

Toelichting op de zienswijze van Landschap Overijssel op de Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente

Geachte leden van Provinciale Staten

Landschap Overijssel diende een zienswijze in op de ter inzage gelegde Structuurvisies A en B. Zorgvuldig hebben wij beide structuurvisies beoordeeld op hun effecten op onze natuurterreinen die direct grenzen aan het vliegveld en voor mogelijkheden voor nieuwe natuur. Samen omvatten deze EHS-terreinen een oppervlakte van 460 ha. Wij benadrukken dat wij, door de natuur- en landschapswaarden in deze terreinen veilig te stellen en verder te ontwikkelen, invulling geven aan het beleid dat door u en door het rijk is geformuleerd. Wij voeren hiermee dus een maatschappelijke opdracht uit.

Onze zienswijze omvat 14 pagina's. Het aantal bezwaren bedraagt ongeveer 50. Wij beperken ons gezien de beschikbare tijd tot enkele van de grootste bezwaren en tot de conclusies. Overigens verzoeken wij u om voorafgaand aan de commissie- en Statenvergadering wel kennis te nemen van onze complete zienswijze, omdat uit de Reactienota een onvolledig beeld over onze zienswijze naar voren komt.

Onze conclusie met betrekking tot de structuurvisies is dat beide modellen negatief uitpakken voor de natuurwaarden rond en op het vliegveld. Het negatieve effect is bij Structuurvisie B echter aanzienlijk groter dan bij model A. De negatieve gevolgen worden vooral veroorzaakt door de verslechtering van de hydrologische situatie. Gelet op het voorliggende advies gaan wij verder vooral in op onze bezwaren met betrekking tot structuurvisie B.

Wij zijn verbijsterd over het feit dat in het ontwerp van de structuurvisies zo weinig blijkt is gegeven van de samenhang tussen het watersysteem en de natuurwaarden. In het ontwerp is geheel willekeurig ingegrepen in de noodzakelijke samenhang binnen het groen-blauwe systeem ten einde economische functies in het plan een economisch optimale plaats te geven. Zo zijn rode bestemmingen en leisurefuncties gesitueerd in te herstellen kwelzones aan de voet van de Lonnekerberg. Evenzo zijn er benedenstrooms natuurgebieden afgekoppeld van bestaande beeklopen. En in het bronnengebied van de Lonnekerberg is de

huidige EHS-begrenzing opgeheven om een bedrijvenfunctie mogelijk te maken. Het gevolg van deze onoordeelkundige planvorming is dat – in strijd met het beleid om verdroging in de natuur terug te dringen – de verdroging in dit gebied verergerd. Alle mooie woorden over natuur en water ten spijt.

Een zeer ernstige tekortkoming van model B is dat er geen voorafgaand onderzoek gedaan is naar het versturende effect van de drainage bij de startbaan. Noch naar de huidige toestand, noch naar de toekomstige. Tegelijkertijd kan uit de kaarten opgemaakt worden dat de ontwaterde veiligheidszones rond de startbaan enorm worden uitgebreid. Hierdoor neemt ook buiten het vliegveldterrein de verdroging naar onze mening onacceptabel toe. Dit is echter niet onvermijdelijk, omdat de startbaan veel langer is dan noodzakelijk voor de voorziene ontwikkeling van het vliegveld. Wij pleiten derhalve voor een ingekorte startbaan met een gereduceerde verdrogende werking. Uit de reactienota blijkt dat de lange baan slechts een 'asset' is voor de ontwikkelingskansen van de luchthaven. Wij beschouwen het als onverantwoord om zo een reservering voor de zeer lange termijn af te wentelen op de bestaande waarden van water en natuur.

Ook ten aanzien van het Natura 2000-gebied Lonnekermeer leiden de plannen tot verdroging. Ons inziens moet de Europese richtlijn dan ook leiden tot matiging van de vliegveldplannen. Het zou een complete omkering van waarden betekenen als de Europese doelstellingen hier het veld zouden moeten ruimen voor willekeur in de ruimtelijke planning op het vliegveld. Voor de in de Reactienota genoemde en als mitigatie bedoelde infiltratie van drainagewater hebben wij benedenstrooms van het vliegveld geen beschikbare ruimte kunnen ontdekken.

Wij hebben intensief inbreng geleverd tijdens de totstandkoming van de structuurvisies, maar kunnen constateren dat VTM onvoldoende rekening heeft gehouden met de bestaande waarden van water en natuur, terwijl dat wel als belangrijk uitgangspunt is geformuleerd. We hebben moeten vaststellen dat de ontwerpers geen enkele kennis en inzicht hebben getoond in de interne samenhang van een natuursysteem en de samenhang tussen natuur en water. Te lichtvaardig is aangenomen dat bestaande natuur als het ware gecompenseerd kan worden door het aanleggen van nieuwe natuur en het graven van nieuwe beeklopen.

Gezien deze dreigende aantasting van de natuur op en om het vliegveld vragen wij u derhalve af te zien van het geadviseerde vliegveldmodel. Als u wilt kiezen voor een vliegveldmodel, dan zal dat een ander ontwerp moeten zijn en moet naar onze mening voorafgaand beter en breder onderzoek naar het hydrologische systeem, inclusief de drainage, plaatsvinden. Naar onze mening komt door de dreigende aantasting van de natuurwaarden de duurzaamheid in het gebied ernstig in gevaar. In ieder geval de duurzaamheid van het natuurbeleid. Wij beschouwen daarom de missie van VTM – “voor een duurzamer Twente” – als mislukt bij de keuze voor een vliegveld.

Wij zijn ervan overtuigd dat onze bezwaren gegrond zijn en zullen dit bij alle mogelijkheden naar voren brengen.

Martien Knigge, Beleidsmedewerker Ruimtelijke Ontwikkelingen, Landschap Overijssel,

19 november 2009