

Vergaderjaar 2009–2010

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 17

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 december 2009

Op 13 juli 2009 (Kamerstuk 31 936, nr. 3) heb ik u mede namens het ministerieel opdrachtgeversberaad (MOB) geïnformeerd over het voorkeursbesluit met betrekking tot de gebiedsontwikkeling Twente. Het MOB heeft toen een voorkeur uitgesproken voor de gebiedsontwikkeling met luchthaven, onder voorwaarde van de invulling van een aantal condities.

Inmiddels hebben het college van Burgemeester en Wethouders van Enschedé (B&W) en de Gedeputeerde Staten van Overijssel (GS) zich nogmaals uitgesproken vóór de gebiedsontwikkeling met luchthaven conform structuurvisie B. Naar mening van B&W en GS biedt deze ontwikkeling alle mogelijke kansen voor een sterke economie in een mooi landschap waarbij de doelstellingen voor natuur en werkgelegenheid kunnen worden ingevuld en blijkt uit marktverkenning voldoende interesse om de aanbesteding voor de invulling van deze structuurvisie te starten. Op 14 december en 16 december zullen respectievelijk de Gemeenteraad van Enschedé en de Provinciale Staten van Overijssel zich over dit besluit uitspreken.

In overleg met de Gemeente Enschedé en de Provincie Overijssel is verdere invulling gegeven aan de condities die gesteld waren bij het voorkeursbesluit van het MOB zoals genoemd in de brief van 13 juli. Bij de invulling van de condities is op enkele punten door zowel Rijk als Regio een toenadering gemaakt om tot overeenstemming te kunnen komen. Het gaat dan met name om een uitgestelde betalingstermijn (punt 1) en, afhankelijk van de aanbestedingsprocedure en voorwaarden aan staatssteun, een bijdrage aan de infrastructuur van de luchthaven (punt 7). In de toelichting bij deze brief is aangegeven hoe de condities zijn uitgewerkt en zijn opgenomen in de bestuursovereenkomst. De bestuursovereenkomst is als bijlage bij deze brief bijgevoegd.¹

Door de gebiedsontwikkeling met luchthaven kunnen de beleidsmatige ambities van het Rijk worden ingevuld. Zoals in de luchtvaartnota is vastgelegd kan Twente bij behoud van voldoende luchthavencapaciteit een

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

belangrijke ondersteunende rol vervullen in het accommoderen van vliegverkeer op Eindhoven en Lelystad. In de structuurvisie wordt na een weging van belangen uitgegaan van een gebied van 10,62 km² waar ruimtelijke beperkingen gelden in verband met de toekomstig vast te stellen geluidszone. De definitieve geluidszone zal middels een luchthavenbesluit worden vastgelegd. Daarnaast gaat het om intensivering van de Ecologische Hoofdstructuur en om duurzame economische structuurversterking van de regio. Daarbij kunnen in combinatie met deze gebiedsontwikkeling, door verkoop van de gronden aan de regionale partijen, ook de financiële doelstellingen worden behaald. Uitgangspunt is duurzame inrichting en gebruik van de luchthaven Twente.

De milieu-, financiële en economische effecten van de gebiedsontwikkeling zijn goed onderzocht. In de regionale structuurvisie is een inschatting gemaakt van de effecten van de gebiedsontwikkeling mét luchthaven. Hieruit blijkt dat ca. 6% meer woningen binnen de cumulatieve geluidscontour¹ vallen, deze ontwikkeling biedt echter ca. 50% meer netto werkgelegenheid dan de gebiedsontwikkeling zonder luchthaven. De kostenbatenanalyse is voor beide ontwikkelingen positief, de gebiedsontwikkeling met luchthaven scoort, zeker op nationaal niveau, beduidend hoger.

De betrokkenheid van de markt bij de gebiedsontwikkeling en de exploitatie van de luchthaven is essentieel. Op basis van signalen uit de marktgesprekken zou er voldoende interesse moeten zijn voor een geslaagde aanbesteding van de gebiedsontwikkeling met luchthaven. De daadwerkelijke aanbesteding van onder meer de exploitatie van de luchthaven zal dit uiteindelijk aan moeten tonen.

De inspraaktermijn op de regionale structuurvisies is afgerond. In totaal zijn er ruim 600 zienswijzen binnengekomen, o.a. van particulieren, ondernemers, overheden en belangengroepen. De zienswijzen zullen tot nadere onderzoeken in de vervolgfase leiden, zoals naar leefbaarheid en gezondheid en naar verdroging in natuurgebied 't Holthuis. De mogelijkheden van beperking van geluidshinder door gericht om te gaan met vlieghoogtes en vliegroutes zal eveneens in de vervolgfase worden bezien.

De invulling van de door het MOB gestelde condities of de zienswijzen geven geen aanleiding tot een geheel ander standpunt of een andere voorkeur. Op basis van voornoemde overwegingen spreek ik namens het Ministerieel Opdrachtgeversberaad een definitieve voorkeur uit voor de gebiedsontwikkeling met luchthaven en besluit tot overdracht van de grond van het voormalig militaire luchtvaartterrein onder de in de bestuursovereenkomst geformuleerde voorwaarden.

In antwoord op uw vragen (31 936 nr. 15) heb ik toegezegd u een exemplaar van de regionale reactienota op de inspraakreacties over de regionale structuurvisie te doen toekomen. Deze reactienota is als bijlage bij deze brief gevoegd.² Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

¹ Cumulatie van geschatte 56 db Lden contour voor geluid van industrie, luchtvaart en spoor- en wegverkeer.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Toelichting

Onderstaand wordt cursief aangegeven hoe de door het MOB gestelde conditie is verwerkt in de bestuursovereenkomst waarbij wordt verwezen naar artikelen uit de overeenkomst die het meest betrekking heeft op de betreffende conditie:

1. Het Rijk zal de gronden van het voormalige militair vliegveld op 1 januari 2010 overdragen aan de regio.
In afwachting van saneringsonderzoek dat op dit moment wordt uitgevoerd worden de gronden per 1 januari 2010 of zo snel mogelijk daarna over gedragen (zie artikel 4.3). Overeenstemming over de saneringen gericht op de toekomstige bestemming vormt een voorwaarde voor definitieve grondoverdracht (zie artikel 4.4.6).
2. De financiële afrekening van deze overdracht vindt in beginsel plaats op 1 januari 2010.
De financiële afrekening vindt plaats op 31-12-2011 (zie artikel 4.2).
3. De business case zoals die is opgesteld door de VTM en is vastgesteld op 16 juni 2009 waarin opbrengstmogelijkheden, benodigde investeringen en risico's zijn uitgewerkt, geldt als uitgangspunt voor de afrekenprijs en overdracht van de grond.
De koopprijs van het projectgebied is hierop gebaseerd (zie artikel 4.1 en 4.2).
4. De grond wordt samen met de risico's van de gebiedsontwikkeling, bijbehorende investeringen en toekomstige exploitatie (zoals opgenomen in de business case) overgedragen aan de regio, tegen de residuele waarde uit de business case.
(zie punt 5).
5. Het Rijk zal niet deelnemen in een Gemeenschappelijk Exploitatie Maatschappij (GEM), mocht de regio besluiten deze op te richten en zal niet participeren in de exploitatie van een luchthaven.
De regio zal het gebied, met de daarbij horende risico's, in ontwikkeling brengen (zie artikel 6.1, 6.4.1.).
6. Het Rijk zal waar nodig publiekrechtelijke medewerking verlenen aan de realisatie van de structuurvisie.
De Staat ondersteunt de gekozen gebiedsontwikkeling en zal hier aan meewerken (zie artikel 6.4).
7. Het Rijk geeft in beginsel géén financiële bijdrage voor het realiseren van de structuurvisie anders dan de bijdrage die de provincie kan inzetten uit de ILG-middelen waarover zij nu beschikt.
V&W heeft in overleg met de Regio aangegeven om, als dat bijdraagt aan een snelle en succesvolle aanbesteding van de luchthaven en wanneer dit volgens de regels van Staatssteun mogelijk is, bereid te zijn tot investeringen in de infrastructuur van de Luchthaven. De regio heeft hierop aangegeven eveneens bereid te zijn om eenzelfde bedrag te investeren (zie artikel 6.4.1.).
8. De EHS wordt voor 2018 gerealiseerd.
Bij de aanbesteding zal worden aangestuurd op zo spoedig mogelijke inrichting van de Ecologische hoofdstructuur. Bij de midterm review van het ILG in 2010 zal aandacht zijn voor de totaalplanning van de inrichting (zie artikel 5.5.).

9. De luchthaven wordt duurzaam ingericht.
De provincie Overijssel stelt geld beschikbaar voor aanpassing van waterhuishouding, natuur en landschappelijke kwaliteit. Ten behoeve van de luchthaven wordt de aanwezig defensie Pijplijn bedoeld voor het transport van vliegtuigbrandstof beschikbaar gesteld. Dit voorkomt extra mobiliteit door brandstoftoevoer (zie artikelen 6.2, 6.4.4. en 6.5.). Daarnaast wordt duurzaamheid opgenomen als essentieel criterium bij de aanbesteding van de luchthaven en verankerd in de aansturing van de gebiedsontwikkeling door de gemeente en de provincie. In de structuurvisie is een opsomming opgenomen die als randvoorwaarde voor de verdere gebiedsontwikkeling geldt. Te denken valt aan CO₂ reductie, toepassing van C2C en geluidsreductie.
10. Uitgangspunt is de geluidscontour zoals deze in de structuurvisie is opgenomen. Hierin is een verminderde geluidscontour van ca. 11 km² opgenomen t.o.v. de huidige situatie.
In de overeenkomst is opgenomen dat de partijen zich zullen inspannen om de berekende geluidsruimte van 10,62 km² zoals aangegeven in Structuurvisie B niet te laten overschrijden (zie artikel 5.3.).