

Vergaderjaar 2009–2010

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 15

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 11 november 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 13 juli 2009 inzake het Voorkeursbesluit Twente (Kamerstuk 31 936, nr. 3). De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 10 november 2009. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Jager

Adjunct-griffier van de commissie,
Jongepier

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA) voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD) ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).

Plv. leden: Van Gent (GL), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Hijum (CDA), van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

1

Waaruit bestaat uw actieve betrokkenheid om tot een (door)start van Twente als luchthaven te komen? In hoeverre betreft dit betrokkenheid vanuit directe wettelijke bevoegdheden en in hoeverre ter uitvoering van het beleid in de Luchtvaartnota?

De betrokkenheid van het Rijk bij de totale gebiedsontwikkeling Twente (die is breder dan de luchthaven alleen) is te schetsen vanuit twee invalshoeken. Het Rijk is eigenaar van de grond van het voormalige militaire terrein en heeft vanuit die optiek baat bij een goede, uitvoerbare gebiedsontwikkeling in verband met het bepalen van de waarde van de grond. Daarnaast heeft het Rijk beleidsmatige ambities die in combinatie met deze gebiedsontwikkeling gerealiseerd kunnen worden. Zoals in de luchtvaartnota is vastgelegd gaat het met betrekking tot de luchtvaart, gezien toekomstige schaarste, om behoud van de bestaande regionale luchthavencapaciteit. Daarnaast gaat het om intensivering van de Ecologische Hoofdstructuur en duurzame economische structuurversterking van de regio.

Vanuit deze twee invalshoeken heeft het Rijk in augustus 2007 besloten om samen met de regio te werken aan een regionale structuurvisie waarin de gebiedsontwikkeling voor dit gebied wordt vastgelegd.

Nadat het kabinet eind vorig jaar besloot te stoppen met de aanbesteding van de interim-exploitatie van de luchthaven maar wel een voorkeur uitsprak voor behoud van de luchthaven Twente heb ik de aansturing van het RVOB (Rijksvastgoed en ontwikkelingsbedrijf) op het project Twente overgenomen van mijn collega van Financiën. Conform de afspraak met de Tweede Kamer is de gelijkwaardige uitwerking van de structuurvisies volgens planning voortgezet.

Daarnaast zijn er, zoals ik in de Luchtvaartnota heb aangegeven, verschillende gesprekken gevoerd met luchtvaartpartijen om de marktinteresse te peilen en er voor te zorgen dat de gebiedsontwikkeling met luchthaven zodanig werd ingericht dat dit tegemoet komt aan wat de markt wil om zodoende de kans op een geslaagde aanbesteding zo groot mogelijk te maken. In de crisis- en herstellwet worden er op mijn initiatief voor dit project maatregelen voorgesteld om het vastleggen van een luchthavenbesluit voor deze luchthaven te versnellen, zodat het mogelijk is voor een toekomstige exploitant om een snelle (door)start te maken. Mijn wettelijke bevoegdheden liggen in een volgende fase wanneer een toekomstige exploitant een aanvraag doet in het kader van de Wet luchtvaart (RBML) voor een luchthavenbesluit.

2

Hoe rijmt u de keuze voor Structuurvisie B met de voorwaarde van regionaal draagvlak, gezien het feit dat alleen de gemeente Enschede en de provincie Overijssel uitgesproken voorstander zijn van deze keus, terwijl vier andere gemeenten geen voorkeur hebben voor een van de alternatieven of ronduit tegenstander zijn van een vliegveld?

Met de gebiedsontwikkeling volgens Structuurvisie B wordt tegemoet gekomen aan alle beleidsambities die het Rijk bij dit project heeft gesteld. Het regionale (gemeentelijke) draagvlak voor de gebiedsontwikkeling loopt, zoals dat niet ongebruikelijk is bij dergelijke grote gebiedsontwikkelingsprojecten, inderdaad vooralsnog uiteen. De ter-visie-legging van de structuurvisies is pas onlangs afgerond, mede op basis hiervan zullen de Provincie en Gemeenten definitieve posities innemen en aangeven of de gebiedsontwikkeling conform structuurvisie B al dan niet bekrachtigd wordt.

3

Kunt u het besluitvormingsproces om te komen tot een definitief besluit op basis van de inspraakprocedure door de betrokken gemeenteraad en provinciale staten schetsen, evenals de formele stappen voor het besluitvormingsproces voor het kabinet en het parlement? Kunt u tevens een indicatief tijdsplan schetsen voor de periode na een definitief besluit voor structuurvisie B tot de eerste commerciële vlucht?

De structuurvisie is een gemeentelijke en provinciale structuurvisie volgens de nieuwe WRO, waarin de totale gebiedsontwikkeling voor het voormalige militaire luchtvaartterrein is beschreven. De procedure is vergelijkbaar met het vroegere streekplan, de positie van het Rijk hierin is toetsend en niet besluitvormend. De structuurvisie kent geen directe doorwerking. Dat betekent dat de structuurvisie vervolgens moet worden verwerkt in gemeentelijke bestemmingsplannen.

Medio november zullen B&W van Enschedé en Gedeputeerde Staten van Overijssel (GS) een definitief besluit nemen over de structuurvisie met de bijbehorende gebiedsontwikkeling. Op 14 december en 16 december zullen respectievelijk de Gemeenteraad van Enschedé en de Provinciale Staten van Overijssel zich over dit besluit uitspreken.

Het Ministerieel Opdrachtgeversberaad heeft namens het rijk een geconditioneerd voorkeursbesluit genomen waarover ik u op 13 juli 2009 heb geïnformeerd (31 936, nr. 3). Het MOB zal mede op basis van de inspraak en de standpunten van B&W en GS een definitief besluit nemen ten aanzien van de gebiedsontwikkeling.

Indien B&W en GS definitief kiezen voor een gebiedsontwikkeling volgens structuurvisie B dan kunnen er afspraken met de Gemeente Enschede en Provincie Overijssel over de grondoverdracht en de betrokkenheid bij de verdere gebiedsontwikkeling in een bestuursovereenkomst worden vastgelegd. De gesprekken hierover vinden voortvarend plaats. Hierbij worden de condities zoals die in de eerder genoemde brief zijn opgenomen nader ingevuld.

Wanneer deze afspraken zijn uitgewerkt zal ik u hierover, samen met het definitieve besluit over de gebiedsontwikkeling nader informeren. Ik streef er naar dit te doen voor behandeling van het regionale besluit ten aanzien van de structuurvisie in de Gemeenteraad en de Provinciale Staten, dat medio december is voorzien.

Een fase verder zal, volgens de daarvoor geldende wettelijke procedure, een luchthavenbesluit middels een voorhangprocedure aan de Tweede Kamer worden voorgelegd.

Het indicatieve tijdsplan tot de eerste commerciële vlucht is verder afhankelijk van de aanbestedingsprocedure en de aanvraag van een luchthavenbesluit door in beginsel een toekomstig exploitant. Vervolgens zal er een luchthavenbesluit worden opgesteld. Op basis van een zeer grove inschatting zou een openstelling medio 2011 mogelijk kunnen zijn.

4

Kunt u aangeven hoe u een weging heeft gemaakt tussen de prestaties van de twee plannen aan de hand van de verschillende criteria?

Beide plannen zijn op een gelijkwaardige manier uitgewerkt en getoetst op verschillende aspecten op basis van een MER en een KBA. De gebiedsontwikkeling volgens structuurvisie B scoorde beter op de economische en financiële aspecten en marginaal slechter op milieu-aspecten. Daarbij wordt met deze gebiedsontwikkeling tegemoet gekomen aan de beleids-

matige ambities van het Rijk bij dit project. Op basis hiervan heeft het kabinet een geconditioneerde voorkeur uitgesproken voor structuurvisie B.

5

Wanneer bent u voornemens een besluit te nemen over de gebiedsontwikkeling Twente en de definitieve positie van Twente op grond van de luchtvaartnota en concreter in het luchthavensysteem?

In de luchtvaartnota is het standpunt van het kabinet ten aanzien van de positie van Twente als luchthaven en over het stelsel van samenwerkende luchthavens aangegeven. Twente is binnen dit systeem niet aan de orde aangezien de afstand tot Schiphol en Twente te groot is om effectief volgens het beoogde systeem te kunnen werken. Binnen dit systeem wordt gekeken naar de luchthavens Schiphol, Eindhoven, Lelystad en Rotterdam.

B&W van Enschede en Gedeputeerde Staten van Overijssel (GS) zullen op basis van de structuurvisie medio november een definitief besluit nemen ten aanzien van de gebiedsontwikkeling. Het MOB zal daarna, mede op basis van de inspraak en de standpunten van B&W en GS een definitief besluit nemen over gebiedsontwikkeling.

6

Bent u van plan, en (financieel) bereid, de luchthaven in de huidige toestand in stand te houden tot zich een exploitant met een aanvaardbaar businessplan meldt?

Wanneer de keuze voor structuurvisie B eind dit jaar wordt bevestigd dan kan de grond van het voormalig luchtmachtterrein worden overgedragen aan de regio (gemeente Enschedé en Provincie Overijssel). Beheer en onderhoud van het terrein is dan in principe de verantwoordelijkheid van de nieuwe grondeigenaar. Het ligt in de rede dat de regio, uitgaande van een keuze voor structuurvisie B, het terrein in de huidige toestand in stand houdt.

7

Welke kosten en opbrengsten brengen keuzes voor structuurvisie model A of B met zich mee voor de verschillende betrokken overheden? Kunt u dat zowel schetsen voor de korte als op de lange termijn?

Bij gebiedsontwikkeling is het gebruikelijk dat er aan de voorkant van het proces investeringen worden gedaan die door uitgifte van gronden of concessieverlening in een later stadium worden terugverdiend. Grondexploitaties van verschillende gebiedsonderdelen hanteren hiervoor verschillende termijnen, dat betekent dat niet zondermeer een onderscheid te maken is tussen de korte en lange termijn en wanneer kosten gemaakt en opbrengsten verwacht worden.

Het is niet gebruikelijk dat het Rijk als risicodragende partner deelneemt aan regionale gebiedsontwikkelingsprojecten. Daarom wordt er met de regio gesproken over overdracht van de gronden. In het geval van een keuze voor gebiedsontwikkeling B worden afspraken over de overdracht van de gronden aan de regio in een bestuursovereenkomst vastgelegd. Bij de overdracht van de gronden aan de regio geeft dat opbrengsten voor het Rijk en in eerste instantie kosten voor de regio. Op termijn zal de regio door uitgifte van gronden deze kosten weer terug verdienen.

In geval er wordt gekozen voor een andere gebiedsontwikkeling dan zal bezien moeten worden of overdracht van de gronden nog aan de orde is en onder welke voorwaarden dit zou kunnen.

8

Waarom heeft u ervoor gekozen om het voorkeursbesluit te voorzien van een aantal condities? Waarom heeft u niet gekozen voor het benoemen van uitgangspunten die in overleg met de regio ingevuld kunnen worden? In hoeverre heeft u inzicht in de haalbaarheid van deze condities voor de regio?

Naast een beleidsmatig belang heeft het Rijk bij dit project ook een belang als grondeigenaar. Het is in die rol en in het kader van gesprekken over een grondoverdracht zoals beschreven bij vraag 7 verstandig om duidelijkheid te geven over de condities die horen bij een besluit. Er is inmiddels een aantal gesprekken gevoerd met de regio, waarbij het zich laat aanzien dat er overeenstemming bereikt kan worden over de concrete invulling van de gestelde condities.

9

Wat zijn de gevolgen indien zou blijken dat niet aan de condities uit het geconditioneerd voorkeursbesluit wordt voldaan? Houdt dit dan automatisch een keuze voor en acceptatie van structuurvisie A in, of zouden ook hieraan condities verbonden zijn?

De uitwerking van de condities moet onafhankelijk worden gezien van een voorkeur voor structuurvisie A. Overdracht van de gronden aan andere partijen zou bijvoorbeeld ook een mogelijkheid kunnen zijn wanneer er geen overeenstemming kan worden bereikt over de condities. Dit is nu overigens niet aan de orde, ik heb vertrouwen in een goede uitkomst en overeenstemming over de condities.

10

Bent u, na uitspraak van voorkeur voor een structuurvisie, bereid het besluitvormingsproces waar mogelijk te versnellen? Bent u van mening dat snelle vervolgacties bij dergelijke initiatieven tot versterking van de economische structuur zeer gewenst zijn?

In dat perspectief moet u mijn voorstellen voor de crisis- en herstelwet zien. Hierin heb ik maatregelen voorgesteld om het vastleggen van een luchthavenbesluit voor deze luchthaven te versnellen, zodat het mogelijk is voor een toekomstig exploitant om een snellere doorstart te maken. Dit zal ten goede komen van de versterking van de economische structuur, hetgeen in overeenstemming is met de missie: «Een vliegwiel voor Twente voor een economisch sterker en duurzamer Twente» die aan de voorkant van dit project door Rijk en Regio aan de projectorganisatie (Vliegwieltwente Maatschappij) is meegegeven.

11

Welke kosten zijn tot nu toe gemaakt voor het openhouden van Twente?

Voor het open houden van de luchthaven zijn kosten gemaakt. Deels hebben die betrekking op het in stand houden van het terrein. Dit is onderdeel van de gebruikelijke beheerkosten van het totale complex (onafhankelijk van het «openhouden» van Twente) en bedraagt ca. € 4,5 mln. Daarnaast zijn kosten gemaakt voor de voorbereiding en uitvoering van de aanbesteding van de interim-exploitatie ten bedrage van € 0,5 mln. In dat kader hebben ook investeringen plaatsgevonden in de infrastructuur van de luchthaven ten bedrage van ca. 1,2 mln euro. Bij een keuze voor de

gebiedsontwikkeling met luchthaven zullen deze investeringskosten ten goede komen aan de snelle openstelling van een luchthaven

12

Kunt u aangeven wat de juridische status is van de voorliggende structuurvisie? Is het waar dat het gaat om een structuurvisie in de zin van artikel 2.3 van de WRO van 2008? Is het waar dat deze dus voorgelegd moet worden aan de Kamer, die haar instemming hier aan kan onthouden? Deelt u de mening dat, afgezien van de precieze juridische status, er van uitgegaan kan worden dat de definitieve structuurvisie eerst aan de Kamer wordt voorgelegd?

Zoals ook reeds bij vraag 3 aangeven betreft het een gemeentelijke en provinciale structuurvisie in de zin van artikel 2.1 en 2.2 van de Wro. De structuurvisie betreft de herinrichting van het grondgebied van het voormalige militaire luchtvaartterrein Twente. Zoals aangegeven bij vraag een en drie heeft het Rijk hierin geen formele besluitvormende bevoegdheden. Afhankelijk van de definitieve keuze van de regio zullen afspraken worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst met de regio over een mogelijke grondoverdracht. Hierover, en over de definitieve (in het MOB te maken) keuze van het Rijk voor de gebiedsontwikkeling, zal ik de kamer – los van de juridische status van de structuurvisie – informeren.

13

Kunt u aangeven tegen welk bedrag de grond wordt afgerekend? Kunt u aangeven of er daarna sprake is van finale wederzijdse kwijting?

De gesprekken hierover zijn nog gaande. De grond zal worden afgerekend op basis van de grondexploitatiewaarde van de rijkseigendommen (de businesscase). Dit leidt tot finale kwijting, met dien verstande dat de gemaakte plankosten door het Rijk vanuit de toekomstige eigenaars worden terugbetaald en er afspraken worden gemaakt inzake bodemsanering en ruiming van munitie.

14

Kunt u aangeven of de externe commissie Agenda van Twente betrokken is bij de beoordeling van de structuurvisies?

De Agenda van Twente is een economisch ontwikkelingsprogramma van circa tien jaar dat de Regio Twente samen met de Twentse gemeenten en de provincie de komende jaren wil uitvoeren. De gebiedsontwikkeling met luchthaven is als één van de majeure projecten genoemd. Met de Regio Twente is gedurende het proces veel contact geweest op zowel bestuurlijk als ambtelijk niveau.

15

Kunt u aangeven door wie de business case op 16 juni precies is vastgesteld?

Op 16 juni is de businesscase door de projectorganisatie (VTM), waarin gemeente Enschede, Provincie Overijssel en het Rijk (RVOB) zijn vertegenwoordigd, inhoudelijk vastgesteld. In het ministerieel opdrachtgeversbeeraad (MOB) van 20 juni waar een geconditioneerde voorkeur is uitgesproken voor structuurvisie B zijn de onderliggende stukken vastgesteld.

16

Hoe verhouden de conclusies van het MOB zich tot de conclusies van dhr. Alders. dat het catchment area van Twente te klein is en een rendabele exploitatie nagenoeg onmogelijk is?

De heer Alders heeft in zijn advies van 1 oktober 2008 iets anders geconcludeerd, namelijk, dat de luchthaven Twente buiten de catchment area van Schiphol ligt en zodoende geen alternatief is voor het niet-mainport gebonden verkeer van Schiphol dat deze catchmentarea wil bedienen. De heer Alders heeft zich niet uitgelaten over de autonome exploitatiemogelijkheden van de luchthaven Twente. Daar is in het kader van de businesscase wel naar gekeken (zie vraag 60).

17

Wat bedoelt u op blz. 752 van de structuurvisie B met «blijvende Rijksbetrokkenheid»? Deelt u de mening dat de brief van 13 juli (31 936-3) suggereert dat er helemaal geen sprake is van blijvende Rijksbetrokkenheid?

De brief van 13 juli (31 936 nr. 3) meldt dat het Rijk, ook al behoudt Twente de status van luchthaven van nationale betekenis, in beginsel geen financiële betrokkenheid zal hebben in de ontwikkeling en exploitatie van de luchthaven. Het Rijk is vanzelfsprekend bereid om, conform de positie van de luchthaven in de luchtvaartnota, publiekrechtelijke medewerking te verlenen aan de besluitvorming. Hierbij moet gedacht worden aan de procedure voor een luchthavenbesluit.

18

Kunt u aangeven wanneer de inspraakreacties zijn te verwachten? Kunt u deze aan de Kamer doen toekomen?

De reactienota van de regio op de inspraakreacties over de structuurvisie is vanaf 10 november 2009 beschikbaar. Ik zal u een afschrift hiervan doen toekomen.

19

Deelt u de mening dat de bestuursovereenkomst eerst aan de Kamer moet worden voorgelegd, alvorens de structuurvisie kan worden behandeld?

Besluitvorming over de gemeentelijke en provinciale structuurvisies, met juridische status conform artikel 2.1 en 2.2 van de Wro, zal zoals reeds eerder aangegeven lokaal en regionaal plaatsvinden. Wanneer B&W van Enschede en Gedeputeerde Staten van Overijssel vervolgens definitief kiezen voor een gebiedsontwikkeling met luchthaven, zal de bestuursovereenkomst gesloten worden met betrekking tot de overdracht van de gronden. Deze zal aan de Tweede Kamer worden toegezonden zodra deze is afgerond, samen met het definitieve besluit over de gebiedsontwikkeling van het MOB.

Ik streef er naar dit te doen voor behandeling van het regionale besluit ten aanzien van de structuurvisie in de Gemeenteraad en Provinciale Staten dat eind december is voorzien.

Voor alle duidelijkheid bevat de bestuursovereenkomst – naast punten in verband met overdracht van het gebied en de invulling van de condities die in de brief van 13 juli 2009 zijn gesteld – vooral de rijksbetrokkenheid en samenwerking met de regio na vaststelling van de structuurvisie, zoals in verschillende antwoorden reeds is aangegeven (zie o.m. vraag 3, 7, 12).

20

Kunt u aangeven hoe de oorspronkelijke opdracht voor het VTM-onderzoek tot stand is gekomen? In hoeverre hebben diegenen die een alternatief voor de luchthaven voorstellen, i.c. «De Basis», hierop invloed kunnen uitoefenen? In hoeverre heeft dit geleid tot aanpassing van de opdrachtformulering? Heeft «De Basis» nog een rol gespeeld bij de publieksavonden en andere overleggen? Kunt u dit precies uiteen zetten?

In augustus 2007 is Vliegwiél Twente Maatschappij i.o. (VTM) opgericht door het Gemeenschappelijk Ontwikkelingsbedrijf van het Rijk, de provincie Overijssel en de gemeente Enschede. De opdracht was om een structuurvisie en een sluitende businesscase af te ronden, die getoetst is op economische en milieueffecten. De missie hierbij is een economisch sterker en duurzamer Twente te creëren. Dertig maatschappelijke organisaties, waaronder de voorstanders van «de Twentse Basis», hebben de gelegenheid gekregen om hun ideeën kenbaar te maken tijdens informatie- en debatavonden, bijeenkomsten voor het Maatschappelijke Platform en de participatiewerkgroep. Op verzoek van de participatiewerkgroep heeft VTM opdracht verleend om een marktonderzoek (KPMG) te verrichten naar de markthaalbaarheid van het concept «De Twentse Basis». De voorstanders van de Twentse Basis hebben zitting genomen in een begeleidingscommissie van de opdrachtformulering, selectie van het bureau en de uitvoering van dit marktonderzoek. Dit heeft geleid tot de constatering dat het integrale concept van de «Twentse Basis» niet haalbaar was. Onderdelen hiervan bleken wel haalbaar en zijn opgenomen in structuurvisie A, en deels in structuurvisie B.

21

Kunt u aangeven in hoeverre het VTM-onderzoek logisch voortborduurde op ruim vijf varianten die daarvoor zijn onderzocht? Kunt u daarbij aangeven in hoeverre er bestuurlijk regionaal, provinciaal en gemeentelijk overleg is gevoerd over de keuze voor de uiteindelijke twee varianten?

In de vorige fase zijn negen planvarianten onderzocht, waarbij werd voorgesteld de best presterende twee planvarianten nader uit te werken in structuurvisies. Dit is het resultaat geweest van de vorige onderzoeksfase en vastgelegd in de rapportage «een vliegwiél voor Twente» (2008), welke in het najaar van 2008 is vastgesteld in gemeenteraad, Provinciale Staten en het Ministerieel opdrachtgeversberaad. In de zomer en het najaar van 2008 is met de omliggende gemeenten overleg geweest over die keuze. De huidige rapportage «structuurvisies gebiedsontwikkeling luchthaven Twente e.o.» (2009) heeft deze best presterende planvarianten uitgewerkt tot structuurvisies en doet een voorstel om één structuurvisie definitief vast te stellen.

22

Kunt u aangeven in hoeverre de uitkomsten van het VTM-onderzoek corresponderen met vele andere rapporten die sinds 2004 zijn opgesteld, zoals door Arcadis?

Eerdere onderzoeken, waaronder ook van Adecs en AMC/DHV gaven allemaal aan dat er voldoende markt is voor een burgerluchthaven in Twente.

23

Heeft u voorzien in een door de Kamer bepleite zodanig flexibele opzet van de structuurvisies A en B (zonder en met luchthaven) voor de gebiedsontwikkeling Twente, dat kansrijke elementen van plan A ingepast kunnen in plan B (en andersom)?

Ja, dat is middels de ruimtelijke kaders van de structuurvisie mogelijk gemaakt en zoals aangegeven bij vraag 20 heeft er in het planproces ook uitwisseling plaatsgevonden, waardoor bijvoorbeeld onderdelen van het concept van de «Twente Basis» zijn opgenomen in structuurvisie A en deels in structuurvisie B.

24

De gebiedsontwikkeling van de luchthaven Twente wordt in de luchtvaartnota in samenhang gebracht met Kennispark en Hart van Zuid/Centraal Station Twente. In het wetsvoorstel Crisisen herstelwet zijn luchthaven Twente en Hart van Zuid/Centraal Station Twente opgenomen. Ziet u mogelijkheden tot het behalen van synergievoordelen voor deze verschillende projecten? Bent u bereid om voor Kennispark, Hart van Zuid/Centraal Station Twente en luchthaven Twente spoedig investeringsafspraken te maken met de regio in het licht van de A1-zone om de mogelijkheden in de Crisis- en herstelwet maximaal te kunnen benutten?

Er zijn mogelijkheden om synergievoordelen tussen de genoemde projecten te behalen. In Twente vindt nu een onderzoek plaats naar hoe dat het best kan worden bereikt. Bij dat onderzoek zijn de provincie Overijssel, de gemeenten Hengelo en Enschede en de drie projecten betrokken. Daarnaast loopt er in het MIRT een integrale gebiedsverkenning voor de A1 zone. Wanneer deze verkenning is afgerond kunnen hierover in het kader van het MIRT afspraken worden gemaakt met de regio. Ik wil hier niet op vooruitlopen.

25

Is het waar dat de berekeningen van plan A en plan B moeilijk te vergelijken zijn omdat bij de uitwerking er voor gekozen is om in structuurvisie B het plangebied sterk uit te breiden met een zone langs de A1, waarbij een attractiepark van minimaal 500 000 bezoekers per jaar volledig is meegerekend in baten zoals grondexploitatie en werkgelegenheid terwijl bij structuurvisie A is uitsluitend gekeken naar het voormalige luchtmachtbasis? Bent u bereid alsnog een berekening te maken waarbij sprake is van hetzelfde plangebied?

In beide visies is de KBA gebaseerd op de geprogrammeerde functies op de gronden van de voormalige vliegbasis. Het programma in de A1 zone is niet meegenomen in de bepaling van de werkgelegenheidseffecten en de maatschappelijke baten. De leisure functies in beide visies zijn vertaald naar een leisure bestemming die (in totaal) 500 000 bezoekers zal trekken. Op basis hiervan zijn vervolgens de baten bepaald. De KBA van beide visies zijn daarom vergelijkbaar.

26

Kunt u de discrepantie uitleggen tussen structuurvisie B waarbij er vanuit gegaan wordt dat er een of meer attractieparken bij de A1 komen, en bij structuurvisie A niet? Hoe ziet u het verband tussen de aanwezigheid van een luchthaven en de aanleg van een attractiepark?

Zie het antwoord op vraag 25. De combinatie van een luchthaven met leisure voorzieningen is een combinatie die synergie met zich meebrengt. Dat concept is ondermeer bewezen in Billund Airport (Denemarken) en Snowman International Airport (Noorwegen). De synergie bestaat vooral uit de gezamenlijke exploitatie van parkeeraccommodatie, het gebruik van de ontsluitende infrastructuur en de bereikbaarheid van een attractiepark voor internationale bezoekers per vliegtuig.

27

Deelt u de mening dat bij structuurvisie B de A1 en A35 uitgebreid zullen moeten worden in verband met de te verwachten toename van de verkeersdruk? Welke acties moeten worden ondernomen om optimale ontsluiting van de luchthaven te garanderen? Heeft u rekening gehouden met deze extra kosten?

Zoals aangegeven bij vraag 24 loopt er op dit moment een integrale MIRT verkenning naar de A1 zone. Hierbij zal ook de ontsluiting met de luchthaven worden betrokken. Ik kan niet vooruitlopen op de uitkomsten van deze verkenning.

28

Heeft u rekening gehouden met te verwachten budgetoverschrijdingen, zoals die bijna altijd voorkomen bij grote infrastructurele werken, zoals de Betuwelijn en de Noord-Zuid lijn in Amsterdam hebben aangetoond? Kunt u aangeven wie de kosten van eventuele budgetoverschrijdingen gaat dragen?

Het risico van de exploitatie ligt bij de toekomstige private exploitant van het luchthavenonderdeel van de voorgestelde structuurvisie en vormt daarmee geen financieel risico voor de overheden. Voor andere onderdelen is, na een succesvolle grondoverdracht, de regio aan zet of gelden de gebruikelijke systematieken (o.a. MIRT) voor investeringen en faseringen.

29

Kunt u aangeven op welke wijze de samenwerking tussen alle Nederlandse luchthavens het beste vorm gegeven kan worden? Kunt u daarnaast ingaan op de relatie van het voorliggende plan tot de toekomstige verzamelde ambities voor het luchtverkeer en de luchthavens in Nederland?

In de luchtvaartnota heb ik aangegeven hoe ik de toekomst van de Nederlandse luchthavens zie. De luchthaven Twente kan een belangrijke functie vervullen in het faciliteren van de ontwikkeling van de regio tot toonaangevende kennis- en innovatieregio. Daarnaast kan de luchthaven door de beschikbare luchthaveninfrastructuur mogelijk een (ondersteunende) rol vervullen hij het in directe of indirecte zin accommoderen van niet-mainportgebonden vliegtuigbewegingen van Schiphol. Vanuit dit perspectief heeft het kabinet aangegeven voorstander te zijn van behoud van de luchthaven Twente, waarbij betrokkenheid van de regio bij de luchthaven en van de markt bij de realisatie hiervan essentieel is.

30

Is het waar dat de luchthavens Schiphol, Rotterdam, Eindhoven en Lelystad deel gaan uitmaken van een stelsel van samenwerkende luchthavens? Hoe gaat de samenwerkingsrelatie er uit zien tussen deze groep en de andere luchthavens van nationale betekenis die niet tot deze groep behoren (Maastricht, Eelde, Twente)?

In de luchtvaartnota is een kader gegeven voor het stelsel van samenwerkende luchthavens. Hieraan wordt momenteel verder uitwerking gegeven. Enerzijds speelt daarbij de effectiviteit van de gestelde doelen ten aanzien van een stelsel van samenwerkende luchthavens en anderzijds de (EU)regelgeving ten aanzien van onder meer non-discriminatie en proportionaliteit.

31

Welke mogelijkheden voor synergie ziet u tussen Eindhoven, Lelystad en Twente om die vluchten te accommoderen die niet passen bij de functie van Schiphol als mainport, maar die wel op de regionale luchthavens van nationale betekenis opgevangen moeten worden? Welke samenhang ziet u met het versterken van de regionaal-economische structuur van de betrokken regio's?

Zoals u weet heb ik de heer Alders gevraagd om de mogelijkheden te onderzoeken hoe het niet-mainportgebonden verkeer geaccommodeerd kan worden op de regionale luchthavens. Hierbij wordt in eerste instantie gekeken naar de luchthavens Lelystad en Eindhoven. Vervolgens zal worden gekeken hoe overige regionale luchthavens van nationale betekenis, met name Twente, naast hun autonome functie die samenhangt met het versterken van de eigen economische structuur, ondersteunend kunnen zijn in het accommoderen van extra capaciteit. Ik kan hier nu niet op vooruitlopen, eerst zal de heer Alders advies moeten uitbrengen ten aanzien van Eindhoven en Lelystad.

32

Werkt u ook aan een strategie van marktbenadering in het licht van Twente als luchthaven van nationale betekenis?

In het kader van de totale gebiedsontwikkeling van structuurvisie B wordt de marktbenadering primair een aangelegenheid van de toekomstige grondeigenaren. Dit betekent dat bij een succesvolle overdracht van de grond de regionale partijen de aanbesteding van de gebiedsontwikkeling zullen organiseren. Bij een luchthaven van nationale betekenis ben ik samen met mijn collega van VROM, bevoegd gezag voor het luchthavenbesluit. Vanuit dat perspectief kunnen kaders worden meegegeven voor de ontwikkeling van de luchthaven en zal ik, indien gewenst en nodig, de regio ook ondersteunen bij de aanbesteding van de luchthaven

33

Wat bedoelt u met «militair medegebruik» van de luchthaven? Welke investeringen en beheerkosten zijn daarmee gemoeid? Kunt u dit vergelijken met de situatie in Eindhoven?

Met militair medegebruik wordt bedoeld dat militair verkeer gebruik maakt van een civiele luchthaven tegen gebruikelijke vergoedingen. De beheerkosten van de luchthaven zijn voor de luchthavenexploitant. Dit is anders dan de situatie in Eindhoven, daar is sprake van civiel medegebruik bij een militaire luchthaven. Hier zijn de beheerkosten van de luchthaven voor het Ministerie van Defensie.

34

Welke mogelijkheden voor militair medegebruik van luchthaven Twente voorziet u in het kader van nationaal veiligheidsbelang?

Thans wordt hier nog niet specifiek in voorzien. Dit wordt de komende periode nog nader uitgewerkt.

35

Op welke wijze zijn de Duitse overheden de afgelopen periode betrokken bij de uitwerking van beide structuurvisies en in hoeverre is onrust bij de Duitse overheden te wijten aan suboptimale informatievoorziening vanuit het rijk, de provincie Overijssel en de gemeente Enschede? Kunt u de Kamer informeren over de contacten die u sinds november 2008 over het voornemen tot heropening van de luchthaven Twente met Duitse overheden heeft gehad en over de uitkomsten daarvan? Heeft een besluit tot heropening van luchthaven Twente gevolgen voor ruimtelijke ordening op Duits grondgebied?

Vanaf 2006, bij de concept-startnotitie voor de m.e.r. zijn Duitse organisaties geïnformeerd over de plannen. Tot nu toe zijn in de diverse stadia van het project onder meer de volgende organisaties actief van informatie voorzien.

Niedersachsen:

Umweltministerium
Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Ministerium für Inneres und Sport
Regierungsvertretung Oldenburg
Landesbehörde für Strassenbau und Verkehr
Fortsamt

Nordrhein-Westfalen:

Bezirksregierungen Düsseldorf, Köln, Münster, Arnsberg
Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
Ministerium für Bauen und Verkehr

Bund:

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
Luftfahrt Bundesamt
Eisenbahn Bundesamt
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest, West
Wehrbereichsverwaltung Nord

Organisaties:

Deutsche Flugsicherung GmbH
Naturschutzbund Deutschland, Kreisgruppe en Regionaalbüro
Handwerkskammer Osnabrück, Münster
Heimatverein Gronau

Lokale overheden:

Gemeinden Emsbüren, Geeste, Heek, Salzbergen, Twist, Wietmarschen
Landkreis Borken, Emsland, Grafschaft Bentheim, Steinfurt Samtgemeinden Emlichheim, Neuenhaus, Schüttorf, Uelsen Städte Ahaus, Bad Bentheim, Gronau, Lingen, Meppen, Nordhorn, Ochtrup, Rheine

Euregio-Kommunalgemeinschaft Rhein-Ems e.V.

Begin juni 2008 zijn de Duitse instanties door VTM op de hoogte gesteld van de toen naar buiten gebrachte nota («een vliegwielt voor Twente») en de daarbij behorende stukken. Ook toen heeft wederom een publicatie via advertenties in verschillende Duitse kranten in het gebied dat mogelijk milieugevolgen zou kunnen ondervinden, plaatsgevonden.

Van Duitse zijde is in juni/juli 2008, in de ter inzage-periode, een enkele zienswijze ingekomen (Stadt Bad Bentheim, en een particulier). Die is meegenomen in de reactienota. Alle indieners van een zienswijze (ook vanuit traject Startnotitie) hebben in het najaar van 2008 bericht ontvangen over de besluitvorming door de gemeente Enschede, de provincie Overijssel en het GOB.

De ontwerp-structuurvisie c.a. is in juli 2009 aan de bovenstaande Duitse instanties toegezonden. Wederom is per advertentie in kranten deze stap in het proces ook aan Duitse zijde openbaar gemaakt. Dit heeft geresulteerd in een ruime 300 zienswijzen vanuit Duitse zijde die behandeld worden in de reactienota.

Naast deze meer formele correspondentie heeft een aantal maal overleg tussen de projectorganisatie en de Duitse bestuurders plaatsgevonden

De provincie is als partner in de Nederlands-Duitse commissie voor de ruimtelijke ordening (een permanent overlegplatform) betrokken. In deze commissie (resp. de subcommissie Noord) zijn de ontwikkelingen in het

gebied rond de voormalige militaire luchthaven Twente, een enkele keer informatief aan de orde geweest.

36

Is het waar dat bij de kosten baten analyse geen rekening is gehouden met de gevolgen in Duitsland omdat de methodiek zich daartoe niet leent? Kunt u met een andere methodiek trachten hier toch inzicht in te geven, evenals in de gevolgen voor Twente als gekozen wordt voor een goede samenwerking met Duitsland, bijvoorbeeld door verbeterde weg- en spoorverbindingen en incheckmogelijkheden in Nederland?

Zoals te doen gebruikelijk wordt de leidraad OEI gehanteerd bij het opstellen van nationale en regionale MKBA's. Vanaf 2000 is dit, opgesteld door het CPB en het NEI, in opdracht van de Ministeries van Verkeer & Waterstaat en van Economische Zaken, de erkende richtlijn voor de uitvoering van dergelijke studies bij omvangrijke ruimtelijke ontwikkelingen. De leidraad OEI schrijft voor dat het een effectenstudie betreft binnen de nationale grenzen. Hierbij wordt aangetekend dat het indicatieve beperkingen- en afwegingengebied (resp. 56 dB (A) Lden en 48 dB (A) Lden geluidscontour) van de luchthaven, ver van de landsgrenzen verwijderd is en daarmee geen relevante negatieve effecten voor de KBA of milieu-effecten laat zien. Als gevolg van de gehanteerde OEI systematiek zijn overigens ook geen mogelijk positieve KBA effecten buiten de landsgrenzen meegenomen, zoals reistijdeffecten.

De OEI systematiek is de gebruikelijke systematiek om dit soort effecten in kaart te brengen. Aangezien er geen nadelige effecten over de grens te verwachten zijn is er geen noodzaak om een andere systematiek te gebruiken.

Voor de gevolgen voor Twente wanneer er gekozen wordt voor intensievere goede samenwerking met Duitsland bijvoorbeeld door verbeterde weg- en spoorverbindingen verwijs ik u naar mijn antwoord bij vraag 37.

37

Hoe beoordeelt u de grote terughoudendheid van Duitse overheden, die benadrukken dat de Euroregio met Münster-Osnabrück al een vliegveld tot haar beschikking heeft? Kunt u aangeven op basis van welk onderzoek de noodzaak van heropening van luchthaven Twente is bepaald, mede gezien de nabijheid van de luchthaven bij Münster-Osnabrück?

De afstand tot de luchthaven in Munster Osnabruck (FMO) is via de lucht ongeveer 60 km en via de weg ca. 1 uur rijden. In Duitsland zijn er op vergelijkbare afstanden vele regionale vliegvelden te vinden. Het marktonderzoek heeft aangetoond dat er ruimte is voor een regionaal vliegveld in Twente. Daarbij is rekening gehouden met de aanwezigheid van FMO. FMO ligt te ver van Twente om in Twente voor een wezenlijke versterking van de economie te kunnen zorgen en dit is een belangrijke doelstelling van de gebiedsontwikkeling. Overigens is de afstand tussen Twente en FMO vergelijkbaar met de afstand tussen Weeze en Eindhoven, deze luchthavens zijn beide de afgelopen jaren gegroeid.

38

Wat verstaat u onder een duurzaam ingerichte luchthaven?

Een duurzaam ingerichte gebiedsontwikkeling met een luchthaven waarbij gezocht is naar een samenhang tussen economische, sociale en ecologische kwaliteiten naar schaal en maat voor Twente. Waarbij de nadruk zal worden gelegd op het voeren van een duurzame bedrijfsvoering als het

gaat om compenseren van emissies en hinder op lokale, maar ook nationale schaal.

39

Op welke wijze voorziet u dat de door Kamer destijds bij amendement beschikbaar gestelde gelden voor de (toen nog voorziene) interim-exploitatie van luchthaven Twente kunnen worden ingezet voor een duurzame exploitatie van luchthaven Twente? In hoeverre heeft u deze gelden reeds aangewend?

In het kader van de voorbereiding en uitvoering van de aanbesteding van de interim-exploitatie hebben investeringen plaatsgevonden om een snelle ingebruikstelling te waarborgen ten bedrage van ca. 1,2 mln euro. Bij keuze voor een gebiedsontwikkeling met luchthaven kunnen de gronden worden overgedragen aan de regio. In de daaraan ten grondslag liggende bestuursovereenkomst kunnen eventueel afspraken worden gemaakt over het resterende bedrag (1.8 mln. euro), wanneer de daarmee uit te voeren investeringen in de infrastructuur van de luchthaven bijdragen aan een succesvolle en snellere aanbesteding van de luchthaven.

40

Welke eisen voor ontwikkeling en exploitatie volgen er uit uw stelling dat de luchthaven duurzaam moet worden ingericht? Hoe gaat u hierop handhaven? Gaat u dit vastleggen in de structuurvisie, of zijn hiervoor aanvullende privaatrechtelijke overeenkomsten, dan wel publiekrechtelijke convenanten voor nodig? Kunt u deze in dat geval ook aan de Kamer overleggen?

Deze randvoorwaarden aangaande een duurzame inrichting zullen nader bepaald moeten worden en te zijner tijd onderdeel vormen van het aanbestedingstraject voor een exploitant van de luchthaven. Hierbij kan gedacht worden aan het voeren van een duurzame bedrijfsvoering als het gaat om compenseren van emissies en hinder op lokale, maar ook nationale schaal.

41

Is het waar dat structuurvisie A betere resultaten laat zien op het gebied van milieu? Zo ja op welke onderdelen? Zo nee, waarom niet?

De structuurvisierapportage (2009) geeft aan dat plan A over de gehele linie iets beter scoort op milieu dan plan B. Dit is op de onderdelen Geluid, Externe veiligheid, Landschap/cultuurhistorie, Bodem, water en Ruimtelijke ordening. De verschillen zijn echter niet groot. Plan B scoort beter op het onderdeel verkeer. De scores op de overige onderdelen zijn min of meer gelijk. Op het gebied van economie/werkgelegenheid scoort plan B aanmerkelijk beter.

42

Op welke wijze past de structuurvisie B (met 600 000 tot 1,2 miljoen passagier in 2030) in het kabinetsbeleid om de uitstoot van broeikasgassen in 2020 met 30% gereduceerd te hebben?

Structuurvisie B gaat uit van een markt vraag naar vliegverkeer in Twente en daarbuiten. Indien de luchthaven Twente er niet is dan zullen reizigers uit dit marktgebied van luchthavens elders gebruik maken, met negatieve gevolgen voor de uitstoot van broeikasgassen door extra mobiliteitsbewegingen in het voor- en natransport. Er ligt een kans om deze mobiliteitsvraag duurzaam te beantwoorden in Twente. Onderzoek heeft aangetoond dat voor Twente geldt dat de DPO pijpleiding de nodige emissies kan

besparen door middel van aanvoer van brandstof. Ook het hergebruiken van de bestaande luchthaveninfrastructuur heeft een positief effect vanuit het oogpunt van duurzaamheid.

43

Kunt u aangeven op basis waarvan is gekozen voor de wegingsfactoren 40%-40%-20% voor milieu-economie-financiën? Deelt u de veronderstelling dat als aan de milieu-effecten een zwaarder gewicht zou zijn gehangen, er dan dus voor structuurvisie A zou zijn gekozen?

Bij de wegingsfactoren is, op basis van de missie die is meegegeven aan de projectorganisatie (zie vraag 10), eerst een hoofdingeling gemaakt, namelijk 40% economische effecten, 40 % milieueffecten en 20% financiële resultaten. Dit is in de vorige fase ook zo toegepast. Overigens is het gekozen model erg robuust. Als binnen de gekozen hoofdingeling gevarieerd wordt met de wegingsfactoren voor de afzonderlijke milieueffecten of economische effecten zal de eindkomst niet wezenlijk veranderen. Pas vanaf het moment dat milieueffecten voor ca. 60% meewegen en economische effecten voor 20% zou structuurvisie A beter scoren dan structuurvisie B. Dit zou echter niet in lijn zijn met de missie die aan de projectorganisatie is meegegeven, namelijk «Een vliegwiel voor Twente voor een economisch sterker en duurzamer Twente», waarin economie en milieu hand in hand gaan.

44

Het terrein van de luchthaven ligt in en nabij de Ecologische Hoofdstructuur en dichtbij een Natura 2000 gebied. «Welke effecten kan de Natura 2000 wet- en regelgeving hebben op de plannen voor ontwikkeling van de luchthaven? Heeft u onderzocht welke andere milieu- en natuurregelgeving (lucht, geluid, water) van toepassing is op de ontwikkeling van het luchthaventerrein?»

De aanwezigheid van deze natuurgebieden en de effecten van de ontwikkeling van structuurvisie B is in het kader van de milieu-effectrapportage (plan-MER) onderzocht. Hierbij is geconstateerd dat er geen wettelijke normen worden overschreden. Nadere uitwerking en onderzoek op dergelijke aspecten volgt in de volgende fase van detaillering, bijvoorbeeld in het kader van een luchthavenbesluit. De planvorming houdt overigens nadrukkelijk rekening met de EHS-opgaven en zorgt voor realisatie van de regionale EHS doelstellingen.

45

Kunt u aangeven bij wie de kosten voor bodemsanering en opruiming van explosieven terecht zullen komen? Heeft u al zicht op de te verwachten werkzaamheden ter bestrijding van de bodemverontreiniging?

Omtrent bodemsanering en ruiming van munitie zullen in het kader van een eventuele grondoverdracht afspraken worden gemaakt. Het Rijk zal zich hierbij baseren op de gedragslijnen inzake bodemverontreiniging in staatseigendommen.

46

Stemt u de geluidcontour van de luchthaven Twente af op burgerluchtvaart of op militaire luchtvaart? Welke effecten op het voorzien gebruik kunnen ontstaan wanneer ofwel burgerluchtvaart, ofwel militaire luchtvaart meer groeit dan voorzien? In welke mate belemmert de contour bestaande plannen voor ruimtelijke ontwikkeling in de regio?

In de structuurvisie is rekening gehouden met een civiele luchthaven met een omvang van ca.1.2 mln. passagiers. Op basis hiervan is, aan de hand

van een bij deze luchthaven behorende aangenomen vlootmix met burgerluchtvaart, een geluidszone berekend. Om zorg te dragen voor een robuuste ruimtelijke ontwikkeling, ook voor de verdere toekomst, is een ruimtelijke reservering gemaakt waarin beperkingen gelden voor de ruimtelijke ordening. De meeste van de ontwikkelingsplannen van gemeente Oldenzaal (13 van de 15) die gehinderd werden door de nog bestaande militaire contour zullen op basis van de geluidszone die is berekend in de structuurvisie doorgang kunnen vinden. Uiteindelijk zal er in het kader van het luchthavenbesluit op basis van het businessplan van de exploitant (inclusief verwachte vlootmix) een definitieve geluidszone worden berekend.

47

Is het mogelijk om de geluidscontour van 11 km² te relateren aan de geluidscontour van voor 1 januari 2008? Kunt u aangeven hoeveel de geluidscontour destijds bedroeg?

De militaire geluidscontour, is 38,71 km². De contour behorende bij structuurvisie B is ca. 11. km² en is dus ca. 27 km² kleiner.

48

Deel u de redenatie dat eventuele aanhoudende verliezen tot een opwaartse druk op de geluidscontour kunnen leiden, in een poging om met meer vliegtuigen de luchthaven alsnog rendabel te maken? Is dit risico niet in versterkte mate aanwezig, als de provincie zelf de geluidsruimte zou mogen bepalen, door middel van een luchthavenbesluit, over een luchthaven van regionale betekenis?

Te zijner tijd zal een toekomstig exploitant op basis van een gedegen onderbouwd business plan een verzoek indienen bij het bevoegd gezag voor het opstellen van een Luchthavenverkeerbesluit. In dat Luchthavenverkeerbesluit wordt de definitieve geluidszone vastgesteld op basis van de in het business plan opgenomen vlootmix en operatie. Voor dit besluit is een proces vereist waarbij consequenties van het gebruik van de luchthaven in kaart worden gebracht met een MER. Hierop en op het besluit is inspraak en beroep mogelijk. Het is dus niet mogelijk de geluidszone «zomaar» te vergroten, daarvoor zal de exploitant steeds een verzoek moeten indienen bij het bevoegd gezag (i.c. het Rijk) waarop vervolgens de volledige procedure van een Luchthavenverkeerbesluit volgt (inclusief inspraak). Deze procedure is overigens gelijk aan de procedure voor regionale luchthavens waarvoor de Provincie bevoegd gezag is.

49

Waarom heeft u in de kosten baten analyse gewerkt met een discontovoet (5,5%) behorende bij overheidsprojecten? Klopt het dat, indien het vliegveld een private onderneming dient te worden er met een veel hogere discontovoet gewerkt zou moeten worden (ca. 10%)? Kunt u aangeven wat in dit geval de uitkomst van de kosten baten analyse zou zijn?

In Structuurvisie A en Structuurvisie B is in de grondexploitaties voor het bepalen van de netto contante waarden gebruik gemaakt van een gebruikelijke, discontovoet van 5,5%, voor grondexploitaties. Een discontovoet moet niet verward worden met een marktconform rendement. Marktconforme rendementen van 10% of meer krijgen hun weerslag in residuele grondwaarden en zijn verwerkt in de grondprijzen die de grondslag vormen voor de grondexploitatie. Het rekenen met een discontovoet van 10 % of hoger is in de KBA systematiek (inter-)nationaal niet gebruikelijk en dit is daarom niet in beeld gebracht.

50

Kunt u aangeven wat het cumulatieve effect is van het maken van andere keuzes ten aanzien de verschillende variabelen uit de kosten-baten-analyse?

Heeft zich al een exploitant gemeld met een aanvaardbaar businessplan? Zo nee, draagt u tot de komst van deze exploitant kosten voor het beheer en de werving van een exploitant?

Uit de KBA zijn als variabelen in de afweging meegenomen reistijd-effecten en werkgelegenheid. Deze effecten zijn van grote invloed op de economie. Als de werkgelegenheid ten opzichte van reistijden minder gaat meetellen dan wordt de afstand tussen structuurvisie A en structuurvisie B groter in het voordeel van structuurvisie B en bij een omgekeerd effect wordt de afstand kleiner. Structuurvisie B blijft bij elke keuze binnen de hoofdindeling beter scoren dan structuurvisie A. Op de vragen met betrekking tot een mogelijke exploitant, verwijs ik u naar het antwoord bij vraag 51.

51

Welk scenario treedt er in werking als er geen private partij te vinden is die de luchthaven wenst te exploiteren?

In de marktconsultatie hebben oriënterende gesprekken plaatsgevonden met potentiële exploitanten met een grote verscheidenheid aan internationale referenties. In het kader van de aanbestedingsregels en de status van de planvorming is meer niet mogelijk in deze fase. Dit is aan de orde in een toekomstig aanbestedingstraject. Voor alle gronden betrokken bij de gebiedsontwikkeling geldt dat deze beheerd dienen te worden door de eigenaar tot het moment dat deze in de markt zijn gezet. Als er geen private partij gevonden wordt die tegen redelijke voorwaarden die luchthaven wil exploiteren ontstaat een situatie die opnieuw bekeken dient te worden. Op basis van de marktconsultatie is er echter geen aanleiding dat dit scenario zich voor zal doen.

52

Klopt de aanneme in de structuurvisie dat de luchthaven «om niet» aan een exploitant wordt overgedragen? Zo ja, welk besluit ligt daaraan ten grondslag?

In de structuurvisie is in tegenstelling tot hetgeen u in uw vraag suggereert, *niet* uitgegaan van een overdracht van de luchthaven «om niet» aan een exploitant. Door een aanbestedingsprocedure zal de toekomstige exploitant met een aanbod moeten komen dat beter scoort dan dat van concurrerende aanbiedingen. Nu is nog niet te zeggen welk bedrag voor koop (of erfpacht) dit zal opleveren.

53

Klopt het dat in de berekeningen voor Structuurvisie B gerekend wordt met een exploitatieperiode van 100 jaar en zo ja, hoe realistisch acht u de pretentie om een eeuw vooruit te kunnen kijken?

Conform de leidraad OEI (opgesteld door het CPB en het NEI) wordt er gerekend met een tijdshorizon van 100 jaar in de Kosten en Baten Analyse. Het is dus gebruikelijk om dergelijke termijnen te hanteren.

54

Welk financieel-economisch scenario is er als de 1.2 miljoen passagiers niet worden gehaald en de luchthaven toch verlieslatend zal blijken te zijn? Hebben Overijssel en Enschede zich er op vastgelegd dat dan toch niet om een Rijksbijdrage zal worden gevraagd? Kunt u aangeven of deze

twee overheden bereid zijn zelf de verliezen te dragen? Zo ja, hoe hebben ze daaraan uitdrukking gegeven? Zo neen, waarom niet?

Dat risico ligt bij de toekomstige exploitant van de luchthaven. Het Rijk, de provincie Overijssel en de gemeente Enschede hebben duidelijk gemaakt niet voor eventuele exploitatie tekorten te willen opdraaien. De Europese Regelgeving met betrekking tot staatssteun staat dit overigens ook niet toe.

55

Welke vraag naar luchtvervoer voor de (middel)lange termijn voorziet u vanuit de markt? Wat moet er gebeuren om binnen Nederland aan deze vraag te voldoen? Kunt u bij de beantwoording van de vraag, naast de Twentse plannen, ook de ontwikkelingsplannen van Lelystad en Eindhoven meenemen?

De onderzoeksbureaus hebben op basis van de kennis en onderbouwde analysemethoden een inschatting gemaakt van de toekomstige autonome markt vraag vanuit de catchment area van Twente. Daarbij is rekening gehouden met de ontwikkelingen in Nederland en die van over de grens. Er is geen rekening gehouden met het accommoderen van extra niet-mainport gebonden verkeer van Schiphol of verkeer van de luchthavens Eindhoven of Lelystad als gevolg van afspraken met die regio's in het kader van het Aldersproces. Daarvoor moet eerst het Aldersadvies over de luchthavens Eindhoven en Lelystad worden afgewacht. Om in de vraag naar luchtvervoer tegemoet te komen is een klantvriendelijke, goedkope luchthaven nodig die door luchtvaartmaatschappijen aantrekkelijk wordt gevonden voor het uitvoeren van de operatie.

56

Is het waar dat er in de gebruikte groeiscenario's voor het vliegverkeer wordt uitgegaan van 5% groei per jaar? Waarom heeft u geen rekening gehouden met meer behoedzame, realistische scenario's?

Deze gemiddelde groeicijfers zijn gebaseerd op de lange termijn ontwikkeling van de luchtvaartmarkt voor regionale luchthavens. De stelling dat een behoedzamer scenario realistischer is wordt niet onderbouwd door de erkende onderzoeksbureaus op dit gebied. Het klopt dat in het advies van dhr. Alders met lagere percentages wordt gewerkt. Dat heeft alles te maken met het feit dat 5% groei op een regionale luchthaven cijfermatig een ander resultaat geeft dan 5% groei op een luchthaven met de capaciteit van Schiphol.

57

Waarom heeft u het «reistijdeffect» voor structuurvisie A als «pm» genoteerd en voor B op 15,2 miljoen euro gewaardeerd? Heeft u daarmee de effecten van beide structuurvisies wel vergeleken? Deelt u de mening dat ook bij structuurvisie A effecten te verwachten zijn voor de gebruikers van nieuwe voorzieningen?

De opstellers van de KBA hebben aangegeven dat het niet aan te geven is of het reistijdeffect voor structuurvisie A positief of negatief is. De verwachting is, gezien de beperkte uniciteit van de geprogrammeerde voorzieningen, dat het reistijdeffect zeer gering zal zijn en de waarde nul zal naderen. Van uit die aanname is pm genoteerd als reistijdeffect van plan A.

58

Kunt u aangeven hoe u bent gekomen tot het cijfer van de waardering van reistijdwinst van 15%, en het cijfer voor geluidsoverlast door vliegverkeer van 3%?

Bij de wegingsfactoren is, op basis van de missie die de projectorganisatie is meegegeven (zie vraag 10), eerst een hoofdingdeling gemaakt, namelijk 40% economische effecten, 40 % milieueffecten en 20% financiële resultaten. In verband met de gehanteerde MER-systematiek en de KBA-werkwijze zijn er veel meer milieucriteria beschikbaar dan economische criteria. Vandaar dat de afzonderlijke economische criteria zwaarder wegen dan de afzonderlijke milieucriteria. Binnen de milieucriteria hebben criteria die, eenmaal uitgevoerd blijvend en min of meer onveranderlijk zijn zoals natuur, landschap en water, een zwaarder gewicht gekregen dan criteria die in de loop van de tijd sterk kunnen veranderen, zoals geluid en luchtkwaliteit. Vliegtuigen zijn over de laatste 40 jaar 75% stiller en 70% schoner geworden, dat proces zal naar verwachting doorgaan.

59

Bent u het eens met de argumentatie die gehanteerd is rondom de vliegtax, namelijk dat vakantiegangers hun reistijd niet zwaar meetellen? Bent u het ermee eens dat deze anders gewaardeerd moet worden in de analyse (dus lager dan de nu gekozen totale waardering en lager dan 22 euro per uur)?

Voor reizigers spelen veel aspecten een belangrijke rol bij de keuze voor een luchthaven. Reistijd is daar één van, maar ook vele anderen zoals aangeboden bestemming, parkeergelegenheid, handelingsnelheid etc. Dit gedrag is niet geheel naar cijfers te modelleren. In de KBA is gewerkt met algemeen gebruikelijke kentallen die door onafhankelijke deskundige bureaus zijn vastgesteld. Als daar aanleiding voor is zullen deze kentallen door deze bureaus worden aangepast.

60

Waarom heeft u de baten bij structuurvisie B alleen doorgerekend voor de maximum prognose, dus uitgaande van het daadwerkelijk halen van 1,2 miljoen passagiers in 2030?

De marktonderzoekers (Del Canho & Engelfriet) noemen op basis van een analyse van eerdere onderzoeksrapporten een passagierspotentieel van 0,6–1,2 mln. Uit de gesprekken met een aantal marktpartijen blijkt dat een passagierspotentieel van 1,2 mln. op Twente realistisch wordt geschat. Dit beeld wordt daarnaast bevestigd door recente groeiontwikkelingen (over een periode van 5–7 jaar) van regionale luchthavens zoals FMO, Weeze en Eindhoven (1.6 mln. reizigers in 2008). Hieruit blijkt dat de prognose van 1,2 mln. in 2030 in het daarvoor gehanteerde groeitempo realiseerbaar is, mede gegeven de voortgaande langjarige groeiverwachtingen voor het luchtverkeer.

61

Kunt u aangeven hoe de getallen in de kosten-batenanalyse eruit komen te zien als gerekend wordt met een passagiersprognose van 600 000 passagiers in 2030, zoals vermeld in het onderliggende rapport «multi-functionele luchthaven»?

Dit scenario is niet uitgewerkt in de kosten-batenanalyse.

62

Kunt u aangeven hoeveel netto en bruto additionele banen er zullen komen als gevolg van structuurvisie A en B? Kunt u hierbij aangeven wat

direct en indirect het gevolg is van de heropening van het vliegveld, rekening houdend met alle verdringing- en herverdelingseffecten?

De KBA systematiek schrijft voor dat je uitgaat van de welvaartseffecten die zo zijn gedefinieerd dat alleen de mensen die vanuit een uitkeringssituatie een baan vinden meetellen. Nieuwe banen voor mensen met een hogere of middelbare opleiding tellen niet mee, omdat er van uit wordt gegaan dat die mensen ook zonder de toevoeging van banen door het betreffende plan (Structuurvisie A of Structuurvisie B) wel een werkplek vinden.

De banen voor middelbaar of hoger opgeleiden zijn vanuit *regionaal* economisch perspectief van groot belang, omdat ze een belangrijke bijdrage leveren aan de versterking van de sociaaleconomische structuur en de huidige trend dat deze mensen buiten Twente een baan vinden (de «braindrain») kunnen voorkomen. Daarom is er bij de afweging van de plannen gekeken naar de bruto werkgelegenheid.

Structuurvisie B scoort voor de regio Twente beter op het gebied van de bruto werkgelegenheid dan Structuurvisie A: 2770 tegen 1300. Overigens scoort Structuurvisie B ook netto beter (zonder verdringingseffecten en werkgelegenheid voor hoger en middelbaar opgeleiden): 530 voor Structuurvisie A en 810 voor Structuurvisie B.

63

Waarom heeft u er in de analyse voor gekozen om de bruto werkgelegenheid (direct en indirect) als input te gebruiken en niet de netto werkgelegenheid? Kunt u aangeven hoe de kosten baten analyse uitkomt met een netto werkgelegenheid?

Zie antwoord 62.

64

Bent u bekend met de uitspraken van emeritus hoogleraar Heertje over kannibalisering van bestaande economische activiteiten en inzake zijn twijfel over de terugverdientermijnen van de investeringen? Kunt u ingaan op de kritiek van de heer Heertje die de werkgelegenheidseffecten bij structuurvisie model B in twijfel trekt?

Ja, deze uitspraken zijn bekend. Een onafhankelijk en gespecialiseerd onderzoeksbureau in het uitvoeren van KBA studies, is gevraagd een dergelijke studie te verrichten naar de ontwikkeling van structuurvisies A en B. Zij hebben dit conform de daarvoor geldende OEI richtlijnen en wetenschappelijk gefundeerde methodieken uitgevoerd. Op deze wijze is er voor gezorgd dat de werkgelegenheidseffecten zo goed mogelijk in kaart zijn gebracht. Daarbij dient de KBA in eerste instantie om beide structuurvisies onderling te vergelijken, door toepassing van dezelfde methodiek is dit, los van andere inzichten over de berekening van werkgelegenheidseffecten, mogelijk.

65

Deelt u de veronderstelling dat bij structuurvisie model B sprake is van aanzienlijke betere werkgelegenheidseffecten en veel hogere rentabiliteit? Deelt u daarnaast de veronderstelling dat de milieuscore voor beide varianten nagenoeg gelijk is?

De eerste veronderstelling over de werkgelegenheidseffecten deel ik. De tweede met betrekking tot de milieuscore ook, met dien verstande dat structuurvisie A over de gehele linie (behalve voor verkeer) licht beter of gelijk scoort aan structuurvisie B.

66

Wat is uw reactie op de stelling zoals gedaan door enkele ondernemers in Dagblad Tubantia, dat structuurvisie B geen 2 770 nieuwe banen oplevert, maar slechts 440, omdat er 1 960 banen elders in Twente verloren gaan en 370 banen niet direct voortkomen uit bedrijvigheid die samenhangt met de luchthaven? En deelt u de stelling van deze auteurs dat structuurvisie A 530 nieuwe banen oplevert?

Ik verwijs u naar de werkgelegenheidscijfers die genoemd zijn bij antwoord 62.

67

Waarom wordt er bij de berekening van de werkgelegenheid uitgegaan van de meest maximale passagiersprognoses (1,2 miljoen passagiers), die volgens de huidige verwachting op zijn vroegst in 2030 in beeld komen?

Zie het antwoord op vraag 60.