

Bijlage II bij statenvoorstel 2007/***

***Richtlijnen milieueffectrapportage
gebiedsontwikkeling luchthaven Twente e.o.***

Vastgesteld bij besluit van
Provinciale Staten van Overijssel,
nr ***,
*** 2007

Richtlijnen milieueffectrapportage gebiedsontwikkeling luchthaven Twente e.o.

Inhoud

Bijlage II bij statenvoorstel 2007/****	1
1. Inleiding	4
1.1. Voornemen	4
1.2. Voorbereiding	4
1.3. Besluitvorming over richtlijnen	5
1.4. Leeswijzer	5
2. Samenvatting van de richtlijnen	7
3. Besluitvorming, probleemanalyse en doelstelling, beleidskader	8
3.1 Besluitvorming	8
3.2 Probleemanalyse en projectdoel	8
3.3 Vergelijking alternatieven in fase 1	8
3.4 Vergelijking van alternatieven in fase 2	9
3.5 Beleidskaders	9
Duitsland	9
4. Alternatieven	10
4.1 Referentiesituatie	10
4.2 Doorstart burgerluchtvaart	10
4.2.1 ‘Ondergrens’variant	10
4.2.2 Ambitievvariant	10
4.3 Alternatief herontwikkeling zonder luchtvaart	11
4.3.1 Variant maximale ontwikkeling natuur en landschap	11
4.3.2 Variant integrale herontwikkeling	11

5. Effectbeschrijving	14
5.1 Toelichting	14
5.2 Algemeen	14
5.3 Geluid	14
5.4 Externe veiligheid	15
5.5 Luchtkwaliteit	15
5.6 Verkeer	16
5.7 Natuur	16
5.8 Kwaliteit van de leefomgeving	18
5.9 Klimaat en duurzaamheid	18
5.10 Gezondheid	18
5.11 Landschap en cultuurhistorie	18
5.12 Bodem en water	19
6. Overige opmerkingen	20

1. Inleiding

1.1. Voornemen

In de startnotitie m.e.r (december 2006) staat het voornemen van de provincie Overijssel en de gemeente Enschede om een doorontwikkeling te realiseren op vliegbasis Twenthe van militaire status naar burgerluchtvaartstatus op een maatschappelijk, economisch en ruimtelijk verantwoorde wijze. Ten behoeve van de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente moeten verschillende besluiten worden genomen. Een streekplanwijziging en een luchthavenbesluit voor het voortbestaan van de burgerluchtvaart op Twente en de doorvertaling van de gevolgen van het streekplan- en luchthavenbesluit in de bestemmingsplannen van Enschede en de omliggende gemeenten Hengelo, Oldenzaal, Dinkelland en Losser. Als onderdeel van de natuurbeschermingswet moet er worden nagegaan of er ook een passende beoordeling moet worden opgesteld. De activiteit is op basis van deze diverse besluiten zowel plan-m.e.r.- (m.e.r. staat voor milieueffectrapportage) als besluit-m.e.r.-plichtig. De betrokken partijen hebben ervoor gekozen één Milieueffectrapport (MER) op te stellen voor de diverse besluiten. De provincie Overijssel loopt met het uitbrengen van de startnotitie mede vooruit op de wetswijziging Regeling Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML). Met deze wetgeving zal een deel van de bevoegdheden rondom deze luchthavens worden overgedragen van het Rijk aan de provincies.

Gedeputeerde staten van Overijssel treden op als initiatiefnemer van de streekplan-herziening. Burgemeester en wethouders van Enschede treden op als initiatiefnemer, vooruitlopend op een mogelijke exploitant voor de luchthaven, voor het luchthavenbesluit. Provinciale staten van Overijssel treden op als bevoegd gezag voor streekplan en luchthavenbesluit. Gemeentes zijn bevoegd gezag voor de bestemmingsplannen

1.2. Voorbereiding

In december 2006 hebben de raad van de gemeente Enschede en provinciale staten van Overijssel ingestemd met een startnotitie voor de milieueffectrapportage. Bij brief van 1 maart 2007, verzonden op 7 maart 2007, zijn alle betrokkenen geïnformeerd over de startnotitie, de ter inzage legging, de informatiebijeenkomsten, en de mogelijkheden om een zienswijze in te dienen. Ook de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) is in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER).

De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Twentsche Courant Tubantia en diverse huis aan huisbladen op 8, 13 en 14 maart 2007. In het naburige Duitse gebied is eveneens via een advertentie kennisgegeven van de startnotitie. De startnotitie voor de m.e.r. heeft ter inzage gelegen in de periode 12 maart t/m 23 april 2007. In die periode zijn ook vijf inloopbijeenkomsten gehouden in de betrokken vijf gemeenten. Daar konden ook mondeling zienswijzen worden ingediend. Centrale vraag was: welke richtlijnen voor het op te stellen MER dienen door Provinciale staten te worden vastgesteld. De vraag wel of niet een doorstart van de burgerluchtvaart is aan de orde na het opstellen van het MER en een MKBA.

Van 69 personen en instanties is een zienswijze ontvangen, evenals van 2 adviesinstanties. In veel reacties wordt, buiten de eigenlijke vraagstelling, een (meestal afwijzend) standpunt ingenomen over een eventuele doorstart

Verder heeft de een werkgroep van de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. – verder aangeduid als 'de Commissie' - een advies uitgebracht. Het advies van de Commissie bedoelt aan te geven welke informatie het MER moet bieden om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen. Op 23 april 2007 heeft de Commissie tijdens een locatiebezoek een toelichting gekregen op het voornemen. In vervolg hierop, op 16 mei

2007, heeft de Commissie een gesprek gehad met bevoegd gezag en initiatiefnemer over de aanpak van de m.e.r. en de besluitvorming.

Het advies van de Commissie is in haar geheel, als bijlage, opgenomen in de opgestelde Antwoordnota. In deze Antwoordnota zijn verdere alle reacties en andere adviezen samengevat en van commentaar voorzien.

Met de betrokken buurgemeenten van Enschede is overleg gevoerd over de vast te stellen richtlijnen.

1.3. Besluitvorming over richtlijnen

Kernpunt in veel reacties én het advies van de Commissie is de behoefte aan een andere aanpak dan in de startnotitie was voorzien .

De gemeente Enschede en de provincie Overijssel besluiten na overweging van de zienswijzen en de adviezen tot een aanpak waarbij meer aandacht komt voor de integrale gebiedsontwikkeling in een samenwerking tussen de drie betrokken overheden (rijk, gemeente en provincie). In een open planproces dat meer ruimte biedt voor interactie met betrokken ondernemers, burgers en belangengroepen. Het is daarbij van belang dat naast realistische vliegveldopties ook een realistisch alternatief zonder commerciële luchtvaart wordt onderzocht en afgewogen, gericht op een duurzamer en economisch sterker Twente.

Provinciale staten zijn verantwoordelijk voor het vaststellen van de richtlijnen voor de m.e.r., en besluiten het volgende:

- in de eerste fase van de m.e.r. worden alternatieven met en zonder¹ luchtvaart vergeleken;
- daarna volgt een maatschappelijk debat, afweging en besluitvorming over de vraag welke alternatieven/varianten verder uitgewerkt moeten worden;
- in de tweede fase van de m.e.r. worden op detailniveau de geselecteerde alternatieven/varianten nader vergeleken.

Om complete richtlijnen voor deze aanpak te kunnen vaststellen is eerst meer zicht nodig op het alternatief zonder luchtvaart (mogelijk met daar binnen enige varianten). Dit moet gebeuren samen met de betrokken gemeenten en het maatschappelijk veld. Eerder was al toegezegd in de MKBA het 0-alternatief zonder burgerluchtvaart te beoordelen. De aanpak wordt nu verbreed. Het ontwikkelen van het alternatief zonder luchtvaart wordt nu een opgave voor zowel het MER als de MKBA. De projectleiding neemt het initiatief om samen met de betrokken gemeenten en het maatschappelijk veld ook het alternatief zonder burgerluchtvaart nader te verkennen en vorm te geven.

Provinciale staten stellen thans, in aansluiting op de in december 2006 vastgestelde startnotitie, de richtlijnen vast die gaan over het luchtvaartalternatief (met varianten daarbinnen), en deels ook voor het kader voor het alternatief zonder burgerluchtvaart (met varianten daarbinnen). Dan kan dit (omvangrijke) deel van de werkzaamheden onmiddellijk beginnen. Een aanvulling van de richtlijnen, die het alternatief zonder burgerluchtvaart (en mogelijke varianten daarbinnen) nader definieert en de gewenste effectbeschrijving vastlegt, kan dan na de zomer worden vastgesteld.

1.4. Leeswijzer

Voor een goed begrip van deze richtlijnen moeten deze in samenhang met de startnotitie worden gelezen. De tekst in deze richtlijnen is, in geval van mogelijke strijdigheid met de tekst van de startnotitie, bepalend.

In hoofdstuk 1 staat een inleiding waarin is aangegeven waarom aan dit project is begonnen. Hoofdstuk 2 geeft een samenvatting van de richtlijnen, met name voor fase 1.

¹ De omschrijving 'zonder luchtvaart' verdient nog nadere definiëring: is dit wel met een zweefvliegveld, dus niet gemotoriseerde luchtvaartuigen, of ook met (kleine) motorvliegtuigen?

In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de hoofdzaken van besluitvorming, probleemanalyse en doelstelling, en beleidskader. Hoofdstuk 4 beschrijft de alternatieven en de varianten binnen de alternatieven. De effecten die vervolgens in de milieustudie worden onderzocht zijn beschreven in hoofdstuk 5. Tenslotte geeft hoofdstuk 6 een aantal overige opmerkingen waarmee bij het opstellen van het MER rekening gehouden moet worden.

2. Samenvatting van de richtlijnen

De volgende punten vormen essentiële informatie voor de eerste fase. Dat wil zeggen dat bij de afronding van de eerste fase onvoldoende basis aanwezig is voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

- **Besluitvormingsproces** in kaart brengen, geef aan in welk besluit wel/niet doorstart van burgerluchtvaart wordt vastgelegd en hoe de andere besluiten hieraan zijn gekoppeld in tijd en inhoud. Licht de consequenties van de wetswijziging Regeling Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML)² nader toe.
- **Probleemanalyse** en **projectdoelstelling**, met als uitgangspunt dat de achterliggende bredere doelstellingen, zoals economische ontwikkeling en gebiedsontwikkeling. Dit houdt in dat het geformuleerde projectdoel van doorstart burgerluchtvaart beschouwd zou kunnen worden als één van de mogelijke oplossingen om een achterliggende doelstelling te realiseren.
- Uitwerking van alternatieven in **2 fases**:
 - fase 1, een plan-MER, met globale **strategische** uitwerking van alle alternatieven, gekoppeld aan de streekplanwijziging. De maatschappelijke kostenbaten analyse (MKBA) wordt in tijd en inhoud nadrukkelijk afgestemd met het MER in deze fase. Aan het eind van deze fase wordt een tussentijds bestuurlijke keuzemoment of voorlopige besluitvorming ingelast. In deze fase wordt nagegaan of een passende beoordeling (in het kader van de natuurbeschermingswetgeving) nodig is;
 - fase 2, een besluit-MER, een nadere uitwerking van de geselecteerde haalbare alternatieven op een groter **detailniveau**.
- Werk als strategische **alternatieven** in fase 1 uit:
 - een **doorstart van de burgerluchtvaart** met een '**ondergrens**'-variant dat ook op termijn nog rendabel is en een **ambitievariant**. Deze varianten geven de realistische bandbreedte aan voor een - ook op termijn - rendabele exploitatie van een burgerluchthaven waarbinnen nog diverse inrichtingsvarianten denkbaar zijn. Ga daarbij uit van de varianten A, B, C en D zoals deze in de startnotitie zijn aangegeven, en de variant waarbij alleen sprake is van general aviation (minimumreferentievariant met mogelijkheid van gebruik van alleen een deel van de lange baan 06-24);
 - een **herontwikkeling zonder luchtvaart** met als (sub)varianten een **maximale natuur- en landschapsontwikkeling** en een **integrale ontwikkeling** met ruimtelijk-economische doelen.
- Werk de **gebiedsontwikkelingsactiviteiten** verder uit in fase 2.
- Presenteer een zelfstandig leesbare **samenvatting**, met goed kaartmateriaal, die duidelijk is voor burgers en geschikt voor de bestuurlijke besluitvorming. Gelet op de grensoverschrijdende effecten moet ook een Duitstalige samenvatting worden opgesteld.

De toelichting en onderbouwing van deze samenvattende richtlijnen is opgenomen in de volgende hoofdstukken.

² Maak hierbij gebruik van het informatieblad 'Op weg naar een luchthaven besluit voor luchthaven Twente' Informatieblad over RBML- en m.e.r.-procedures. Versie 1, 11 december 2006

3. Besluitvorming, probleemanalyse en doelstelling, beleidskader

3.1 Besluitvorming

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

Geef ook op vergelijkbare wijze aan door welke te nemen besluiten een ontwikkeling zonder luchtvaart gerealiseerd zou moeten worden.

Decentralisatie en Juridisch kader

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

3.2 Probleemanalyse en projectdoel

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

3.3 Vergelijking alternatieven in fase 1

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

Ontwerp het alternatief zonder luchtvaart (mogelijk met daar binnen enige varianten) samen met de betrokken gemeenten en het maatschappelijk veld in een zorgvuldig vormgegeven proces van participatieve planvorming. Daarbij moet van te voren een realistisch beeld worden geschetst van (de grenzen van) de beïnvloedingsmogelijkheden van bestuur, burgers en andere deskundigen.

In de startnotitie wordt aangegeven dat er los van het onderzoek naar de milieueffecten een regionale (maatschappelijke) kosten-batenanalyse (MKBA) wordt uitgevoerd. Deze moet parallel aan het MER in fase 1 worden uitgewerkt en beide moeten qua tijd en inhoud goed op elkaar worden afgestemd.

In fase 1 zal expliciet moeten worden aangegeven welke milieuaspecten in de strategische afweging worden meegenomen en op welk abstractieniveau de informatie ten behoeve van de besluitvorming noodzakelijk is.

Werk de volgende milieuaspecten – in ieder geval globaal – in een toetsingskader uit:

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

Beschrijf deze effecten indien mogelijk kwantitatief.

Fase 1 wordt afgesloten met het plan-MER ten behoeve van de voorlopig bestuurlijke keuze die in de streekplanwijziging wordt opgenomen.

3.4 Vergelijking van alternatieven in fase 2

In fase 2 worden de alternatieven gedetailleerder uitgewerkt tot inrichtingsvarianten.

In deze fase komen, afhankelijk van de keuze in fase 1, veel gedetailleerder omvang en ligging van bedrijventerrein, eisen aan natuur en landschappelijke inrichting, de uitwerking van de verkeersstructuur, maar ook van minimum/maximum van passagiers en vracht, 'randen van de nacht', optimalisatie van baangebruik, in- en uitvliegroutes en verwachte samenstelling van de luchtvloot aan de orde.

3.5 Beleidskaders

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

Europees

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

Rijk

- Milieu en gezondheid³
- Duurzaamheid
- Economisch beleid
- Omgaan met risico's⁴
- Nuchter omgaan met risico's⁵
- Handreiking verantwoording groepsrisico⁶

Provincie

- Reconstructieplan Salland-Twente
- Beleidsplan grondwaterbescherming Overijssel 2006

Gemeentelijk

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

Duitsland

- uitbreidingsplan luchthaven Stadtlohn-Wenningfeld

³ Actieprogramma Gezondheid en Milieu. Eindrapportage. Den Haag: Ministerie van Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 2007.

⁴ Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Omgaan met risico's; de risicobenadering in het milieubeleid. bijlage bij het Nationaal Milieubeleidsplan. Den Haag: SDU Uitgevers; 1989: Tweede Kamer, vergaderjaar 1988-1989 21137 nr.5)

⁵ RIVM, 2003. 251701047.

⁶ VROM, augustus 2004.

4. Alternatieven

4.1 Referentiesituatie

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

4.2 Doorstart burgerluchtvaart

De doorstart van de burgerluchtvaart moet worden beschreven aan de hand van een aantal varianten. De Commissie voor de m.e.r. adviseert hiervoor twee varianten te beschrijven: een '**ondergrens'**-variant die ook op termijn nog rendabel is en een **ambitievariant**. Deze varianten geven in de ogen van de Commissie de realistische bandbreedte aan voor een - ook op termijn - rendabele exploitatie van een burgerluchthaven waarbinnen nog diverse inrichtingsvarianten denkbaar zijn.

Werk daarbij, aanvullend, de varianten A, B, C en D uit zoals deze in de startnotitie zijn beschreven, en de variant waarbij alleen sprake is van general aviation (minimumreferentievariant met mogelijkheid van gebruik van alleen een deel van de baan 06-24).

Werk voor deze varianten een reële bandbreedte van de vlootmix uit en geef aan wat de verhouding is tussen passagiers, vracht en general aviation over 10 en 20 jaar⁷. Betrek daarbij de snelle, maar onzekere ontwikkelingen in de luchtvaart. Het aantal passagiers ten behoeve van een rendabele luchthaven vertoont een sterke stijging door de concurrentie in luchtvaartsector.

Onderzoek – indien realistisch – bij de varianten de mogelijke inzet van baan 11/29; vanuit het perspectief om hinder te minimaliseren kan het interessant zijn om meer banen in te zetten, in meer richtingen. De inzet van het banenstelsel kan mede bepaald worden door de wensen van de omwonenden, door het hanteren van een geluidspreferentieel.

Ga voor de (maximale) openingstijden in principe uit van 7 dagen per week, van 6.00 – 23.00 uur, voor uitzonderingsgevallen tot 24.00 uur, en zondags niet voor 8.00 uur. Verken wat het betekent als ruimere openingstijden zouden worden gehanteerd.

Geef bij de varianten aan welke faciliteiten en voorzieningen de milieubelasting kunnen verminderen.

4.2.1 'Ondergrens'variant

Variant waarin wordt aangegeven hoe - ook op de langere termijn – met minimale middelen een rendabele luchthaven kan worden behouden. Het moet hier gaan om een rendabele burgerluchthaven met beperkte functie en verzorgingsgebied. Onderzoek wat daarbij de ondergrens is en of hiervoor voldoende draagvlak aanwezig is. Te denken valt aan een combinatie van beperkt, puur luchtvaart gebonden bedrijventerrein met relatief veel natuur en landschapsonwikkeling.

4.2.2 Ambitievariant

Variant van een rendabele regionale luchthaven met maximale groeipotentie, waarbinnen ruimte wordt geboden voor een maximale ontwikkeling van luchthavengebonden en niet luchthavengebonden bedrijven. De ambitie hierbij is een forse economische impuls voor de regio Twente. Dit betekent dat afspraken over aantallen passagiers/vracht en vluchten binnen voldoende ruime kaders gemaakt moeten kunnen worden. Houd in deze variant

⁷ De Commissie vraagt hiernaar, omdat ervaring bij andere regionale luchthavens heeft geleerd dat de ontwikkelingen in veel gevallen aanvankelijk te laag waren ingeschat, waardoor de (negatieve) effecten te optimistisch werden ingeschat.

rekening met de huidige groeiverwachtingen van de burgerluchtvaart. Het gaat er in deze variant om een situatie te beschrijven waarmee de bovenkant van de bandbreedte van de te verwachten effecten in kaart wordt gebracht.

4.3 Alternatief herontwikkeling zonder luchtvaart

De varianten van het alternatief herontwikkeling zonder burgerluchtvaart geven een alternatieve invulling aan de economische en gebiedsontwikkeling doelstellingen zonder luchthaven. Belangrijke eis aan herontwikkelingsvarianten is dat zij zich niet beperken tot louter het luchtvaartterrein 'binnen de hekken' maar ook de wijdere omgeving tussen de kernen Enschede, Hengelo en Oldenzaal in de beschouwing betrekken. De ontwikkelingsopties voor de locaties Zuidkamp en Overmaat maken dan deel uit van het herontwikkelingsalternatief. Men zou bij de verdere uitwerking kunnen denken aan de volgende varianten (geen richtlijn, maar indicatief voor de gedachtenbepaling).

4.3.1 Variant maximale ontwikkeling natuur en landschap

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

4.3.2 Variant integrale herontwikkeling

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

4.4. Bouwstenen gebiedsontwikkeling

Specificeer de activiteiten, afhankelijk van de alternatieven die op niveau 2 nader worden uitgewerkt, en ga daarbij in op de volgende activiteiten:

Luchthavenfaciliteiten

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

Luchthavengebonden bedrijventerrein

Ga in op de vraag naar een luchthavengebonden bedrijventerrein in de regio Twente. Onderbouw de locatiekeuze van het bedrijventerrein en geef aan welke natuur-, landschap-

en milieuaspecten aan deze locatiekeuze ten grondslag liggen. Geef aan welke type bedrijven (categorie) er komen op het terrein en ga in op de verdere inrichting van het terrein gelet op ruimtelijke inpassing, milieuzonering en verkeersontsluiting. Welke ruimte is er voor niet direct aan vliegtuigafhandeling gerelateerde bedrijven die wel worden aangetrokken door de aanwezige voorzieningen?

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

Ontsluiting luchthaven en bedrijventerrein

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

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

Landschapontwikkeling en cultuurhistorie

(Her)inrichting van het landschap op het vliegveld en de omgeving is sterk afhankelijk van het al dan niet doorstarten als burgerluchthaven. Zeker bij de herontwikkelingsvarianten zonder burgerluchtvaart biedt het regenereren en beleefbaar maken van het bekenlandschap de mogelijkheid voor de aanleg van een hierop geënt fijnmazig en gedifferentieerd netwerk van recreatieve routes voor wandelaars, fietsers en ruiters in dit 'groene hart' van de Twentesteden. De aanwezigheid, samenhang en gelaagdheid van de bestaande structuren en elementen moet als uitgangspunt worden genomen voor de beschrijving van transformaties en nieuwe toevoegingen. Maak daarbij onderscheid tussen wat nog over is uit de periode van vóór de luchthaven en de met de ontwikkeling van de luchthaven verbonden structuren en elementen.

Onderzoek de mogelijkheden om bestaande gebouwen en bouwwerken door transformatie en toevoeging geschikt te maken voor nieuwe functies. Bij hergebruik en/of transformatie van bestaande structuren en volumes kan meerwaarde worden verkregen op het gebied van architectuurkwaliteit, cultuurhistorie, beleving, kosten en zuinig omgaan met grondstoffen en energie. Geef daarom bij sloop van structuren en elementen een expliciete verantwoording waarom niet wordt gekozen voor hergebruik en/of transformatie.

Natuurontwikkeling

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

Woningbouw

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

5. Effectbeschrijving

5.1 Toelichting

De effectbeschrijving in de startnotitie is gericht op de inpassing en het gebruik van de luchthaven. Dit hoofdstuk gaat in aansluiting daarop in op de luchtvaartgerelateerde effectbeschrijving en bevat geen effectbeschrijving van de overige activiteiten van de gebiedsontwikkeling.

Na uitwerking van fase 1 worden aanvullende richtlijnen opgesteld voor de effectbeschrijving van de gebiedsactiviteiten in fase 2. De Commissie voor de m.e.r. wordt te zijner tijd gevraagd hier aanvullend advies over te geven, evenals de betrokkenen in de omgeving de gelegenheid zullen krijgen hun opvattingen over aanvullende richtlijnen in te brengen.

5.2 Algemeen

Voor een goed inzicht in de effecten wordt een onderscheid gemaakt in:

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

De in dit hoofdstuk beschreven effecten moeten worden onderzocht in samenhang met hetgeen over de betreffende aspecten in de startnotitie is opgenomen.

5.3 Geluid

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

- een geluidscontour in 47 dB(A) L_{den} ;
- een geluidscontour in 55 dB(A) L_{den} ;
- een geluidscontour in 40 Ke;
- een geluidscontour in 55 Ke;
- een geluidscontour in 72 dB(A) L_{den} .

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

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

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

Naast deze (toekomstige) wettelijke bepalingen dient het MER het volgende inzichtelijk te maken:

- het aantal gehinderden, woningen en geluidsgevoelige objecten binnen de L_{den} contourschillen lopend van 45 dB(A) in met stappen van 5dB(A). De bedoelde gehinderden corresponderen met indicator "hinder" in paragraaf 7.9;
- het aantal gehinderden, woningen en geluidsgevoelige objecten binnen de L_{night} contourschillen lopend van 35 dB(A) met stappen van 5 dB(A). De bedoelde gehinderden corresponderen met indicator "hinder" in paragraaf 7.9;

- voor elke variant een onderlinge vergelijking in geluidbelasting voor het gehele studie gebied. De verschillen in geluidbelasting dienen inzichtelijk gemaakt te worden door hoge resolutie grid berekeningenresultaten van elkaar af te trekken (zogenaamde deltavelden);
- wat de invloed is op de geluidbelasting van de kleine luchtvaart en de grote luchtvaart;
- een kwalitatieve onderbouwing van de cumulatie van geluid van het luchtverkeer en overige geluidsbronnen (zoals wegverkeer);
- de ligging van stiltegebieden;
- een analyse van de invloed van grondgeluid (veroorzaakt door vliegtuigen voor en na de landing);
- een analyse van de toename van de geluidbelasting veroorzaakt door het luchthavengebonden wegverkeer indien de verkeersintensiteit van totale hoeveelheid van het huidige wegverkeer met 30% zal stijgen (overeenkomstig met 1dB(A)).

Geef in kaarten de voor de berekeningen gehanteerde vliegroutes aan, zowel voor aan- en afvliegroutes als voor circuit- en rondvluchten. Geef daarbij ook inzicht in de gehanteerde vlieghoogtes. Houd bij de vliegroutes rekening met de mogelijke interferentie met bestaande militaire laagvliegroutes, en met vliegroutes aan de Duitse zijde van de grens (zoals de Nordhorn-range).

5.4 Externe veiligheid

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

Binnen de 10^{-5} -contouren dienen ook de beperkt kwetsbare objecten (zoals bedrijfsruimten) in beeld te worden gebracht.

Het **groepsrisico** dient te worden weergegeven voor het hele studiegebied. Het groepsrisico moet worden weergegeven in de vorm van de zogenoemde FNcurve. Dit is een weergave van het verband tussen de kans op en de omvang van een incident met meerdere slachtoffers. Voor het groepsrisico worden de mensen meegenomen, die zich binnen het studiegebied bevinden, zowel in woningen als in andere gebouwen. De modellering van de populatie in de omgeving (gebouwen- en woningenbestand) dient voldoende verfijnd te zijn in relatie met de te beschouwen effecten (inslaggebied). Daarbij dient in de populatiedichtheid, waarin alle gebouwen meegenomen moeten worden waar zich mensen bevinden, onderscheid gemaakt te worden naar de dag- en de nachtsituatie.

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

5.5 Luchtkwaliteit

Onderzoek de bijdrages van het vliegverkeer en van het aan de luchthaven (en voor zover bekend overige activiteiten gebiedsontwikkeling) gerelateerde autoverkeer aan de luchtverontreiniging. Samen met de bijdragen van de andere bronnen van luchtverontreiniging resulteert dit in een overzicht van totale concentraties. Deze totale concentraties moeten aan de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit worden getoetst. Geef voor fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO₂), middels contourenkaarten op basis van modelberekeningen, inzicht in de concentratieniveaus en eventuele overschrijdingen van grenswaarden (en plandrempels voor NO₂), zowel in de referentiesituatie als bij de uitvoering van de voorgenumen activiteit.

Beschrijf:

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

Opgemerkt kan worden dat in de regel de grenswaarden voor de overige stoffen uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 (SO₂, CO, Pb en benzeen) niet zullen worden overschreden. Gezien jurisprudentie beveelt de Commissie dan toch aan de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te nemen. In het Besluit luchtkwaliteit 2005 is de mogelijkheid opgenomen om projecten, die leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit, te salderen met samenhangende maatregelen die een verbetering van de luchtkwaliteit tot gevolg hebben. Mocht een dergelijke verslechtering aan de orde zijn en de normen uit het Besluit luchtkwaliteit niet worden gehaald, dan kan de saldobenadering worden toegepast. Dan moet wel aannemelijk worden gemaakt dat voldaan wordt aan de in de Ministeriële regeling voor de uitwerking van de saldobenadering gestelde beperkingen naar inhoud, plaats en tijd. Beschrijf bij toepassing de te treffen maatregelen en maak aannemelijk dat er bij de toepassing van de saldobenadering voor de luchtkwaliteit per saldo minimaal sprake is van een stand-still situatie.

5.6 Verkeer

Geef inzicht in de aantallen en herkomst van de vertrekkende reizigers en de bestemmingen van de aankomende reizigers, alsmede de verdeling in vervoerswijze (modal split). Maak tevens de relatie tussen OV-gebruik en OV-aanbod inzichtelijk. Het gaat niet alleen om passagiers en luchtvracht, maar ook om verkeer ten gevolge van het bedrijventerrein en andere activiteiten. Daarnaast speelt de vraag of met het bestaande wegennetwerk kan worden volstaan of dat er capaciteitsvergroting nodig is of dat er zelfs nieuwe wegenstructuren dienen te komen. Ga in op de wegvakbelastingen en de effecten op de omgeving (geluid, lucht, barrière) van bestaande en eventuele nieuwe (weg)infrastructuur.

5.7 Natuur

In vergelijking met de startnotitie moet het natuuronderzoek ruimer worden uitgevoerd. Beschreven moet worden welke effecten de verschillende alternatieven hebben op relevante natuurwaarden in het studiegebied. Daartoe dienen uiteraard de aanwezige natuurwaarden te worden beschreven, moet nagegaan worden welke type effecten van het project mogelijk zijn en kan dan worden beoordeeld in welke mate de aanwezige natuurwaarden door de mogelijke effecten worden beïnvloed. Uiteraard heeft de beschermingsstatus van de aanwezige natuurwaarden relevantie (Natuurbeschermingswet, Flora- en faunawet ecologische hoofdstructuur, andere beschermingsregimes). Geef de ligging van natuurgebieden weer (in Nederland en het aangrenzende Duitsland) en beschrijf hun beschermingsstatus (beschermd natuurmonument, Vogel- en/of Habitatrichtlijngebied c.q. Natura 2000-gebied, ecologische hoofdstructuur, etc.). Dit is de basis voor een goede effectenbeschrijving.

Zorg dat niet alleen negatieve effecten goed in beeld worden gebracht, maar besteed hier ook aandacht aan positieve effecten bijvoorbeeld als gevolg van natuurontwikkeling (bijvoorbeeld bij herstel bekenstructuur en een duurzaam waterbeheer).

Gebiedsbescherming

De gebieden, die in het kader van de Vogel- en/of Habitatrichtlijn zijn aangewezen en zullen worden aangewezen als Natura 2000-gebied, hebben een juridisch zware beschermingsstatus. Alle activiteiten of plannen, die mogelijk van invloed kunnen zijn op de natuurlijke kenmerken van een Natura 2000-gebied, zijn vergunningplichtig op grond van de

natuurbeschermingswet. Overigens moet ook nagegaan worden in hoeverre er in Duitsland gebieden, die in het kader van de Vogel- en/of Habitatrichtlijn zijn aangewezen of geacht worden te zijn aangewezen, effecten kunnen ondervinden.

Op grond van het advies van de Commissie voor de m.e.r. achten wij de volgende werkwijze gewenst:

- ga na of en zo ja hoe vliegverkeer (negatieve) effecten kan hebben op de soorten en habitats waarvoor de Natura 2000-gebieden in de omgeving zijn aangewezen. Gebruik beschikbare literatuurreviews, en vul deze zo nodig aan⁸. Van belang is dat het hier met name gebieden betreft die oorspronkelijk als Habitatrichtlijngebied en niet als Vogelrichtlijngebied zijn aangewezen;
- bepaal vervolgens welke Natura 2000-gebieden significant nadelige gevolgen kunnen ondervinden van gewijzigd gebruik van Luchthaven Twente;
- bepaal vervolgens per relevant Natura 2000-gebied de omvang van effecten⁹ op soorten waarvoor instandhoudingsdoelen zijn opgesteld¹⁰ en die mogelijk kunnen worden beïnvloed door vliegtuigen. Betrek daarbij ook de vlieghoogte van vliegtuigen¹¹;
- bepaal het populatiedeel dat mogelijk wordt beïnvloed¹² en volg bij grote onzekerheden ook de *worst case*-benadering. Toets dit zo mogelijk aan de kwantitatieve behoud- en eventuele hersteldoelen;
- geef tenslotte aan wat het gewijzigd gebruik van Luchthaven Twente betekent of kan betekenen voor het realiseren van de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden. Betrek daarbij ook de cumulatieve effecten. Geef aan wat de consequenties of vervolgstappen naar aanleiding hiervan kunnen zijn, bijvoorbeeld doorlopen van de ADC-criteria¹³.

Soortbescherming

Vermeld aan de hand van verspreidingsgegevens welke beschermde planten en dieren voorkomen in het gebied dat betrokken wordt bij de gebiedsontwikkeling van de luchthaven (nieuwe toegangswegen, bedrijventerrein e.d.). Geef aan of op grond van artikel 75 van de Flora en faunawet (Ffw) een ontheffing moet worden aangevraagd. Indien dat vereist is, geef dan aan welke maatregelen worden getroffen om een succesvolle ontheffingprocedure te doorlopen. Ga in op de soorten die vermeld staan in tabel 2 en 3 van bijlage 1 van het *Besluit houdende wijziging van een aantal algemene maatregelen van bestuur in verband met wijziging van artikel 75 van de Flora- en faunawet en enkele andere wijzigingen* (AMvB artikel 75 Ffw). Motiveer in het geval dat een ontheffing nodig is, op grond waarvan verondersteld wordt dat deze ontheffing verleend zal worden¹⁴.

⁸ Voor vogels en sommige andere diersoorten kunnen effecten worden ingeschat op basis van de beschikbare informatie over de vlieghoogtes en afstanden waarop deze soorten kunnen worden verstoord door vliegtuiggeluid.

⁹ Maak wanneer relevant onderscheid naar de verschillende functies van de Natura 2000-gebieden voor de relevante soorten (broeden, rusten, foerageren, ruïen, etc.) en habitats.

¹⁰ Zie hiervoor de Natura 2000-gebiedendocumenten.

¹¹ Het rapport "Effecten van veranderingen in het vliegverkeer van en naar de vliegvelden Lelystad en Maastricht in relatie tot de vigerende natuurwetgeving" (Lensink et al. 2002, Bureau Waardenburg) geeft hiervoor een goede aanzet.

¹² Hiervoor zijn in principe verspreidingsgegevens en kwantitatieve gegevens nodig. Ook de ligging van o.a. slaapplekken en ruiplekken zijn daarbij van belang.

¹³ Alternatief, Dwingende redenen van openbaar belang en Compensatie: Zie hiervoor onder andere de Algemene Handreiking Natuurbeschermingswet 1998 van het Ministerie van LNV, september 2005

¹⁴ Voor het MER van belang voor zover dit duidelijk maakt of (en hoe) schade aan de staat van instandhouding van beschermde soorten wordt voorkomen, al dan niet na mitigatie. De ontheffingaanvraag op grond van de Flora- en faunawet is een zelfstandige procedure (Dienst Regelingen toetst deze procedureel, DLG toetst inhoudelijk). Informatie ten behoeve van de ontheffingaanvraag behoeft dus niet volledig in het MER te worden opgenomen.

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

Vrijwaringszone luchthavenbesluit

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

5.8 Kwaliteit van de leefomgeving

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

5.9 Klimaat en duurzaamheid

Werk uit welke mogelijkheden er zijn om – bij het gegeven van een veel energie gebruikende luchthaven – zo zuinig mogelijk met energieverbruik om te gaan. Werk indicatief de mogelijke effecten van het energiegebruik en emissies op het klimaat uit.

5.10 Gezondheid

Beschrijf de verandering van gezondheid aan de hand van de volgende indicatoren¹⁵:

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

Geef aan hoe in de toekomst deze indicatoren worden gebruikt ter toetsing van de ontwikkelingen in de praktijk. Houd er hierbij rekening mee dat ook buiten de normcontouren, voor geluid (55 L_{den}) en luchtverontreiniging, effecten kunnen optreden en besteed hier aandacht aan (onderzoeksmethode GES-Stad&Milieu).

Verzamel data voor een gezondheidsbelevingsonderzoek dat, bij realisering van een doorstart, kan worden herhaald. Neem naast genoemde 'klassieke' gezondheidsdeterminanten ook andere aspecten mee die van belang worden geacht voor de volksgezondheid mee te nemen, zoals de aanwezigheid van natuur en groen en de mogelijkheden voor bewegen en ontspanning.

5.11 Landschap en cultuurhistorie

Beschrijf de invloed van de alternatieven op de in hoofdstuk 4 genoemde kwaliteitsaspecten (landschap, cultuurhistorie en natuur). In hoeverre wordt de bekenstructuur opgepakt? Is er sprake van een fijnmazig en gedifferentieerd netwerk van recreatieve routes? In hoeverre is de aanwezigheid, samenhang en gelaagdheid van bestaande structuren en elementen herkenbaar als uitgangspunt voor transformatie en nieuwe toevoegingen en welke nieuwe

¹⁵ 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 RIVMvoorstellen voor Schiphol en Rijnmond.

culturele en landschappelijke kwaliteiten worden gecreëerd? Hoe ontwikkelen zich de verhoudingen tussen dicht en open, stenig en groen, druk en rustig?

5.12 Bodem en water

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

6. Overige opmerkingen

Leemten in milieu-informatie

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

Evaluatieprogramma

Bij het besluit zal het bevoegd gezag een evaluatieprogramma vast moeten stellen. Neem in het MER reeds een aanzet voor een evaluatieprogramma op, met in het bijzonder aandacht voor geluid en gezondheid.

Vorm en presentatie

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