER voldoende informatie bevat om het milieu volwaardig mee te nemen in de besluitvorming over de EHS-ontwikkeling. Aangezien het MER is opgesteld om de vaststelling van het bestemmingsplan te ondersteunen, wordt ook het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd. Hierbij worden de eisen en termijnen van de bestemmingsplanprocedure aangehouden.

Stap 5: Besluit, motiveren en bekendmaking

Pas wanneer de m.e.r.-procedure correct en volledig is doorlopen en het MER goed aansluit op de inhoud van het bestemmingsplan, kan het bestemmingsplan worden vastgesteld. In het bestemmingsplan wordt gemotiveerd op welke wijze rekening is gehouden met:

- De mogelijke gevolgen voor het milieu.
- De alternatieven.
- De ingebrachte zienswijzen.
- Het advies van de Commissie m.e.r..

Na vaststelling van het bestemmingsplan vindt de openbare kennisgeving hiervan plaats door het bevoegd gezag. Ook zendt het bevoegd gezag een exemplaar van het bestemmingsplan toe aan degenen die bij de voorbereiding waren betrokken.

Stap 6: Bezwaar en beroep

Als derden het niet eens zijn met het vastgestelde bestemmingsplan, kan beroep worden aangetekend. Het niet juist of niet volledig doorlopen van de m.e.r.-procedure kan in een dergelijke zaak leiden tot vernietiging van het vaststellingsbesluit.

Stap 7: Evaluatie

Het bevoegd gezag moet de milieugevolgen van de uitvoering van de activiteit waarvoor de m.e.r.-procedure is doorlopen onderzoeken. Bij de constatering dat de milieugevolgen ernstiger zijn dan verwacht, kan het bevoegd gezag maatregelen nemen.

Doel notitie reikwijdte en detailniveau

In het MER worden de resultaten opgenomen van milieuonderzoek. Dat milieuonderzoek moet voldoende informatie op tafel brengen om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen in de besluitvorming over de EHS-ontwikkeling en ontwikkeling van de rode functies. Dit vereist een scherpe afbakening van 'reikwijdte en detailniveau'. In deze notitie R&D is daarom o.a. beschreven:

- Welke kaders er gelden voor het project.
- Wat de voorgenomen activiteit inhoudt.
- Wat de doelstellingen zijn voor het project.
- Welke oplossingsrichtingen mogelijk zijn (alternatieven).
- Welk beoordelingskader in het MER gebruikt wordt bij de beoordeling van de alternatieven.

Zoals bij de m.e.r.-procedure is beschreven, wordt de notitie R&D gebruikt voor de raadpleging van de bij het plan betrokken bestuursorganen en adviseurs, en het verkrijgen van zienswijzen door eenieder. Op basis van deze raadpleging en zienswijzen geeft het bevoegd gezag een advies over de reikwijdte en het detailniveau voor het MER.

Scope m.e.r.-procedure

De voorliggende notitie R&D heeft alleen betrekking op de m.e.r.-procedure voor de EHS-ontwikkeling en de ontwikkeling van rode functies (Deventerpoort, De Strip en Oostkamp). Voor de ontwikkeling van de luchthaven Twente wordt een aparte m.e.r.-procedure doorlopen. De beide milieueffectrapporten houden rekening met elkaar.

1.3**PLANNING**

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

Stap	Planning
Ter inzage legging notitie reikwijdte en detailniveau	1 ^e kwartaal 2012
Advies bevoegd gezag over reikwijdte en detailniveau	2 ^e kwartaal 2012
Publicatie MER	4 ^e kwartaal 2012

1.4

WAAR KUNT U INSPREKEN?

Deze notitie reikwijdte en detailniveau wordt door het bevoegd gezag (B&W van de gemeente Enschede) in procedure gebracht en zes weken ter inzage gelegd. In deze inspraakperiode is het mogelijk een reactie op de notitie reikwijdte en detailniveau te geven. De inspraak is met name bedoeld om een reactie te kunnen geven op de alternatieven en de milieuaspecten met de bijbehorende beoordelingscriteria die in het MER onderzocht worden.

De notitie reikwijdte en detailniveau is in te zien op het Stadskantoor:

Adres: Hengelosestraat 51, Enschede

Telefoon: 053 481 8181

Openingstijden:

<i>Maandag</i>	<i>11.00 - 16.30</i>
<i>Dinsdag</i>	<i>08.30 - 16.30</i>
<i>Woensdag</i>	<i>08.30 - 16.30</i>
<i>Donderdag</i>	<i>08.30 - 16.30 17.00 - 19.30</i>
<i>Vrijdag</i>	<i>08.30 - 16.30</i>

U kunt uw schriftelijke reactie onder vermelding van 'Zienswijze op notitie reikwijdte en detailniveau MER ontwikkeling EHS en rode functies' sturen naar:

Gemeenteraad Enschede

Postbus 20

7500 AA Enschede

Indien u mondeling uw zienswijze ten aanzien van deze notitie naar voren wenst te brengen, dan kunt u hiervoor een afspraak maken via het secretariaat van de afdeling bestemmingsplannen (bereikbaar via het telefoonnummer 14053).

1.5

LEESWIJZER

Hoofdstuk 2 beschrijft de voorgenomen activiteit en de autonome ontwikkelingen. Daarbij wordt allereerst een beschrijving gegeven van de randvoorwaarden voor het project die volgen uit vastgesteld beleid. De voorgenomen activiteiten worden beschreven, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de ontwikkeling van EHS en rode functies. Vervolgens worden de alternatieven beschreven die in het MER onderzocht worden op hun effecten. Het hoofdstuk eindigt met een beschrijving van de autonome ontwikkelingen in en om het ontwikkelingsgebied van ADT.

Hoofdstuk 3 bevat een beschrijving van de wijze waarop de alternatieven in het MER beoordeeld zullen worden. Daarbij wordt het beoordelingskader gepresenteerd en toegelicht dat in het MER gehanteerd wordt om de effecten van de alternatieven in beeld te brengen.

HOOFDSTUK

2 Kader, voorgenomen activiteit & autonome ontwikkelingen

Dit hoofdstuk beschrijft de randvoorwaarden en uitgangspunten vanuit het vigerende ruimtelijke beleid voor de EHS-ontwikkeling en de ontwikkeling van diverse rode functies (het kader). Daarnaast wordt de voorgenomen activiteit beschreven en worden de autonome ontwikkelingen rondom de voormalige militaire vliegbasis Twente benoemd.

2.1

RANDVOORWAARDEN EN UITGANGSPUNTEN

2.1.1

STRUCTUURVISIE EN PLAN-MER

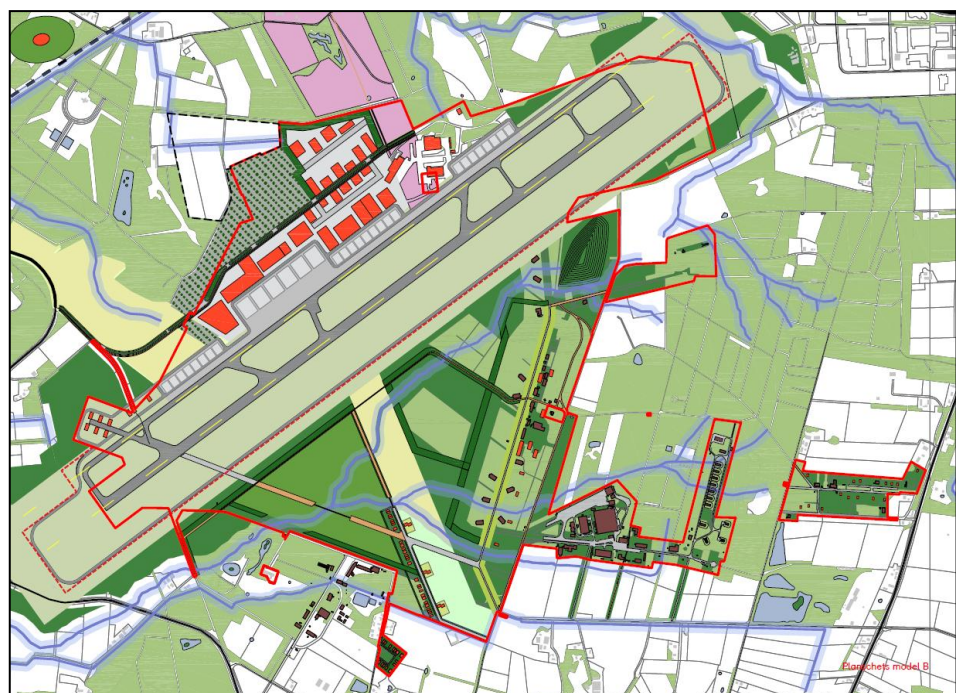
In juli 2009 is het rapport Structuurvisies Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o. gepubliceerd. De hierin genoemde structuurvisies A (zonder luchtvaart) en B (met luchtvaart) zijn beoordeeld in een Plan-MER. Door zowel de gemeenteraad van Enschede als provinciale staten van Overijssel is gekozen 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 4.

Afbeelding 4

Planschets

Structuurvisie B

	nieuwe bebouwing
	bestaande bebouwing
	beek
	fietspad
	autoweg
	parkeren
	bomenlaan
	bestaand bos
	nieuw bos
	nat grasland
	droog grasland / weiland
	heide
	compensatie Oostkamp



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.

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.
2. Nadere definiëring van de leisure functie aan de noordzijde tot 'Twentse schaal' (zie paragraaf 2.4).
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 (zie paragraaf 2.4).
4. Er wordt geen uitspraak gedaan over de ontwikkeling van de A1-zone tussen de snelweg en het spoor. Eventuele planontwikkeling voor dit gebied komt aan de orde in het programma voor de A1-zone, inclusief eventuele aanpassingen in de infrastructuur.

Ad 1 Ontwikkeling EHS op kortere termijn

In Structuurvisie B is het uitgangspunt gehanteerd dat eerst de luchthavenontwikkeling opgestart wordt en doorgroeit tot een substantieel niveau, waarna er geld vrij komt voor de overige ontwikkelingen, waaronder de EHS-ontwikkeling. Ten aanzien van de realisatie van de EHS is in Structuurvisie B opgenomen dat er een dusdanige fasering wordt gekozen dat voor 2018 met de aanleg van de EHS kan worden gestart.

In de Ruimtelijke Visie is aangegeven dat een versnelde realisatie van het luchthavengebied aan de noordzijde een versnelde realisatie van de EHS aan de zuidzijde mogelijk maakt. In 2011 en de eerste helft van 2012 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.

2.2

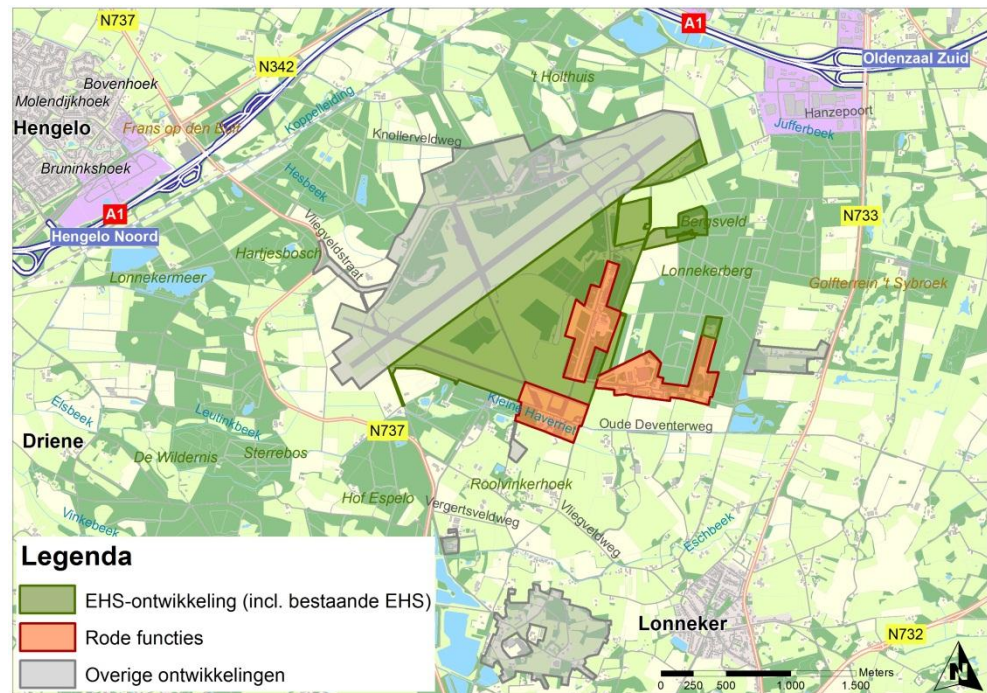
VOORGENOMEN ACTIVITEITEN

De voorgenomen activiteiten waar deze m.e.r.-procedure betrekking op heeft, zijn de EHS-ontwikkeling en de ontwikkeling van diverse rode functies aan de rand van het EHS-gebied. In Afbeelding 5 is het EHS-gebied groen aangegeven. De rode functies zijn met oranje aangegeven. De overige activiteiten (grijs), zoals het luchthavengebied¹, luchthavengerelateerde bedrijvigheid, TRONED, Leisure-noord en de ontsluiting op de N737 doorlopen separate besluitvormingsprocedures en worden als autonome ontwikkeling meegenomen in het MER. In paragraaf 2.4 is een omschrijving van deze ontwikkelingen opgenomen. Vrijwel het gehele gebied uit Afbeelding 5 (groene, oranje en grijze gebieden) vormde voorheen de militaire luchtbasis Twente.

¹ Het luchthavengebied zal uiteindelijk in het luchthavenbesluit worden vastgelegd, waarbij de exacte begrenzing op ondergeschikte onderdelen kan afwijken van de in dit MER weergegeven begrenzing.

Afbeelding 5

Indeling ontwikkelingen

**2.2.1****EHS-ONTWIKKELING**

In de Ruimtelijke Visie Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente is een indicatieve herbegrenzing van de EHS rond Luchthaven Twente opgenomen (zie Afbeelding 6). Ook wordt hierin de ontwikkeling van de EHS op de voormalige militaire vliegbasis toegelicht, zie hieronder.

Toelichting EHS-ontwikkeling

De natuurkwaliteit in de nieuw begrensde EHS zal bestaan uit een afwisseling van natuurlijke beken en de daarbij behorende schraalgraslanden, (lokaal) natte heide, bloemrijk grasland en bos. Om deze kwaliteit mogelijk te maken wordt het gebied heringericht. De inrichtingsmaatregelen bestaan uit het extensiveren van de drainage, functioneel saneren van de bodemvervuiling en herstel van de beeklopen. Bij het maken van het inrichtingsplan worden de bestaande natuurwaarden zoveel mogelijk in het ontwerp gehandhaafd. Door jarenlang natuurgericht beheer zijn de huidige graslanden op het luchtvaartterrein zeer bloemrijk en herbergen zij tal van zeldzame planten.

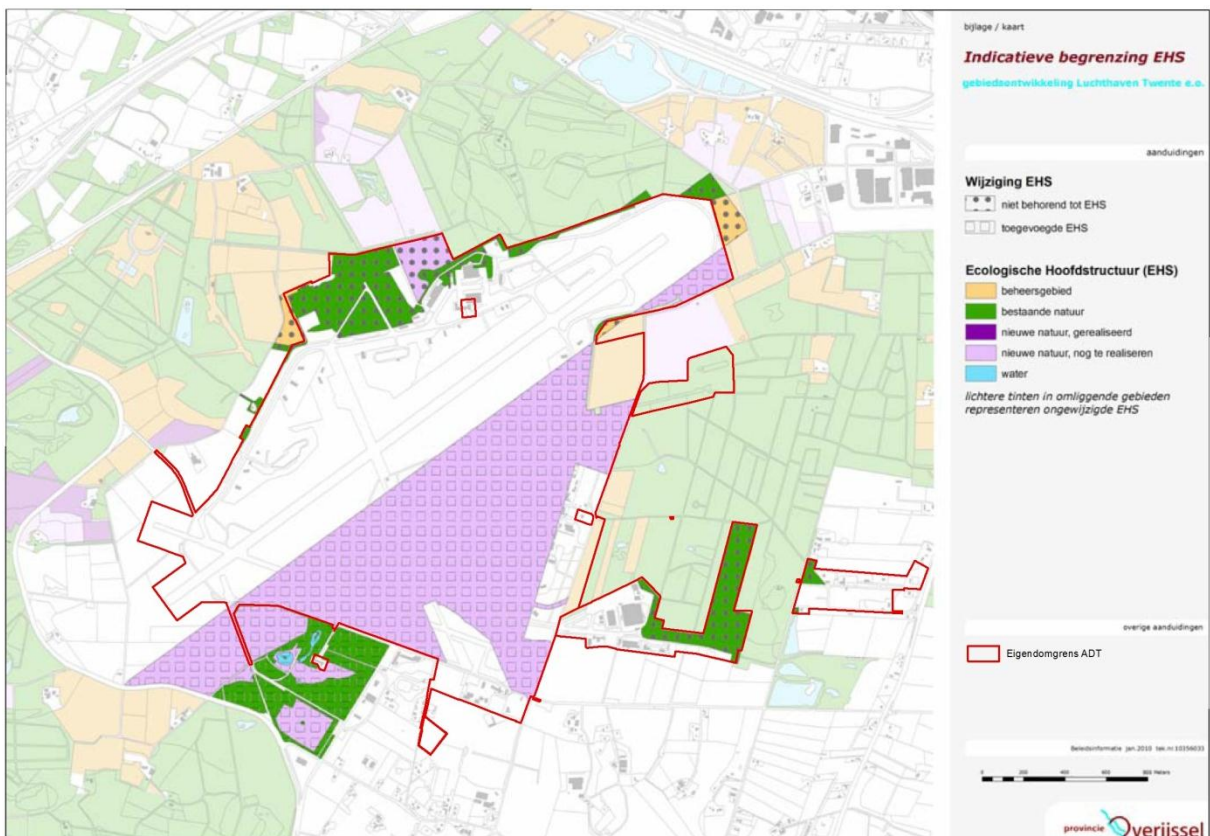
De gekozen inrichtingsvariant gaat uit van EHS, gecombineerd met extensieve vormen van recreatie. Op deze wijze wordt het gebied voor omwonenden en andere bezoekers eenvoudig en vrij toegankelijk en is het daarmee niet alleen een impuls voor de vrijetijdseconomie maar draagt het eveneens bij aan het sociaal flankerende beleid. Om zowel de toegankelijkheid als de beoogde hoge natuurkwaliteit te kunnen garanderen is het nodig om het eigendom en beheer van dit gebied samen met de aanliggende natuurgebieden op de Lonnekerbrug en de landgoederen bij Driene en het Holthuis goed op elkaar af te stemmen.

De opname in de EHS betekent dat – overeenkomstig de verordening in het op te stellen bestemmingsplan – een planologisch regime wordt opgenomen dat is gericht op ontwikkeling en bescherming van de Ecologische Hoofdstructuur. In 2013 wordt conform het op te stellen inrichtingsplan met de inrichting gestart. Samen met het inrichtingsplan wordt het beheersplan voor de EHS opgesteld, waarin de wezenlijke waarden en kenmerken van het gebied worden vastgelegd. In het bestemmingsplan krijgen de gronden conform de provinciale verordening een op de EHS afgestemde bestemming.

Om de EHS-ontwikkeling goed aan te laten sluiten op de bestaande EHS, worden ten zuidwesten van de voormalige vliegbasis ook gebieden buiten de eigendomsgrenzen van ADT aangewezen als EHS (maximaal 45 ha). Ook deze gebieden buiten het plangebied voor deze m.e.r.-procedure dienen binnen een ander greemium een adequate bestemming te krijgen, gericht op behoud en ontwikkelingsmogelijkheden. Gezien de bezuinigingen op het natuurbudget wordt daarbij gezocht naar de minimaal benodigde oppervlakte die nodig is om een kwalitatief goede aansluiting met de bestaande EHS, zoals vastgelegd in de provinciale omgevingsvisie, te kunnen realiseren.

Afbeelding 6

Indicatieve herbegrenzing EHS



2.2.2

RODE FUNCTIES

Naast de ontwikkeling van de EHS, worden rode functies ontwikkeld langs de rand van het nieuwe EHS gebied. Het betreft de ontwikkeling van de deelgebieden Deventerpoort, De Strip en Oostkamp, zie Afbeelding 2.

Deventerpoort

Dit gebied bevindt zich rondom de huidige EAT-terminal van de militaire vliegbasis Twente en bedrijfsgebouwen. In de structuurvisie en ruimtelijke visie heeft dit deelgebied een woonfunctie. In het Ontwikkelingsplan 2012, Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente en omgeving is aangegeven dat het in de huidige marktomstandigheden zinvoller wordt geacht de woningbouw in de landschappelijk sterkere gebieden te concentreren. Dit betekent dat in het deelgebied Deventerpoort wordt afgezien van woningbouw.

De ontwikkeling blijft daarmee beperkt tot een herstructurering van het huidige bedrijvencluster rond de voormalige terminal, waarbij de ruimtelijke kwaliteit wordt verbeterd en er ruimte vrijkomt voor ongeveer 1,5 ha nieuwe ontwikkeling. De invulling van dit deelgebied is weergegeven op Afbeelding 7.

Afbeelding 7

Invulling deelgebied

Deventerpoort

Wit: bestaande bebouwing

Grijs: nieuwe bebouwing

Varianten parkeren

Parkeren op aanwezige verhardingen



Parkeren op verhardingen en grasland



Het bestaande bosje in de zuidwest hoek blijft nagenoeg geheel gehandhaafd. De bestaande bebouwing blijft gehandhaafd en er is ruimte voor een aantal nieuwe bedrijven. Het noordelijk deel van dit gebied wordt gebruikt als overloop gebied. Met de aanwezige verhardingen kan een extra parkeergelegenheid worden geboden aan evenementen in Oostkamp en eventueel De Strip. Indien meer parkeerplaatsen nodig zijn is een uitbreiding mogelijk tot ongeveer 2.500 parkeerplaatsen. Daarvoor zijn dan aanvullende maatregelen nodig om het grasland te verharderen. In het MER worden de effecten bepaald voor de worst case situatie (de variant met 2.500 parkeerplaatsen).

De Strip

De Strip betreft de ontwikkelingen langs de nu bestaande taxibaan van de militaire vliegbasis Twente met een lengte van circa 1 kilometer. In dit gebied worden ontwikkelingen ten behoeve van innovatieve bedrijvigheid en vrijetijdsbesteding voorzien. In het Ontwikkelingsplan 2012, Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente en omgeving is dit uitgewerkt in het ruimtelijk model Automotive.

Afbeelding 8

Ruimtelijk model
Automotive

Automotive

Het model Automotive gaat primair uit van het gebruik van de taxibaan als niet-openbaar parcours, bijvoorbeeld voor remproeven voor autobanden, rijvaardigheidstrainingen, testen van solarwagens, presentaties van voertuigen (beeld en filmopnamen). In De Strip zijn verschillende, veelal in goede staat verkerende panden beschikbaar, welke functioneel goed te zijn gebruiken in dit concept. Daarnaast is in de loop der tijd zo'n 4 ha aan nieuw te ontwikkelen bedrijfspercelen beschikbaar.

Deze locatie heeft ook potentie voor openlucht evenementen, eventueel in samenhang met Hangar 11 (onderdeel van deelgebied Oostkamp). Hiervoor is zowel de taxibaan als het zuidelijke deel van het gebied geschikt, waar enkele shelters als een ensemble staan.



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 gebied rond Hangar 11 is zoveel bestaande verharding beschikbaar dat circa 1.000 parkeerplaatsen te realiseren zijn in de directe nabijheid van Hangar 11 op het evenemententerrein. Extra parkeergelegenheid is eventueel mogelijk in deelgebied Deventerpoort, zie hiervoor.

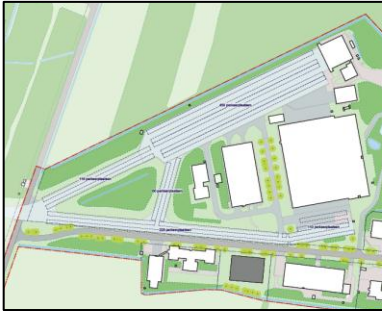
In het midden- en zuidelijke deel is tenslotte ruimte voor bedrijvigheid in het bestaand vastgoed. Daarnaast kunnen nieuwe bedrijfspercelen worden uitgegeven met een totaal oppervlak van ongeveer 2,6 ha. Oostkamp wordt ontsloten vanaf de Oude Deventerweg, waaraan ook de Strip wordt ontsloten.

Afbeelding 9

- Invulling deelgebied
- Oostkamp
- Wit: bestaande bebouwing
- Grijs: nieuwe bebouwing

Parkeren

Parkeren op aanwezige verhardingen



2.3

ALTERNATIEVEN EHS

Centrale ambitie

De centrale ambitie is het ontwikkelen van een duurzaam, samenhangend stelsel van natuurgebieden waardoor behoud en ontwikkeling van de biodiversiteit mogelijk is. Deze ambitie wordt gecombineerd met herstel en verbetering van de waterhuishouding, ruimtelijke continuïteit en belevingskwaliteit en beleefbaarheid van natuur en landschap. Op deze wijze wordt een regionale identiteitsversterking gerealiseerd.

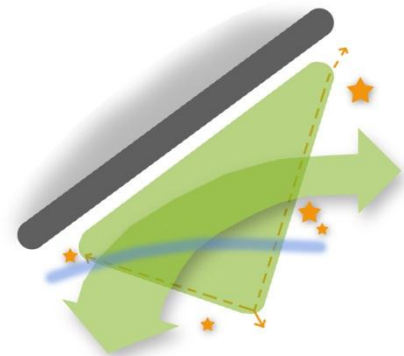
Er zijn drie scenario's uitgewerkt voor de EHS. Deze worden in het kader van de m.e.r.-procedure alternatieven genoemd. De scenario's verwoorden en verbeelden de centrale ambitie waarbij per scenario accentverschillen ten aanzien van de thema's natuur, cultuurhistorie, landschap, recreatie, water en bodem en wonen en werken zijn aangebracht.

Alternatief Heide slenken

In dit alternatief wordt ingezet op het behoud en versterking van de openheid van het gebied, een kernkwaliteit van het gebied. Dit wordt gecombineerd met een optimale inrichting voor de ecologie om de biodiversiteit te stimuleren.

Hierbij wordt ingezet op microreliëf, overgangen tussen nat-droog en open-gesloten, verbindingen en overgangen. Nevenfuncties zijn mogelijk mits passend bij de natuurdoeltypen voor dit gebied.

Het watersysteem wordt hersteld door de Hesbeek en Blankenbellingsbeek in de vorm van slenken terug te brengen in het landschap. Ze zullen aansluiten op de Leutinkbeek. De drainage wordt geëxtensiverd.



Legenda

- Plangebied (openheid, microreliëf, overgangen en verbindingen)
- Landingsbaan
- Ecologische verbinding
- Nevenfuncties
- Slenken
- Padenstructuur (fietsen & wandelen)

De slenken vormen laagtes in het landschap waarin natte heide kan ontwikkelen, op de hogere delen kan droge heide groeien. Nabij de landingsbaan ligt een zone met schraal grasland. Deze natuurtypen benadrukken de openheid. De openheid wordt versterkt door het verwijderen van enkele bosjes, aan de randen in het zuidelijk deel van het gebied komen kleine bosjes terug die stepping stones voor de fauna vormen. Boscompensatie vindt daarnaast plaats buiten het gebied, aan de noordoostzijde, ter versterking van de natuurontwikkeling rond de Jufferbeek. Het open landschappelijke karakter van het gebied wordt hiermee benadrukt. Het oost-west gerichte bekensysteem kenmerkt de landschappelijke richting. Op kleine schaal wordt het verdwenen microreliëf weer teruggebracht in de vorm van poelen en bomkraters.

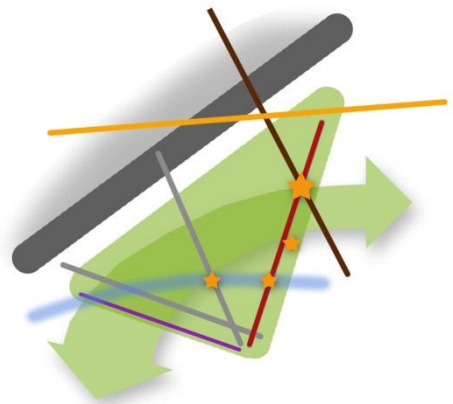
In het centrum van het gebied wordt gestreefd naar het verwijderen van de verharding in de oude landingsbanen. De banen worden op een andere wijze vormgegeven, zodat de verwijzing naar de voormalige functie beleefbaar blijft en de zichtlijnen in stand worden gehouden. Een spottershill wordt, net als andere nevenfuncties, aan de rand van het gebied geplaatst. Met deze heuvel en het herstel van slenken en microreliëf kan tevens een gesloten grondbalans worden gerealiseerd. Langs de randen worden bestaande stroken verharding benut voor (thematische) routes. In de ecologische zone vindt beperkt medegebruik plaats, routes liggen vooral langs de randen. Voor de bestaande bebouwing in de randen wordt zoveel mogelijk een andere bestemming gezocht. Bebouwing in de ecologische zone vindt zijn herstemming uitsluitend in functies die de natuurdoeltypen ondersteunen.

Legenda

-  Plangebied (openheid, microreliëf, overgangen en verbindingen)
-  Landingsbaan
-  Ecologische verbinding
-  Nevenfuncties
-  Slenken
-  Markegrens
-  Gronaubreuklijn
-  Overgang stuwwal naar openheid
-  De Strip
-  Duitse rolbaan
-  Oude infrastructuur vliegveld

Alternatief Lijnenspel

In dit alternatief vormen de landschappelijke en cultuurhistorische lijnen de identiteitsdragers van het gebied. Dit gebeurt door een zorgvuldige vormgeving van deze lijnen en een krachtige vormtaal. Deze lijnen worden onder andere gevormd door: de landingsbaan, Duitse rolbaan, Schietbaan, twee oude landingsbanen, de Strip, markegrens, Gronaubreuklijn, slenken en de landschappelijke gradiënt van hoog (beplante stuwwal) naar laag (open vliegveld). De plekken waar de lijnen elkaar kruisen vormen interessante plekken in het gebied en kunnen geaccentueerd worden. Het natuurlijke systeem (groen en blauw) vormt de basis waar deze lijnen als het ware overheen liggen.

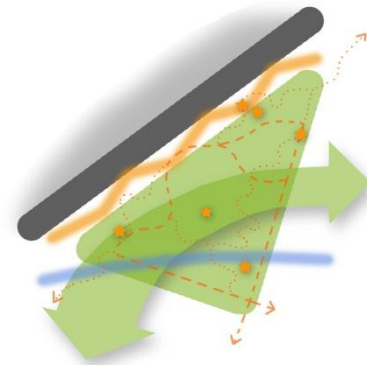


Ook in dit alternatief wordt het watersysteem hersteld door de Hesbeek en Blankenbellingsbeek in de vorm van slenken terug te laten komen in het landschap. Ze sluiten aan op de Leutinkbeek. Door de oost-west richting van de slenken kruisen ze andere lijnen. Op deze kruisingen komen twee werelden samen. Ze zullen dan ook worden benadrukt door bijvoorbeeld een brug over de slenk. Ook het extensiveren van de drainage maakt deel uit van het herstel van het watersysteem. Historisch gezien kwam er heide voor in de omgeving. In dit alternatief wordt ingezet op het herstel van het heidelandschap. Natte heide zal zich in en rond de slenken ontwikkelen, droge heide op de drogere hogere delen. De openheid blijft behouden door het behouden van schraal grasland rond de landingsbaan. Verdichting met bosjes vindt in het zuidelijk deel van het gebied.

Bosjes worden zodanig gesitueerd dat enerzijds de openheid blijft gehandhaafd en anderzijds de (zicht)lijnen worden versterkt. Door de lijnen een eigen identiteit te geven wordt de herkenbaarheid en beleving ervan vergroot. Medegebruik en (thematische) routes worden gekoppeld aan dit lijnenspel. Er wordt ingezet op het vinden van nieuwe bestemmingen voor de bestaande bebouwing langs de lijnen in het gebied. Het verdwenen microreliëf wordt hersteld door laagtes en hogere delen terug te brengen. Enkele spotterhills worden zodanig gesitueerd dat ze niet alleen gebruikt worden voor vliegtuigspotting, maar ook voor de beleving van de zichtlijnen en landschappelijke en cultuurhistorische structuren. Tezamen met het herstellen van microreliëf kan een gesloten grondbalans worden gerealiseerd.

Alternatief Schakel

Dit alternatief staat in het teken van interactie, beleving en maximaal medegebruik van twee relatief weinig toegankelijke functies: het vliegveld en de EHS. Deze functies liggen in een stedelijk uitloopgebied van Oldenzaal, Hengelo en Enschede. Daar waar vliegveld en EHS aan elkaar grenzen wordt het gebied ingericht als ontmoetings-/ belevingsstrip, als een boulevard. Deze boulevard sluit aan op de routestructuren in de omgeving, de boulevard krijgt een krachtige eigen identiteit. Vanaf de boulevard kunnen bezoekers en gebruikers zowel de EHS als het vliegveld beleven.



Legenda

-  Plangebied (openheid, microreliëf, overgangen en verbindingen)
-  Landingsbaan
-  Ecologische verbinding
-  Nevenfuncties
-  Slenken
-  Padenstructuur (fietsen & wandelen)
-  Ontmoetings- / belevingsstrip
-  Padenstructuur (wandelen)

Het herstel van het watersysteem gebeurt door extensivering van de drainage. Het herstel van de Hesbeek wordt gecombineerd met opvang van hemelwater van de landingsbaan in de boulevard. De Blankenbellingsbeek wordt hersteld in de vorm van een slenk en sluit aan op het stroomgebied van de Leutinkbeek. In de natte laagtes ontwikkelt zich natte heide, op de drogere delen droge heide. Langs de landingsbaan komt schraal grasland voor. De openheid blijft gewaarborgd als kernkwaliteit, de boulevard vormt hierbinnen een krachtige drager. Nevenfuncties kunnen verspreid over het gebied worden gesitueerd evenals fijnmazige routestructuren, mits niet te grootschalig en verstorend voor de ecologische zone. Hergebruik van de bestaande bebouwing hoort hier ook bij. Het microreliëf wordt hersteld en draagt niet alleen bij aan het landschappelijk beeld, maar ook aan de recreatieve mogelijkheden. De boulevard is ook de plaats voor een serie spotterhills die als een soort land art kunnen worden vormgegeven. Hiermee kan een gesloten grondbalans worden gerealiseerd.

2.4

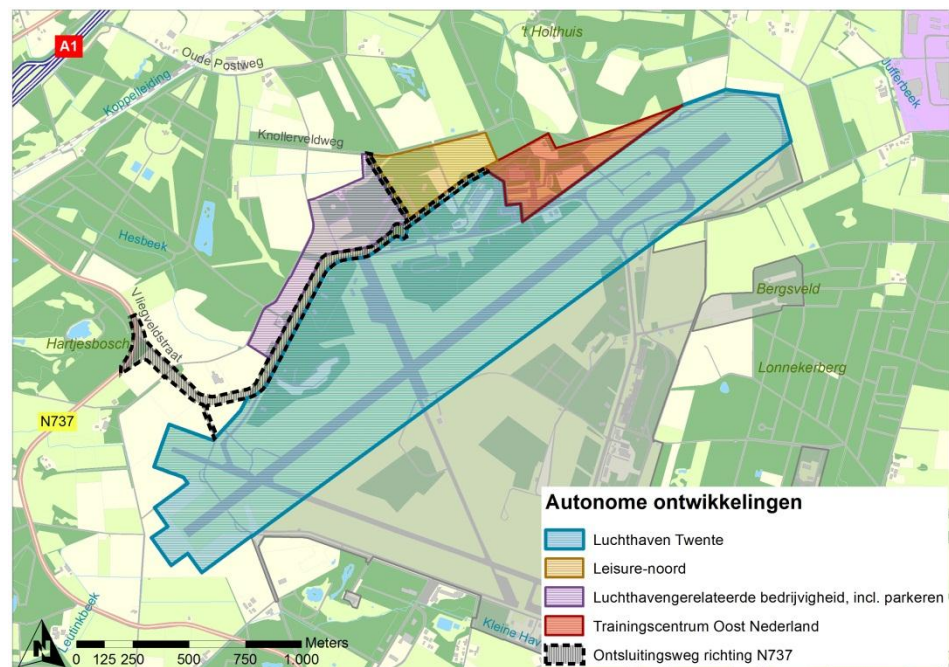
AUTONOME ONTWIKKELINGEN I.K.V. DE M.E.R.-PROCEDURE

In deze paragraaf zijn de activiteiten buiten het plangebied van de EHS-ontwikkeling beschreven, die onderdeel uitmaken van de gebiedsontwikkeling rond de Luchthaven Twente, maar niet vallen onder de m.e.r.-procedure voor de EHS-ontwikkeling. Het betreft de volgende ontwikkelingen, zie Afbeelding 10:

- Luchthaven Twente.
- Luchthavengerelateerde bedrijvigheid, inclusief parkeren.
- Trainingscentrum Oost Nederland.
- Leisure-noord.
- Ontsluiting op de N737.
- Woningbouw (Fokkerweg, Prins Bernhardpark, Overmaat en Zuidkamp).

Afbeelding 10

Autonome ontwikkelingen gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente (excl. woningbouw, zie Afbeelding 13)



Voor deze ontwikkelingen worden aparte besluitvormingsprocedures doorlopen (luchthavenbesluit, bestemmingsplannen, eventueel gekoppeld aan m.e.r.-procedures). In de m.e.r.-procedure voor de EHS-ontwikkeling worden deze ontwikkelingen meegenomen als autonome ontwikkelingen, wat betekent dat ze deel uitmaken van de referentiesituatie (zie paragraaf 3.1) waarmee de effecten van de EHS-ontwikkeling worden vergeleken.

Luchthaven Twente

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 opgenomen in de bestemmingsplannen op het grondgebied van de betrokken gemeenten (Enschede, Hengelo, Dinkelland, Oldenzaal en Losser).

Luchthavengebied

Het luchthavengebied is weergegeven op Afbeelding 10 en is in totaal circa 170 ha groot. Binnen dit gebied vallen de landingsbaan, het platform, de terminal, de toren, enkele platformgebonden en luchthavengerelateerde bedrijvigheid, de brandweerkazerne en parkeergelegenheden.

Ruimtelijke beperkingen

De huidige vergunde geluidscontour van 35 Ke² van de voormalige militaire vliegbasis heeft een oppervlak van 38,71 km². In het luchthavenbesluit wordt een geluidscontour van 56 dB(A)³ L_{den}⁴ vastgelegd, met een oppervlakte van ongeveer 8 km².

Binnen dit gebied is (behoudens uitzonderingen) nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige functies als regel niet toegestaan. In de ruimtelijke visie heeft de provincie Overijssel vanwege de belangen van welzijn en volksgezondheid een buffer met een oppervlakte van 10,6 km² rond deze geluidscontour opgenomen, waarbinnen dezelfde beperkingen gelden. Afbeelding 11 geeft zowel de 56 dB(A)-contour (8,0 km²) als de totale ruimtelijke reservering (10,6 km²) weer. Dit is inclusief de buffer van 2,6 km².

Afbeelding 11

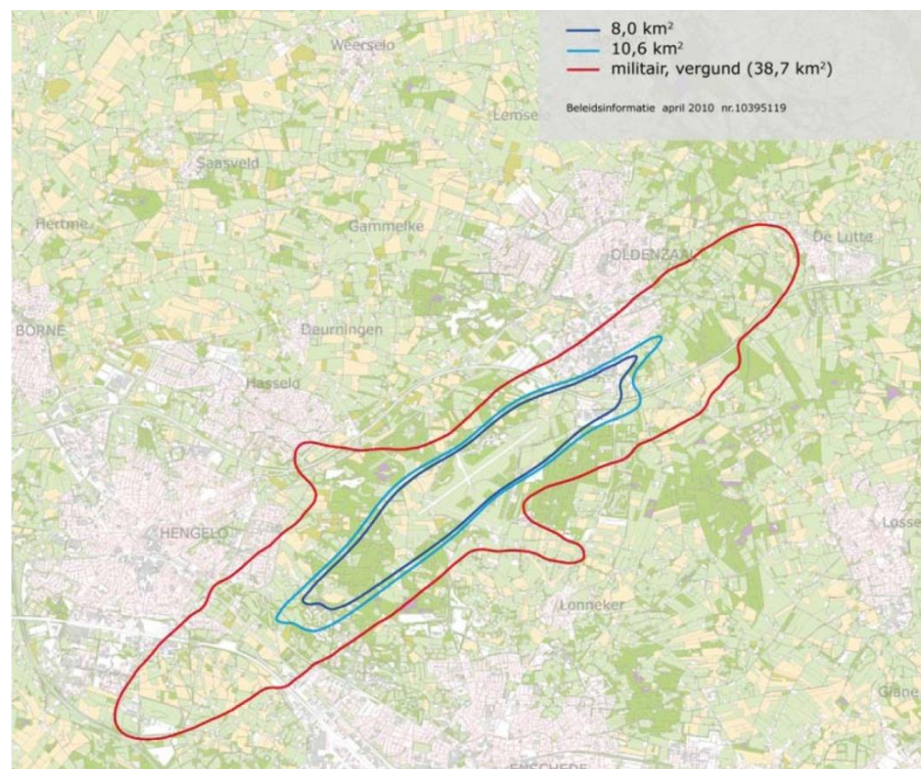
Geluidcontouren

Luchthaven Twente

Bron: Ruimtelijke Visie

Gebiedsontwikkeling

Luchthaven Twente e.o.



² 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.

³ dB(A) is een maat voor het geluiddrukkniveau waarbij een frequentie-afhankelijke correctie wordt toegepast voor de gevoeligheid van het menselijk oor.

⁴ 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.

In het luchthavenbesluit wordt ook een tweede geluidscontour vastgelegd op basis van de 48 dB(A) L_{den} contour. Deze contour geeft de buitengrens aan van het zogenaamde afwegingsgebied waarbinnen per project of initiatief moet worden nagegaan of dit zich redelijkerwijs verdraagt met de luchthavenontwikkeling, in het bijzonder vanuit oogpunt van geluid en veiligheid.

In het luchthavenbesluit wordt ook een beperkingengebied voor vogels rondom de luchthaven aangewezen.

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. Daarnaast is het niet mogelijk om in het luchthavenbesluit andere geluidsnormen op te nemen voor incidenteel (militair) gebruik.

Luchthaven gerelateerde bedrijvigheid, inclusief parkeren

Ten noorden van de luchthaven is een gebied van 15 ha bestemd voor luchthavengerelateerde bedrijvigheid (circa 2 ha) en parkeren (circa 13 ha).

Trainingscentrum Oost Nederland

Ten noordwesten van de landingsbaan is een brandweeroefencentrum voorzien. Het betreft een terrein van circa 13 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 is voor de invulling van het brandweeroefencentrum van een worst case situatie uitgegaan ten aanzien van de te verwachten milieueffecten.

Leisure-noord

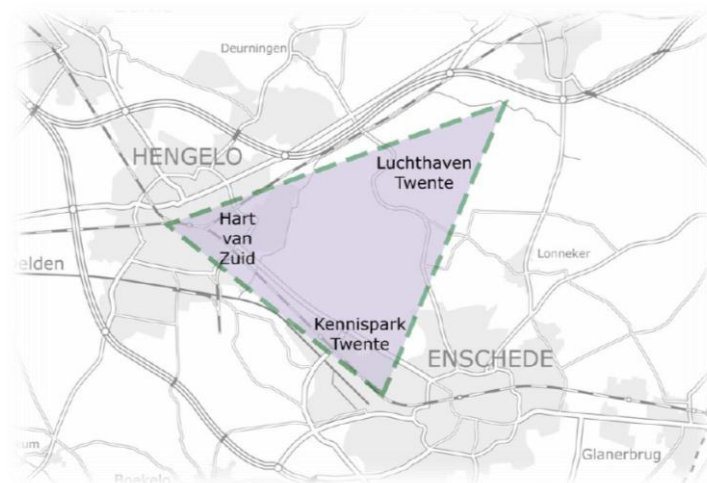
Het terrein waar leisure ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt is circa 10 ha groot (inclusief parkeren). Gedacht wordt aan een activiteit die ongeveer 500.000 - 1.000.000 bezoekers per jaar mogelijk maakt. In de Ruimtelijke Visie is beschreven dat er ruimte is voor leisure functies die qua aard, ligging, uiterlijke verschijningsvorm en situering opgaan in en passen bij de Twentse schaal en gebiedskenmerken.

Ontsluiting op de N737

De Luchthaven Twente trekt verkeer aan, dat moet worden verwerkt over de bestaande infrastructuur. Uit het Plan-MER⁵ 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 Vliegveldstraat en een nieuwe aansluiting op de A1 nog urgenter. Deze wens is ook opgenomen in de Wegenvisie Twente, 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).

Afbeelding 12

Innovatiedriehoek



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

Woningbouw

Ten oosten en zuiden van het luchthavengebied vinden de volgende ontwikkelingen plaats, zie Afbeelding 13:

- Fokkerweg.
- Prins Bernhardpark.
- Overmaat.
- Zuidkamp.

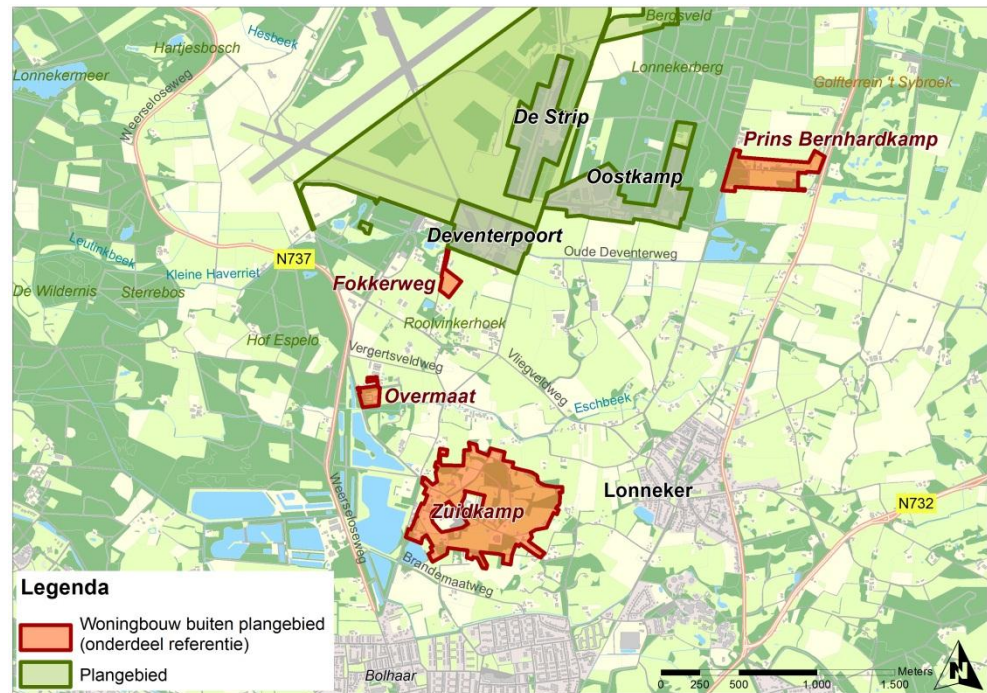
Fokkerweg

Op een perceel van 1,3 ha aan de Fokkerweg wordt ruimte geboden aan ongeveer 11 grondgebonden woningen, met ruimte voor bijgebouwen. De kavels krijgen veel vrijheid in beeldregie en bebouwingsvoorschriften, zodat een variatie kan ontstaan in de bebouwing zelf, maar ook in de situering op de diepe kavels.

⁵ Plan-MER Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o., ARCADIS en Adecs Airinfra in opdracht van Vliegwiél Twente Maatschappij i.o., 23 juni 2009

Afbeelding 13

Locaties woningbouw

*Prins Bernhardpark*

Het Prins Bernhardpark is een gebied van circa 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 circa 25 nieuwe woningen. Als alternatief wordt gedacht aan de ontwikkeling van dit gebied tot resort.

Overmaat

Het gaat op voormalig kamp Overmaat om 'Overmaat 11': een perceel van circa 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 en maakt onderdeel uit van de ontwikkeling van 't Vaneker. 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. Binnen 't Vaneker worden 265 woningen geprogrammeerd, waarvan 166 in Zuidkamp. Ruim veertig van deze woningen zijn gesitueerd in bestaande gebouwen. Daarnaast worden 6 gebouwen gebruikt voor ondersteunende voorzieningen.

HOOFDSTUK 3 De aanpak

3.1 AANPAK OP HOOFDLIJNEN

Referentiesituatie

De referentiesituatie is de situatie in 2028 waarbij de EHS-ontwikkeling en de rode functies niet worden gerealiseerd, maar overige vastgestelde plannen wel. Voor een overzicht van deze plannen/ontwikkelingen wordt verwezen naar paragraaf 2.4. De referentiesituatie dient als referentie voor het in beeld brengen van de effecten van de overige alternatieven.

Beoordelingsmethodiek

De effecten worden inzichtelijk gemaakt door de alternatieven te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie krijgt in het MER altijd de score neutraal (0). De effecten worden kwalitatief beoordeeld, waar mogelijk onderbouwd met kwantitatieve gegevens. Bij het beoordelen van de effecten van de alternatieven wordt de volgende zevenpuntenschaal gehanteerd:

Tabel 1
Werkwijze beoordeling

Kwalitatieve score	Betekenis
++	Zeer positieve bijdrage / effecten
+	Positieve bijdrage / effecten
0/+	Licht positieve bijdrage / effecten
0	Neutrale effecten, gelijkblijvende bijdrage
0/-	Licht negatieve bijdrage / effecten
-	Negatieve bijdrage / effecten
--	Zeer negatieve bijdrage / effecten

Voor negatieve effecten worden voorstellen gedaan ter beperking van die effecten (mitigatie) en kansen benoemd voor de planuitwerking.

3.2 BEOORDELINGSKADER

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

Tabel 2
Beoordelingskader

Milieuaspect	Criterium
Verkeer	Robuustheid wegnen (intensiteit/wegcapaciteit)
	Verkeersveiligheid
Geluid	Oppervlakte geluidbelast gebied binnen L _{den} -contouren
	Aantal geluidbelaste woningen binnen L _{den} -contouren
	Aantal gehinderden en sterk gehinderden

Milieuaspect	Criterium
Lucht	NO ₂ -overschrijdingsoppervlak
	PM ₁₀ -overschrijdingsoppervlak
Natuur	Doelrealisatie natuur uitgedrukt in natuurdoeltypen en bijzondere soorten (biodiversiteit)
	Doelrealisatie: functioneren van verbindingen
	Effecten van verstoring (rode en recreatieve ontwikkelingen)
	Verdroging en vernatting natuur in de omgeving
	Stikstofdepositie N2000-gebieden
Cultuurhistorie	Aantasting kwaliteit historische geografie en landschap
	Aantasting kwaliteit historische (steden) bouwkunde
	Aantasting archeologische kwaliteit
Landschap	Effect landschappelijke waarden (structuren, patronen, elementen)
	Effect landschapsbeleving (samenhang, herkenbaarheid, oriëntatie, toegankelijkheid, verstening)
Recreatie	Effect op recreatieve beleving en gebruik
Wonen en werken	Effect op wonen en werken
Bodem	Effecten van toekomstig gebruik op milieuhygiënische bodemkwaliteit
Water	Effecten van grondwaterstandverhoging op landbouw
	Effecten grondwaterstandverhoging op infrastructuur (bestaand en nieuw)
	Effecten afwatering beken + toename verharding rood (afvoerdynamiek)
Duurzaamheid	Mate van duurzaamheid

Verkeer

De rode functies in het plangebied hebben een verkeersaantrekkende werking. Bij het criterium robuustheid wordt beoordeeld of het wegennet het extra verkeer kan verwerken. De robuustheid van het wegennet wordt bepaald aan de hand van de I/C waarden van de ontsluitingsweg van het gebied. Hiervoor wordt het meest recente Regionaal Verkeersmodel voor de regio Twente gebruikt. In het MER worden op basis van cijfers uit het verkeersmodel ook uitspraken gedaan over de verkeersveiligheid.

Geluid

Op basis van de verkeersgegevens, de bestaande situatie, de ontwerpen van de alternatieven en de omgevingskenmerken, worden rekenmodellen opgesteld. Op basis van deze modellen worden de effecten op geluidhinder bepaald. Daarbij wordt rekening gehouden met cumulatie met geluid van de luchthaven. De toe- of afname van het geluidbelast oppervlak (in stappen van 5 dB) wordt bepaald en er wordt berekend hoeveel geluidgevoelige bestemmingen er binnen de contouren (in stappen van 5 dB) vallen. Daarnaast wordt het aantal geluidgehinderden bepaald. Verder wordt de geluidsbelasting binnen bestaande en nieuwe EHS en N2000-gebieden bepaald.

Lucht

Met behulp van rekenmodellen worden de effecten op de luchtkwaliteit bepaald. Het onderzoek richt zich op de meest kritische stoffen NO₂ en PM₁₀. Voor deze stoffen wordt onderzocht of er sprake is van overschrijding van grenswaarden en wordt het overschrijdingsoppervlak bepaald.

Voor de overige stoffen (SO₂, CO, Pb en benzeen) geldt dat, gezien de zeer grote verschillen in Nederland tussen de grenswaarden en de daadwerkelijk aanwezige concentraties, overschrijding van de grenswaarden redelijkerwijs kan worden uitgesloten.

Op basis van de berekeningen wordt bepaald of de ontwikkelingen binnen het plangebied in betekende mate bijdragen aan de lokale luchtkwaliteit. Dit is van belangrijk voor de manier waarop het project opgenomen kan worden in het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Natuur

Voor het aspect natuur is vooral de doelrealisatie van belang omdat het gaat om de ontwikkeling van natuur enerzijds en de effecten van (rode) ontwikkelingen op deze natuur anderzijds. De doelrealisatie wordt vooral bepaald door hydrologische maatregelen en de gevolgen daarvan voor de biodiversiteit. Daarbij wordt bepaald in welke mate een alternatief bijdraagt aan de vernatting van natuur en de mogelijke ontwikkeling van kwelafhankelijke vegetaties. Daarnaast wordt beoordeeld in hoeverre de alternatieven een verbinding vormen tussen de natuurgebieden ten westen en ten oosten van het plangebied. Verder wordt de invloed van het recreatieve gebruik op de mogelijkheden voor ontwikkeling van soorten bepaald aan de hand van effecten van recreatiepaden en overige voorzieningen op broedvogels. Tot slot kunnen de rode ontwikkelingen en de daarmee gepaard gaande verkeersaantrekkende werking versturende effecten met zich mee brengen in de vorm van geluidsoverlast en vervuiling (stikstofdepositie en afstromend wegwater).

Cultuurhistorie en Landschap

In het MER wordt de invloed van de verschillende alternatieven op de aanwezige cultuurhistorische, landschappelijke en archeologische waarden in beeld gebracht. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de informatie die gegenereerd is in het kader van het eerder opgestelde Plan-MER en enkele aanvullende onderzoeken (o.a. archeologisch onderzoek en LESA onderzoek (Landschappelijke en Ecologische Structuuranalyse, d.d. april 2011)).

Recreatie

In het MER wordt per alternatief kwalitatief beoordeeld in hoeverre het gebied toegankelijk en beleefbaar is voor recreanten.

Wonen en werken

Het MER geeft een kwalitatieve beoordeling van de effecten op bestaande en nieuwe woon- en werkgebieden. Daarbij wordt ook ingegaan op de kwaliteit van de nieuwe woon- en werkmilieus binnen het plangebied. Bij de effecten wordt onderscheid gemaakt tussen permanente effecten en effecten tijdens de aanleg.

Bodem

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

Bodemverontreinigingen worden gesaneerd indien er daartoe op basis van het bodembeheerplan/bodemkwaliteitsplan dwingende redenen aanwezig zijn in relatie tot de toekomstige bestemming voor het betreffende gedeelte van het gebied. Hetzelfde geldt voor het ruimen van eventueel aanwezige niet gesprongen explosieven. Op basis van dit uitgangspunt wordt in het MER niet ingegaan op ernstige verontreinigingen en te ruimen explosieven.

Water

Op basis van een grondwatermodel wordt de invloed van de verschillende alternatieven op het grondwater berekend. Dit wordt onder andere vertaald naar effecten op de landbouw, infrastructuur en bebouwing (bestaand en nieuw) in en om het plangebied. Daarbij wordt ook getoetst aan de droogleggingseisen. De effecten van veranderingen in de grondwaterstanden op natuur worden bij het aspect Natuur beschreven.

Het afkoppelen van drainage en een toename van verharding leidt tot een andere afvoerdynamiek van de aangetakte beken. Daarbovenop gaat een groot deel van het terrein van het vliegveld op een andere beek afwateren. Al deze veranderingen hebben impact op het oppervlaktewatersysteem. Op basis van expert judgement en beschikbare gegevens van het waterschap wordt een kwalitatieve beschrijving gemaakt van de effecten op het oppervlaktewatersysteem. Aanvullend wordt beoordeeld welke aantrekkende werking de watergangen in de alternatieven hebben op vogels, in relatie tot de vliegveiligheid van de luchthaven.

Duurzaamheid

In de Omgevingsvisie van de provincie Overijssel is duurzaamheid een belangrijk aspect, uitgewerkt in een 9-tal beleidsambities. Ook in de Structuurvisie en Ruimtelijke Visie (een uitwerking van de Omgevingsvisie) Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o. staat duurzaamheid centraal. Daarom is duurzaamheid in de EHS-ontwikkeling rondom Luchthaven Twente een leidend principe. De inrichting van de EHS staat niet op zichzelf, maar staat in een nauwe relatie met haar omgeving. Zo biedt de inrichting van de EHS zowel een kans om de biodiversiteit te versterken door het verbinden van natuurgebieden als een kans om de beleefbaarheid van het gebied verder te ontwikkelen door de aanleg van recreatieve voorzieningen.

Enkele andere voorbeelden van duurzaamheid binnen de EHS-ontwikkeling zijn: streven naar gesloten grondbalansen, verantwoord materiaalgebruik (sluiten van kringlopen), het opzoeken van raakvlakken in processen en werkzaamheden, en het ontwikkelen en ontwerpen vanuit de kwaliteit van het landschap en de omgeving.

Ook moeten de verschillende ontwikkelingen de omgeving niet vervuilen met een overmaat van natuurlijke afvalstoffen (bijvoorbeeld CO₂ of zware metalen) of met natuurvremde stoffen (bijvoorbeeld bestrijdingsmiddelen en plastics). Dit betekent ook efficiënt omgaan met energie en grondstoffen, het gebruik van schadelijke stoffen vermijden, gebruikte materialen in kringloop houden. Het beheer kan mogelijk door grote grazers worden uitgevoerd, in plaats van machines. Daarnaast kan bijvoorbeeld gekeken worden naar mogelijkheden van (tijdelijke) natuur tijdens de omvorming van de gebouwen en baan van het vliegveld.

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 circa 2.500 arbeidsplaatsen), het bestaande burgermedegebruik van de vliegbasis, als ook het gebruik van de overige terreinen van Defensie.

HERONTWIKKELING

Vliegwiél Twente Maatschappij (VTM)⁶ heeft vervolgens de opdracht gekregen om een zorgvuldige afweging voor te bereiden over de herontwikkeling van het terrein van de voormalige militaire vliegbasis Twente inclusief de voormalige militaire kampen Oostkamp, Prins Bernardkamp, Kamp Overmaat en Zuidkamp. 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 VTM vervangen door de gemeenschappelijke regeling Area Development Twente (ADT) die is opgericht om de gronden te herontwikkelen.

STARTNOTITIE EN ADVIES COMMISSIE M.E.R.

Vanwege de mogelijke effecten op het milieu, is voor de herontwikkeling van de luchthaven Twente e.o. de plan-m.e.r.-procedure doorlopen. Deze procedure is in 2006 gestart met de publicatie en ter inzage legging van de "Startnotitie milieueffectrapportage herontwikkeling luchthaven Twente e.o."⁷ 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 Richtlijnen⁸ 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.

⁶ In Vliegwiél Twente Maatschappij (VTM) werkten Rijk, Provincie Overijssel en Gemeente Enschede samen aan de gebiedsontwikkeling van de Luchthaven Twente en omgeving.

⁷ 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.

⁸ 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 via een interactief planproces ook een visie ontwikkeld door een groot aantal maatschappelijke organisaties (zowel voor- als tegenstanders van een luchthaven).

De verschillende visies zijn beoordeeld met behulp van een multicriteria analyse (MCA), op basis van hun scores op milieueffecten, economische effecten en financiële resultaten. De betrokken overheidsorganen hebben vervolgens besloten⁹ twee visies nader uit te werken tot twee volwaardige structuurvisies: een niet luchthaven alternatief (structuurvisie A) en een luchthaven alternatief (structuurvisie B). Deze alternatieven zijn in het Plan-MER beoordeeld op hun milieueffecten. Daarnaast zijn de economische en de financiële gevolgen van beide alternatieven onderzocht.

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

De structuurvisies en het Plan-MER (en overige onderliggende rapporten) hebben ter 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 reactienota¹⁰ ingegaan op de ingediende zienswijzen, op het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. en de reactie van de Provinciale Commissie Fysieke Leefomgeving.

⁹ 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.

¹⁰ Reactie Nota Zienswijzen – Structuurvisies gebiedsontwikkeling luchthaven Twente e.o, november 2009. Vliegwielen Twente Maatschappij i.o.

**BESLUITVORMING
GEMEENTE ENSCHEDE**

De gemeente Enschede heeft op 14 december 2009 structuurvisie B (met luchthaven) 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 hierdoor maximaal 8 km² bedragen.

**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 2.1.2 wordt nader ingegaan op de punten waarop de Ruimtelijke Visie afwijkt van structuurvisie B.

Colofon

NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU I.K.V. M.E.R.-PROCEDURE ADT-MIDDENGEBIED

OPDRACHTGEVER:

Area Development Twente

STATUS:

Definitief

AUTEUR:

ing. J. Christen

GECONTROLEERD DOOR:

Ir. A. Dousma

VRIJGEGEVEN DOOR:

Drs. B.P.W. Schlangen

13 januari 2012

075882128:C

ARCADIS NEDERLAND BV

Beaulieustraat 22

Postbus 264

6800 AG Arnhem

Tel 026 3778 911

Fax 026 3515 235

www.arcadis.nl

Handelsregister 9036504

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.