

Vergaderjaar 2013–2014

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 198**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 14 mei 2014

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 7 maart 2014 inzake het ontwerp-luchthavenbesluit luchthaven Twente (Kamerstuk 31 936, nr. 189).

De vragen en opmerkingen zijn op 9 april 2014 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 14 mei 2014 zijn deze door de Staatssecretaris beantwoord.

De waarnemend voorzitter van de commissie,  
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,  
Tijdink

## I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

### Inhoudsopgave

Inleiding	2
Onderbouwing	3
<i>Marktvraag / Passagiersprognoses</i>	3
<i>Werkgelegenheid</i>	3
Financieel	4
<i>Overheidsinvesteringen</i>	4
<i>Europese staatssteunregels</i>	4
Ruimtelijk	5
<i>Bouwprojecten</i>	5
<i>Natuur / Bomenkap</i>	5
Overig	7
Vervolg	7

### Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het ontwerp luchthavenbesluit luchthaven Twente en willen de Staatssecretaris nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerp luchthavenbesluit voor de luchthaven Twente. De leden van de PvdA-fractie hebben nog een aantal vragen waarop ze de Staatssecretaris verzoeken in te gaan.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerp luchthavenbesluit voor de luchthaven Twente. De leden staan sceptisch tegenover het voorliggende luchthavenbesluit en zijn van mening dat de ontwikkeling van de luchthaven Twente ongewenst en onnodig is. Deze leden zien liever een betere samenwerking met de Duitse luchthaven Osnabrück-Munster dan dat er een nieuwe luchthaven wordt ontwikkeld met weinig potentiële reizigers en veel concurrentie van andere luchthavens.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerp luchthavenbesluit luchthaven Twente. Zij hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met bezorgdheid kennisgenomen van het ontwerp luchthavenbesluit Twente en willen de regering nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerp luchthavenbesluit luchthaven Twente. Zij hebben een vraag over het respecteren van de zondagsrust.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren hebben met afkeuring kennisgenomen van het ontwerp luchthavenbesluit luchthaven Twente. Deze leden zijn van mening dat de luchthaven Twente niet moet worden gerealiseerd. Het vernietigen van de natuur om meer te kunnen vliegen en de klimaatverandering te verergeren is kenmerkend voor de verkeerde keuzes die dit kabinet maakt. Deze leden hebben nog enkele vragen en opmerkingen die zij de Staatssecretaris graag willen voorleggen.

## Onderbouwing

### *Marktvraag / Passagiersprognoses*

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de Staatssecretaris om de marktvraag bij luchtvaartmaatschappijen voor de luchthaven Twente nader te motiveren.

De leden van de SP-fractie vragen of het aantal passagiers niet te optimistisch wordt ingeschat en vernemen graag of er wel rekening wordt gehouden met het lagere bruto regionaal product in Twente ten opzichte van de rest van Nederland. Verder vinden deze leden het totaal onrealistisch dat 40% van de passagiers voor de luchthaven afkomstig zullen zijn uit Duitsland. De leden van de SP-fractie constateren dat in Eelde dit percentage veel lager ligt en vragen waarom dit percentage in Twente wel gehaald zou worden.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren wijzen op de antwoorden op schriftelijke vragen (Handelingen II 2013/14, nummer 1596) waarin gesteld wordt dat wanneer de luchthaven Twente niet ontwikkeld zou worden, 40% van de reizigers niet zou vliegen en 50% van de reizigers zou uitwijken naar verschillende Duitse luchthavens. Deze leden herinneren de Staatssecretaris aan haar stellingen dat de ontwikkeling vanuit Nederlands perspectief een relatief groot marktgenererend effect heeft, dat het nauwelijks effect heeft op andere luchthavens van nationale betekenis in Nederland en dat ze voorziet dat er in 2030 jaarlijks 930.000 passagiers vervoerd worden vanaf de luchthaven Twente. Klopt de gevolgtrekking dat in 2030 372.000 mensen het vliegtuig niet zouden nemen, zonder de ontwikkeling van de luchthaven Twente? De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren wijzen erop dat vliegen de meest vervuilende vorm van vervoer is. Waarom moedigt de Staatssecretaris honderdduizenden mensen aan om te vliegen en hoe verhoudt zich dit met de Europese doelstelling om in 2050 een CO<sub>2</sub>-arme samenleving te zijn?

### *Werkgelegenheid*

De leden van de PvdA-fractie vinden het opmerkelijk dat de luchthaven op termijn geen 990 banen, maar hoogstens 190 directe en 60 indirecte banen oplevert en verzoeken de Staatssecretaris om een reactie op deze werkgelegenheidscijfers.

De leden van de SP-fractie willen ook graag een toelichting op de werkgelegenheidscijfers. Door de provincie en gemeente werd eerder gesproken van een behoorlijke groei voor de werkgelegenheid. Klopt het dat het nu feitelijk om slechts maximaal 190 fte gaat? Deelt de Staatssecretaris de mening dat met de eerdere rooskleurige werkgelegenheidscijfers de bewoners in de regio een onjuist beeld hebben gekregen van het economische belang van de luchthaven? In hoeverre wordt de werkgelegenheid meegewogen in het besluit om al dan niet in te stemmen met de ontwikkeling van de luchthaven?

De leden van de D66-fractie zijn altijd zeer kritisch geweest ten aanzien van het realiseren van een nationale luchthaven in Twente. De toegevoegde economische waarde en de bedrijfsmatige haalbaarheid zijn in de ogen van deze leden tot nog toe niet overtuigend bewezen. In dat licht vernemen deze leden dan ook graag van de Staatssecretaris hoe zij de geraamde werkgelegenheid die de luchthaven oplevert beoordeelt, afgezet tegen de negatieve effecten van een luchthaven in Twente, zoals op het gebied van overlast voor omwonenden en aantasting van

bestaande natuur. Deze leden vernemen ook graag of de meest recent geopenbaarde cijfers hierover hebben geleid tot bijstelling van haar eerdere oordeel, zoals vermeld in de Toets Economische Onderbouwing Luchthavenbesluit Twente van december 2013. Bovendien vernemen deze leden graag in hoeverre de staatsecretaris vindt dat deze recente cijfers in overeenstemming zijn met alle eerder genoemde economische effecten, zowel door overheidsorganen als door andere mogelijke deelnemende partijen in de toekomstige luchthaven.

## **Financieel**

### *Overheidsinvesteringen*

De leden van de VVD-fractie zien met instemming hoe er gepoogd wordt om een burgerluchthaven te vestigen op het terrein van de voormalige militaire vliegbasis Twente. Dit biedt kansen voor extra werkgelegenheid en ondernemers in en buiten de regio Twente. Wel is het voor deze leden van belang dat de luchthaven in staat is zichzelf te bedruipen en niet met Rijksgeld overeind moet worden gehouden. Kan de Staatssecretaris toelichten of zij deze opvatting deelt? Gaan er Rijksmiddelen naar de luchthaven en zo ja, hoeveel precies en betreft dat incidentele of structurele middelen?

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de Staatssecretaris nader in te gaan op de financiële risico's die de overheid loopt (uitgesplitst naar Rijk, gemeente en provincies) in verband met de luchthaven Twente.

De leden van de SP-fractie vinden het merkwaardig dat het Rijk eerder heeft aangegeven alleen voorstander te zijn van de ontwikkeling van de luchthaven Twente mits daarvoor een marktpartij wordt gevonden. Nu constateren deze leden dat er wel een marktpartij is gevonden maar dat er desondanks veel overheidsgeld van provincie en gemeente in de luchthaven wordt geïnvesteerd. Deze leden hebben grote twijfels dat deze investeringen ooit worden terugverdiend en ontvangen graag een nadere toelichting hierop.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag welke investeringen het Rijk in de luchthaven Twente heeft gedaan, uitgesplitst in tijd en naar type investering. Ook vragen zij naar de voorwaarden en de doelstellingen die aan die investeringen waren gekoppeld. Bovendien vernemen zij graag of is voldaan aan de gestelde voorwaarden en of de beoogde doelstellingen zijn gehaald. Daarbij is het voor deze leden ook van belang of de controle op het behalen van de doelstellingen door een externe partij objectief is beoordeeld; is dat gebeurd?

De leden van de D66-fractie maken zich, zoals al bij eerdere overleggen genoemd, zorgen dat in plaats van een economisch succesverhaal, de luchthaven een grote publieke kostenpost gaat worden. Zij zouden daarom graag een overzicht van alle financiële steun door alle overheden ontvangen, alsmede een overzicht van alle financiële toezeggingen door en risico's voor overheden die verband houden met de realisatie van de luchthaven Twente. Hierbij moeten in de ogen van deze leden ook de kosten genoemd worden die versterking of uitbreiding van infrastructuur met zich meebrengen.

### *Europese staatssteunregels*

De leden van de PvdA-fractie zijn benieuwd of de overheidsinvesteringen in de ontwikkeling van de luchthaven voldoen aan de Europese regelgeving en vragen de Staatssecretaris derhalve naar de stand van zaken

omtrent de staatssteuntoets die door de Europese Commissie wordt gedaan.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren concluderen uit de ramingen van de Staatssecretaris dat Duitse luchthavens honderdduizenden reizigers minder tegemoet zien wanneer de luchthaven Twente is voltooid. De luchthaven Twente wordt mede ontwikkeld met behulp van Nederlandse staatssteun. Waarom is de staatssecretaris van mening dat de Europese Commissie staatssteunefinancierde concurrentie, die aantoonbaar effect heeft op nabijgelegen Duitse luchthavens, zal toestaan? Is de Europese Commissie op de hoogte van het feit dat 50% van de beoogde reizigers wordt weggetrokken bij nabijgelegen Duitse luchthavens?

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren wijzen op artikel 4.1 van de mededeling van de Europese Commissie inzake communautaire richtsnoeren voor financiering van luchthavens en aanloopsteun van de overheid voor luchtvaartmaatschappijen met een regionale luchthaven als thuishaven (2005/C 312/01) waarin staat dat het handelsverkeer niet zozeer beïnvloed mag worden dat dit in strijd is met het communautaire belang, wanneer er sprake is van staatssteun. Wordt het handelsverkeer dusdanig beïnvloed dat dit in strijd is met het communautaire belang? Kan de Staatssecretaris haar antwoord motiveren? Kan de Staatssecretaris aangeven op basis waarvan zij denkt dat de ontwikkeling van de Twentse luchthaven toch in lijn is met Europese regels?

## **Ruimtelijk**

### *Bouwprojecten*

De leden van de VVD-fractie constateren dat het ontwerp luchthavenbesluit voorschriften bevat voor het beperken van hoogbouw in een bepaald gebied rondom de luchthaven. Kan de Staatssecretaris schetsen welke huidige en aangekondigde bouwprojecten hier last van ondervinden en wat er is gedaan om hierover te communiceren? Ook horen deze leden graag hoe de Staatssecretaris van plan is om projectontwikkelaars in het relevante gebied in de toekomst zo snel mogelijk duidelijkheid te bieden over de mogelijkheden wanneer zij wensen te bouwen in het gebied. Verder vernemen de leden van de VVD-fractie graag of het hier omgezette internationale veiligheidsnormen betreft of dat er sprake is van zogenaamde «nationale koppen» op internationale regelgeving.

### *Natuur / Bomenkap*

De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat grootschalige bomenkap haaks staat op de ambitie voor een compacte luchthaven in het groen en zijn benieuwd of de Staatssecretaris het hiermee eens is en het uiterste zal doen om bomenkap zoveel als mogelijk te voorkomen. De leden van de PvdA-fractie verzoeken de Staatssecretaris om meer duidelijkheid te verschaffen over het aantal bomen dat dient te verdwijnen.

De leden van de PvdA-fractie hebben vernomen dat internationale regelgeving het mogelijk maakt om op basis van gericht onderzoek te voorkomen dat bomen moeten worden gekapt, maar dat het Besluit burgerluchthavens het niet mogelijk maakt om de uitkomsten van de safety cases in de besluitvorming over het ontwerp luchthavenbesluit te verwerken. De leden van de PvdA-fractie vragen of deze veronderstelling juist is. Deze leden vragen of het klopt dat de Staatssecretaris van plan is om het Besluit burgerluchthavens op dit punt te wijzigen. Zij vragen

tevens of een dergelijke wijziging van het Besluit burgerluchthavens vertraging in de besluitvorming voor het luchthavenbesluit voor de luchthaven Twente zou opleveren en zo ja, hoeveel. De leden van de PvdA-fractie vragen ook of het hier om dezelfde problematiek gaat die momenteel rondom het luchthavenindelingenbesluit voor Schiphol speelt.

De leden van de PvdA-fractie vragen tevens of delen van het huidige luchthaventerrein die worden afgesloten voor publiek en niet meer beschikbaar zullen zijn voor recreatiedoeleinden wel als natuurgebied gehandhaafd blijven.

De leden van de D66-fractie maken zich zorgen over de geluiden die zij horen over de schade aan bestaande natuur die exploitatie van de luchthaven zal opleveren. Hoe beoordeelt de Staatssecretaris de genoemde cijfers over bomenkap? Kan de staatssecretaris exacte cijfers geven over het aantal hectares natuurgebied dat zal moeten worden aangepast als het ontwerp luchthavenbesluit wordt vastgesteld, en de bestaande nationale en internationale regelgeving over vliegveiligheid wordt nageleefd? Hoeveel hectares bos moet dan worden gekapt? Indien binnen de betrokken gebieden op detailniveau moet worden gekeken naar eventueel te kappen bomen, hoe lang gaat die inventarisatie dan duren? Hoe verhouden de regels met betrekking tot bomenkap zich tot de gemeentelijke verantwoordelijkheid voor het afgeven van een kapvergunning? Kan de Staatssecretaris ook aangeven of hier Natura2000-gebieden onder vallen, of gebieden met recreatieve of toeristische waarden? Zijn de kosten van de natuurcompensatie die daarvoor benodigd is bekend?

De leden van de D66-fractie zijn zich ervan bewust dat in het ontwerp luchthavenbesluit wordt gerept van mogelijke versoepeling van het nationale ruimtelijk regime in de beperkingengebieden in verband met de vliegveiligheid, waardoor de hierboven genoemde schade aan natuur wordt beperkt, maar vinden dat dit eerst duidelijker moet zijn voordat het luchthavenbesluit wordt vastgesteld, omdat de impact van het wel of niet aanpassen van de daartoe leidende regelgeving grote maatschappelijke relevantie heeft, gezien de onrust die nu in Twente bestaat over mogelijke bomenkap. Kan de staatssecretaris een procedureel overzicht geven van de aanpassing van de betreffende regelgeving? Hoe verhoudt aanpassing van die regelgeving zich tot Europese regelgeving? Hoe beoordeelt de Staatssecretaris de juridische houdbaarheid van het in het luchthavenbesluit anticiperen op nog aan te passen regelgeving?

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren hebben met zorg kennisgenomen van de analyse van Landschap Overijssel waaruit blijkt dat 840 hectare bos moet worden gekapt voor de aanleg van de luchthaven Twente. Volgens de gebiedsontwikkelaar kan de kap beperkt blijven tot enkele honderden bomen. Kan de Staatssecretaris aangeven hoeveel bomen er gekapt gaan worden indien de aanleg van de luchthaven Twente doorgaat? Zo nee, is de Staatssecretaris bereid het ontwerp luchthavenbesluit in te trekken en pas weer ter inzage te leggen als de consequenties helder zijn? Zo nee, waarom niet?

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren wijzen op de milieueffectenrapportage waarin het verstorende effect van de ontwikkeling van de luchthaven Twente op vleermuizen en het verlies van leefgebied van diverse beschermde plant- en diersoorten wordt beschreven. Was het vanuit milieuoogpunt niet wenselijk om alternatieven te onderzoeken? Is de natuurcompensatie voor de luchthaven Twente financieel en privaatrechtelijk voor 100% gewaarborgd?

## **Overig**

De leden van de VVD-fractie lezen in het ontwerp luchthavenbesluit dat de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) om advies is gevraagd, ondanks het feit dat dit op grond van de Crisis- en Herstelwet niet langer nodig is. Kan de staatsecretaris toelichten waarom dit desondanks wel is gebeurd, wat de kosten hiervan zijn en wie deze kosten zal moeten dragen?

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de Staatssecretaris nader te motiveren waarom Area Development Twente (ADT) er vanuit gaat dat de luchthaventarieven van de luchthaven Twente lager zullen zijn dan die van de andere regionale luchthavens in Nederland.

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de Staatssecretaris tevens om nader in te gaan op de implicaties van de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad voor de luchthaven Twente.

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom het nodig is om de luchthaven gedurende zeventien uur per dag (6.00 uur–23.00 uur) open te stellen en een openstelling van zestien uur per dag niet voldoende is.

De leden van de SGP-fractie benadrukken het belang van zondagsrust vanuit zowel principieel als maatschappelijk oogpunt. Hoe wordt hier in het ontwerp luchthavenbesluit rekening mee gehouden? Is de Staatssecretaris bereid de zondagsrust te respecteren en het ontwerp luchthavenbesluit hierop aan te passen?

## **Vervolg**

De leden van de VVD-fractie zien graag nog eens uiteengezet welke nadere stappen de Staatssecretaris nog voornemens is te nemen om het luchthavenbesluit, de wijziging van het Besluit burgerluchthavens en overige noodzakelijke Rijksbesluitvorming af te ronden en in welke tijdspanne zij verwacht dit te kunnen doen.

## **II Reactie van de Staatssecretaris**

Hierbij ontvangt u mijn reactie op de vragen gesteld ten behoeve van het schriftelijk overleg over het ontwerp luchthavenbesluit voor luchthaven Twente, die u op 9 april 2014 aan mij heeft aangeboden.

Bij het onderwerp «Europese staatssteunregels» ga ik in op recente ontwikkelingen rond de luchthaven, die invloed hebben op de planning en mogelijk de inhoud van de gebiedsontwikkeling. Afgelopen week heeft de Europese Commissie laten weten kritisch te kijken naar het vraagstuk van staatssteun bij luchthaven Twente. Naar aanleiding daarvan heeft ADT aangegeven de opdracht om te komen tot de ontwikkeling en exploitatie van een commerciële burgerluchthaven niet binnen het door de provinciale en gemeentelijke politiek aangegeven tijds kader (eind 2014 vliegen) te kunnen realiseren. Provinciale Staten van Overijssel en de gemeenteraad van Enschede zijn daarvan op 10 mei 2014 op de hoogte gesteld. Voor mij is dit een belangrijk gegeven, gelet op de vaststelling van het luchthavenbesluit.

Verder ga ik in deze brief in op de problematiek ten aanzien van de mogelijke bomenkap rond luchthaven Twente. Om een oplossing voor deze problematiek te kunnen realiseren is het nodig dat het Besluit en de Regeling burgerluchthavens worden aangepast. Ik wil daarin een afwegings- en toetsingsmogelijkheid creëren, waarmee kan worden



bepaald of obstakels (in het geval van Twente zijn dat bomen) die door de – met het luchthavenbesluit in te stellen – vliegveiligheidsvlakken steken een risico vormen voor de vliegveiligheid. Op dit moment is die mogelijkheid er niet. Ik voer momenteel versneld analyses uit om – vooruitlopend op de wijziging van de regelgeving – voor luchthaven Twente te bepalen welke bomen wel en niet gekapt hoeven te worden. Ik verwacht de resultaten van deze analyses binnen enkele weken en zal u die dan zo spoedig mogelijk daarna aanbieden. Ik geef bij het onderwerp «Natuur/bomenkap» een nadere toelichting en geef aan welke consequenties er zijn voor de vaststelling van het luchthavenbesluit voor luchthaven Twente.

## **I. Marktvraag/passagiersprognoses**

### **Vraag 1**

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de Staatssecretaris om de marktvraag bij luchtvaartmaatschappijen voor de luchthaven Twente nader te motiveren.

### **Antwoord 1**

ADT en de Exploitatiemaatschappij Vliegveld Twente B.V. (hierna: exploitatiemaatschappij) hebben onderzoeksbureau ASM gevraagd de vervoerprognoses voor luchthaven Twente te geven. ASM heeft in het kader van deze analyse een marktverkenning gedaan en aangegeven dat het er – mede op basis van reacties uit de luchtvaartindustrie – van overtuigd is dat er een markt is voor luchtvaartactiviteiten op luchthaven Twente. De analyse van ASM is de basis geweest voor het businessplan van de exploitatiemaatschappij, waarin een laag en een hoog scenario zijn gedefinieerd.

De exploitatiemaatschappij voert gesprekken met luchtvaartmaatschappijen om afspraken te maken over het aanbieden van vluchten op luchthaven Twente. Harde afspraken kunnen op dit moment niet worden gemaakt, omdat nog onvoldoende zekerheid bestaat of de luchthaven er daadwerkelijk komt. Het luchthavenbesluit is bijvoorbeeld nog niet onherroepelijk, waardoor de exploitatiemaatschappij nog niet zal investeren in de faciliteiten om groot commercieel luchtverkeer te kunnen ontvangen. Verder is het zo dat luchtvaartmaatschappijen pas relatief kort voor een seizoen bepalen van welke luchthavens zij gebruik willen maken en met welke dienstregeling. Desondanks heeft de exploitatiemaatschappij wel zes vertrouwelijke brieven van luchtvaartmaatschappijen ontvangen, waarin deze aangeven geïnteresseerd te zijn om onder de juiste voorwaarden gebruik te maken van de luchthaven.

ADT en de exploitatiemaatschappij hebben op basis van het businessplan een economische onderbouwing opgesteld, die is aangeboden bij de aanvraag voor het luchthavenbesluit. Ik heb deze economische onderbouwing laten toetsen door een onafhankelijk bureau. Zowel de economische onderbouwing als het toetsingsrapport zijn aan uw Kamer aangeboden.

Uit de toetsing blijkt dat het lage scenario ten aanzien van de passagiersverwachting zoals opgesteld door de exploitatiemaatschappij een reëel scenario is. Dat scenario gaat op termijn uit van circa 930.000 passagiers. In de toetsing is aangegeven dat – gelet op alle uitgevoerde studies naar de marktpotentie van de luchthaven – het lage scenario in het midden van een verwachte bandbreedte voor wat betreft het aantal passagiers ligt. Er is ook aangegeven dat er factoren zijn die tot een onderschatting of overschatting van het aantal passagiers kunnen leiden, maar dat deze factoren in redelijke mate tegen elkaar opwegen. Deze conclusies zijn voor



mij reden geweest om in het ontwerp luchthavenbesluit de te verlenen gebruiksvoorwaarden te baseren op het lage scenario.

### **Vraag 2**

De leden van de SP-fractie vragen of het aantal passagiers niet te optimistisch wordt ingeschat en vernemen graag of er wel rekening wordt gehouden met het lagere bruto regionaal product in Twente ten opzichte van de rest van Nederland. Verder vinden deze leden het totaal onrealistisch dat 40% van de passagiers voor de luchthaven afkomstig zullen zijn uit Duitsland. De leden van de SP-fractie constateren dat in Eelde dit percentage veel lager ligt en vragen waarom dit percentage in Twente wel gehaald zou worden.

### **Antwoord 2**

ADT en de exploitatiemaatschappij hebben onderzoeksbureau ASM gevraagd de vervoerprognoses voor luchthaven Twente op te stellen. Berekeningen van ASM geven aan dat de omvang van het verzorgingsgebied waar potentiële passagiers voor luchthaven Twente vandaan kunnen komen (catchment area) voldoende is voor een regionale luchthaven:

- Er is sprake van een unieke catchment area van 2,1 tot 2,4 miljoen potentiële passagiers;
- Er zijn 3,3 miljoen potentiële passagiers binnen een straal van één uur reistijd;
- Er zijn 15,0 miljoen potentiële passagiers binnen een straal van anderhalf uur reistijd;
- Er zijn 31,3 miljoen potentiële passagiers binnen een straal van twee uur reistijd.

In de berekeningen heeft ASM rekening gehouden met regionale verschillen in het bruto regionaal product. Deze zijn volgens ASM in Nederland relatief klein; zo zijn inkomensverschillen tussen regio's beperkt. Dat betekent volgens ASM dat de geneigdheid om te vliegen (propensity to fly) in de catchment area van luchthaven Twente vergelijkbaar is met die in andere delen van Nederland. De marktanalyse en feedback van de luchtvaartindustrie tonen volgens ASM aan dat het catchment area van luchthaven Twente aantrekkelijk is voor luchtvaartmaatschappijen en dat er daarmee sprake is van een markt voor luchthaven Twente.

Twente heeft een dichter bevolkt catchment area dan Eelde voor reisafstanden van 1 uur, 1,5 uur en 2 uur. Er valt ook een relatief groter deel van Duitsland binnen de catchment area van luchthaven Twente ten opzichte van Eelde. Het is op basis van de berekeningen aannemelijk dat meer passagiers uit Duitsland gebruik zullen maken van luchthaven Twente.

### **Vraag 3**

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren wijzen op de antwoorden op schriftelijke vragen (Aanhangsel Handelingen II 2013/14, nr. 1596) waarin gesteld wordt dat wanneer de luchthaven Twente niet ontwikkeld zou worden, 40% van de reizigers niet zou vliegen en 50% van de reizigers zou uitwijken naar verschillende Duitse luchthavens. Deze leden herinneren de Staatssecretaris aan haar stellingen dat de ontwikkeling vanuit Nederlands perspectief een relatief groot marktgenererend effect heeft, dat het nauwelijks effect heeft op andere luchthavens van nationale betekenis in Nederland en dat ze voorziet dat er in 2030 jaarlijks 930.000 passagiers vervoerd worden vanaf de luchthaven Twente. Klopt de gevolgtrekking dat in 2030 372.000 mensen het vliegtuig niet zouden nemen, zonder de ontwikkeling van de luchthaven Twente? De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren wijzen erop dat vliegen de meest

vervuilende vorm van vervoer is. Waarom moedigt de Staatssecretaris honderdduizenden mensen aan om te vliegen en hoe verhoudt zich dit met de Europese doelstelling om in 2050 een CO<sub>2</sub>-arme samenleving te zijn?

### **Antwoord 3**

Uit analyses van ASM voor luchthaven Twente blijkt dat wanneer de luchthaven niet ontwikkeld zou worden circa 40% van de reizigers niet zou vliegen. Rekentechnisch klopt het dat uitgaande van de circa 930.000 passagiers uit het lage scenario er dan circa 372.000 niet zouden vliegen.

In de Luchtvaartnota is aangegeven waarom het Rijk, mits er een marktpartij wordt gevonden, voorstander is van de luchthaven Twente. Dat heeft te maken met het feit dat de luchthaven in regionaal ruimtelijk-economisch perspectief kan bijdragen aan de internationale bereikbaarheid van de Euregio, een grensoverschrijdend Duits-Nederlands samenwerkingsverband waar de regio Twente onderdeel van uit maakt. Verder is aangegeven dat de luchthaven door de beschikbare luchthaveninfrastructuur mogelijk een (ondersteunende) strategische rol kan vervullen bij het in directe of indirecte zin accommoderen van 70.000 niet-mainportgebonden vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport en Eindhoven Airport. Daarvan is bijvoorbeeld sprake bij het accommoderen van general aviation, dat op andere luchthavens minder plek krijgt.

In de Luchtvaartnota is verder een beleidslijn opgenomen hoe in algemene zin wordt omgegaan met klimaat effecten van luchtvaart. Tot 2020 worden luchtvaartemissies in Europees verband beperkt via het Europese systeem van emissiehandel (ETS). Nederland streeft echter naar maatregelen die wereldwijd worden toegepast, en voor de periode vanaf 2020 is een marktconform systeem in ontwikkeling. Ook vinden er ontwikkelingen plaats op het gebied van luchtvaartgebruik waardoor zuiniger gevlogen kan worden. Luchtvaartpartijen hebben eigen plannen ontwikkeld om bij te dragen aan de kabinetsambities door technologische verbeteringen (zuiniger vliegtuigen) en de toenemende toepassing van biobrandstoffen.

Specifiek voor Twente geldt dat tussen ADT en de exploitatiemaatschappij in het kader van de Concessieovereenkomst afspraken zijn gemaakt over de ontwikkeling van een duurzame luchthaven. ADT heeft mij laten weten dat er verschillende duurzaamheidsaspecten juridisch zijn verankerd in de Concessieovereenkomst. Bovendien heeft de exploitatiemaatschappij een duurzaamheidsplan moeten opstellen, dat onderdeel vormt van de concessieovereenkomst en waarin is uitgewerkt op welke wijze invulling wordt gegeven aan de duurzaamheidseisen. Zo zijn afspraken gemaakt over maatschappelijk verantwoord ondernemen, watermanagement, energie en klimaat en gebruik van materialen.

## **II. Werkgelegenheid**

### **Vraag 4**

De leden van de PvdA-fractie vinden het opmerkelijk dat de luchthaven op termijn geen 990 banen, maar hoogstens 190 directe en 60 indirecte banen oplevert en verzoeken de Staatssecretaris om een reactie op deze werkgelegenheidscijfers.

### **Antwoord 4**

ADT en de exploitatiemaatschappij hebben een economische onderbouwing opgesteld bij de aanvraag voor het luchthavenbesluit. In dat kader heeft Ecorys (in opdracht van ADT) een analyse naar macro-economische effecten gedaan, waaronder het effect op het aantal

arbeidsplaatsen. Dat rapport is als onderdeel van de aanvraag voor het luchthavenbesluit door ADT, mede namens de exploitatiemaatschappij, aangeboden aan het ministerie.

In de berekeningen van Ecorys wordt verschil gemaakt tussen bruto en netto werkgelegenheid. Het bruto aantal banen is het aantal dat volgens de berekening daadwerkelijk gerealiseerd wordt. Bij het berekenen van de netto werkgelegenheid hanteert Ecorys vuistregels, waarbij er van uit wordt gegaan dat de nieuwe werkgelegenheid deels ten koste gaat van werkgelegenheid elders en er verdringing optreedt op de arbeidsmarkt. Ook neemt Ecorys aan dat er op lange termijn geen werkloosheid is onder hoger en middelbaar opgeleiden, zodat onder deze groep uiteindelijk geen extra werkgelegenheid gecreëerd wordt. Voor het bepalen van de netto werkgelegenheidseffecten is door Ecorys verondersteld dat 27% van de bruto werkgelegenheidseffecten een structureel netto effect heeft op de arbeidsmarkt.

Het lage scenario leidt volgens de berekeningen van Ecorys tot een toename van het aantal directe (op de luchthaven en bij luchtvaartmaatschappijen) en indirect achterwaartse (bij toeleveranciers) arbeidsplaatsen in Nederland van 990 (bruto) en 270 (netto), terwijl in Twente sprake is van een toename van respectievelijk 945 (bruto) en 255 (netto). Daarnaast zouden nog indirect voorwaartse (vestiging van bedrijven vanwege de luchthaven) effecten kunnen optreden. En tot slot is er een tijdelijk effect van 190 arbeidsplaatsen vanwege de bouw van de luchthaven.

Ik heb de economische onderbouwing van ADT en de exploitatiemaatschappij laten toetsen door een onafhankelijk bureau. Daarbij is ook naar het rapport van Ecorys gekeken. Conclusie is dat de effecten voor werkgelegenheid met de juiste kengetallen zijn berekend. Enige aandachtspunt is dat er geen rekening is gehouden met mogelijke arbeidsproductiviteitsstijging. Als daar wel rekening mee wordt gehouden, zou het aantal arbeidsplaatsen 25% lager kunnen zijn in 2034. Dat betekent bijvoorbeeld voor de netto werkgelegenheid een toename van 200 arbeidsplaatsen nationaal (in plaats van 270) en 190 in Twente (in plaats van 255).

In 2009 zijn in een eerdere fase van de besluitvorming over luchthaven Twente verschillende gebiedsontwikkelingsplannen ten opzichte van elkaar afgewogen. Toen is ook in opdracht van de Vliegwielen Twente Maatschappij (VTM) een kosten-batenanalyse uitgevoerd naar twee plannen, één zonder luchthaven en één met een luchthaven. Voor het plan met een luchthaven is door Ecorys becijferd dat er voor de *gehele* gebiedsontwikkeling sprake is van een toename van arbeidsplaatsen in Nederland van 3.440 (bruto) en 945 (netto), terwijl in Twente sprake is van een toename van respectievelijk 2.770 (bruto) en 810 (netto). In die kosten-batenanalyse is ook aangegeven dat alleen de luchthaven goed is voor een toename van het aantal arbeidsplaatsen in Nederland van 2.150 (bruto) en 585 (netto) en in Twente van 1.605 (bruto) en 440 (netto).

De belangrijkste verklarende factoren voor het verschil in arbeidsplaatsen tussen de KBA uit 2009 en de analyse van Ecorys ten behoeve van de economische onderbouwing voor het luchthavenbesluit Twente zijn:

- In de economische onderbouwing van ADT en de exploitatiemaatschappij wordt uitgegaan van alleen de arbeidsplaatsen, gerelateerd aan de luchthaven. Arbeidsplaatsen die voortvloeien uit andere delen van de gebiedsontwikkeling zitten daar niet in (zoals leisure, de Strip, Oostkamp, Deventerpoort en de woonparken).
- Ten opzichte van de KBA uit 2009 heeft een aantal wijzigingen in de scope van de luchthavenontwikkeling plaatsgevonden. Zo wordt nu

geen vracht meer voorzien en is een andere ingroei van de luchthaven verondersteld.

In het rapport van Ecorys, dat met het ontwerp luchthavenbesluit ter inzage is gelegd, zijn de verschillende werkgelegenheidscijfers toegelicht en verklaard.

In het proces om te komen tot het nu voorliggende ontwerp luchthavenbesluit is een afweging gemaakt tussen de positieve effecten van de luchthaven (bruto en netto werkgelegenheid en bereikbaarheid), de belangen van de aanvrager van het luchthavenbesluit (ADT en de exploitatiemaatschappij) en de negatieve milieueffecten. Deze afweging heeft geleid tot het vergunnen van gebruiksruimte op basis van het lage scenario.

#### **Vraag 5**

De leden van de SP-fractie willen ook graag een toelichting op de werkgelegenheidscijfers. Door de provincie en gemeente werd eerder gesproken van een behoorlijke groei voor de werkgelegenheid. Klopt het dat het nu feitelijk om slechts maximaal 190 fte gaat? Deelt de Staatssecretaris de mening dat met de eerdere rooskleurige werkgelegenheidscijfers de bewoners in de regio een onjuist beeld hebben gekregen van het economische belang van de luchthaven? In hoeverre wordt de werkgelegenheid meegewogen in het besluit om al dan niet in te stemmen met de ontwikkeling van de luchthaven?

#### **Antwoord 5**

Zie antwoord 4. In aanvulling:

De cijfers die zijn gebruikt in de afweging om te komen tot een ontwerp luchthavenbesluit wijken af van de cijfers die in de eerdere kosten-batenanalyse zijn gepresenteerd. Alle werkgelegenheidscijfers zijn openbaar gemaakt en de verschillen zijn te verklaren (zie antwoord 4). Ik ben dan ook niet van mening dat een onjuist beeld van het economisch belang van de luchthaven is geschetst.

Ik heb de afweging voor het ontwerp luchthavenbesluit gebaseerd op de informatie die ik van de aanvragers (ADT en de exploitatiemaatschappij) heb ontvangen. Die informatie heb ik door een onafhankelijk bureau laten toetsen. Op basis van de ontvangen informatie en de toetsing heb ik geconcludeerd om gebruiksruimte op basis van het lage scenario te vergunnen.

#### **Vraag 6**

De leden van de D66-fractie zijn altijd zeer kritisch geweest ten aanzien van het realiseren van een nationale luchthaven in Twente. De toegevoegde economische waarde en de bedrijfsmatige haalbaarheid zijn in de ogen van deze leden tot nog toe niet overtuigend bewezen. In dat licht vernemen deze leden dan ook graag van de Staatssecretaris hoe zij de geraamde werkgelegenheid die de luchthaven oplevert beoordeelt, afgezet tegen de negatieve effecten van een luchthaven in Twente, zoals op het gebied van overlast voor omwonenden en aantasting van bestaande natuur. Deze leden vernemen ook graag of de meest recent geopenbaarde cijfers hierover hebben geleid tot bijstelling van haar eerdere oordeel, zoals vermeld in de Toets Economische Onderbouwing Luchthavenbesluit Twente van december 2013. Bovendien vernemen deze leden graag in hoeverre de Staatssecretaris vindt dat deze recente cijfers in overeenstemming zijn met alle eerder genoemde economische effecten, zowel door overheidsorganen als door andere mogelijke deelnemende partijen in de toekomstige luchthaven.

## Antwoord 6

Zie antwoord 4 en 5.

### III. Overheidsinvesteringen

#### Vraag 7

De leden van de VVD-fractie zien met instemming hoe er gepoogd wordt om een burgerluchthaven te vestigen op het terrein van de voormalige militaire vliegbasis Twente. Dit biedt kansen voor extra werkgelegenheid en ondernemers in en buiten de regio Twente. Wel is het voor deze leden van belang dat de luchthaven in staat is zichzelf te bedruipen en niet met Rijksgeld overeind moet worden gehouden. Kan de Staatssecretaris toelichten of zij deze opvatting deelt? Gaan er Rijksmiddelen naar de luchthaven en zo ja, hoeveel precies en betreft dat incidentele of structurele middelen?

#### Antwoord 7

De algemene beleidslijn voor wat betreft rijksbijdragen voor luchthavens is sinds eind jaren negentig dat het Rijk niet rechtstreeks participeert in luchthavens, geen investeringen financiert en niet aan de exploitatie bijdraagt. De nota Regionale luchthavenstrategie (RELUS-nota, Tweede Kamer, 1996–1997, 25 230, nr. 2, p. 74) gaat uit van een marktgerichte benadering. Dat betekent dat de vraag of een luchthaven levensvatbaar is, wordt overgelaten aan de betreffende marktpartijen. In 2001 is in overeenkomsten vastgelegd dat de toen nog bestaande subsidierelatie tussen het Rijk en sommige regionale luchthavens zou worden beëindigd door middel van een afkoop van de rijksbijdrage in de toekomstige exploitatietekorten. Ook zijn afspraken gemaakt over investeringsbijdragen om die luchthavens met een goed perspectief aan publieke en private partijen in de regio over te doen.

Uiteraard zijn er specifieke omstandigheden denkbaar waarbij door het Rijk, steeds eenmalig en onderbouwd, van deze lijn kan worden afgeweken. Te denken is bijvoorbeeld aan een bijdrage gedurende de opstartfase van een nieuwe luchthaven (zoals nu bij Twente). Afwijkingen van de algemene beleidslijn zullen altijd in goed overleg met uw Kamer geschieden.

Voor Twente zijn de volgende eenmalige rijksbijdragen onder voorwaarden toegezegd:

- Investeringsbijdrage voor luchtzijdige investeringen (2007): € 3,0 miljoen, vrijgemaakt op verzoek van de Tweede Kamer<sup>1</sup>. Hiervan is € 1,2 miljoen besteed aan luchtzijdige investeringen (zoals het opruwen van de baan) en zal € 1,8 miljoen beschikbaar worden gesteld aan de toekomstige exploitant<sup>2</sup>.
- Bijdrage in de exploitatie van luchtverkeersleiding op de luchthaven (2013): € 4,6 miljoen onder voorwaarden<sup>3</sup>. Deze bijdrage wordt gedaan omdat de exploitant bij de start van de luchthaven grote investeringen moet doen in luchtverkeersleiding en om luchthaven Twente op een vergelijkbare manier te behandelen als andere luchthavens met luchtverkeersleiding.

<sup>1</sup> Amendement van het lid Koopmans (Kamerstuk 31 200 XII, nr. 60).

<sup>2</sup> De resterende € 1,8 miljoen maakt onderdeel uit van de in totaal € 16,2 miljoen aan financiële middelen, die door Rijk (€ 1,8 miljoen), provincie Overijssel (€ 11,4 miljoen) en gemeente Enschede (€ 3 miljoen) aan de toekomstige exploitant ter beschikking worden gesteld.

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 141

- Bijdrage om participatiemaatschappij PPM Oost te laten participeren in de op te richten luchthavenonderneming (2013): € 2,5 miljoen onder voorwaarden<sup>4</sup>.

Voor wat betreft de provinciale en gemeentelijke bijdragen zijn de volgende afspraken gemaakt:

#### *Provincie Overijssel*

- Investeringsbijdrage voor luchtzijdige investeringen (2009): er zal € 11,4 miljoen beschikbaar worden gesteld aan de toekomstige exploitant<sup>5</sup>.
- Bijdrage om participatiemaatschappij PPM Oost te laten participeren in de op te richten luchthavenonderneming (2013): € 1,25 miljoen onder voorwaarden.
- Bijdrage voor verbetering van de ontsluiting van Enschede-Noord, waarmee Kennispark Twente (Universiteit Twente) en ook de luchthaven beter ontsloten worden van en naar de A1. Deze bijdrage is onderdeel van een algemene verbetering van de ontsluiting van Enschede die ook plaats zou moeten vinden indien er geen luchthaven wordt gerealiseerd: € 3,0 miljoen.

#### *Gemeente Enschede*

- Investeringsbijdrage voor luchtzijdige investeringen (2009): er zal € 3,0 miljoen beschikbaar worden gesteld aan de toekomstige exploitant<sup>6</sup>.
- Bijdrage om participatiemaatschappij PPM Oost te laten participeren in de op te richten luchthavenonderneming (2013): € 1,25 miljoen onder voorwaarden.

#### *ADT*

- Borgstelling lening (geen bijdrage): ADT heeft mij laten weten dat de exploitant maximaal € 20 miljoen kan lenen onder borgstelling door ADT. Via de Direct Agreement verleent ADT een borgstelling aan de exploitatiemaatschappij voor maximaal 80% van het uitstaande bedrag aan lening (maximaal € 20 miljoen) voor de realisatie van de luchthaveninfrastructuur. De lening wordt aldus bij tussentijdse beëindiging van de Concessieovereenkomst voor het niet afgeloste deel overgenomen door ADT. De borgstelling van ADT is nodig voor verkrijging van financiering, omdat ADT eigenaar blijft van de grond en deze met de daarop opgerichte opstallen bij faillissement teruggaan naar ADT.

### **Vraag 8**

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de Staatssecretaris nader in te gaan op de financiële risico's die de overheid loopt (uitgesplitst naar Rijk, gemeente en provincies) in verband met de luchthaven Twente.

### **Antwoord 8**

#### *Rijk*

Het Rijk stelt onder voorwaarden drie bijdragen ter beschikking, die in totaal een omvang hebben van maximaal € 8,9 miljoen. Deze voorwaarden zijn beschreven in de brief aan de Tweede Kamer van mij en de minister van Economische Zaken van mei 2013 (Tweede Kamer, 2012–2013,31 936, nr. 141). Door deze voorwaarden te stellen aan het beschikbaar stellen van de bijdragen worden eventuele risico's (bijvoorbeeld bij een vroegtijdig faillissement) beperkt.

#### *Provincie Overijssel en gemeente Enschede*

<sup>4</sup> Zie voetnoot 3

<sup>5</sup> Zie voetnoot 2

<sup>6</sup> Zie voetnoot 2

Hoe wordt omgegaan met financiële risico's die provincie Overijssel en gemeente Enschede lopen, is een verantwoordelijkheid van die overheden. Daar ga ik niet over. Ook is het niet aan het ministerie om een uitspraak te doen over eventuele faillissementsrisico's van opstartende private ondernemingen. Wel heb ik me laten informeren door ADT over de financiële risico's voor de provincie en gemeente. ADT geeft het volgende aan:

- Op basis van een risicoanalyse van de totale gebiedsontwikkeling (inclusief risicoanalyse van de luchthaven) hebben de aandeelhouders van ADT (de provincie Overijssel en de gemeente Enschede) een totale risicovoorziening van € 10 miljoen getroffen, waarvan € 5 miljoen voor de luchthavenontwikkeling. Deze voorziening is getroffen om eventuele tegenvallers in de grondexploitatie van ADT af te dekken.
- ADT krijgt na 49 jaar (of bij vroegtijdige beëindiging door bijvoorbeeld faillissement) de gronden weer terug inclusief alle gerealiseerde opstallen. Bij tussentijdse beëindiging van de concessieovereenkomst door een toerekenbare tekortkoming van de exploitant, verliest de exploitant het door hem geïnvesteerde vermogen. Het voornemen van ADT is bij beëindiging van de concessieovereenkomst de exploitatie van de luchthaven dan opnieuw aan te besteden.
- De exploitatiemaatschappij is naar het oordeel van ADT conservatief/ behoudend in haar aannames bij het businessplan. ADT neemt aan dat de kans op faillissement van de luchthaven in de eerste tien jaar gering is.

### **Vraag 9**

De leden van de SP-fractie vinden het merkwaardig dat het Rijk eerder heeft aangegeven alleen voorstander te zijn van de ontwikkeling van de luchthaven Twente mits daarvoor een marktpartij wordt gevonden. Nu constateren deze leden dat er wel een marktpartij is gevonden maar dat er desondanks veel overheidsgeld van provincie en gemeente in de luchthaven wordt geïnvesteerd. Deze leden hebben grote twijfels dat deze investeringen ooit worden terugverdiend en ontvangen graag een nadere toelichting hierop.

### **Antwoord 9**

Zie antwoord 8. In aanvulling:

De verantwoordelijkheid voor provinciale en gemeentelijke bijdragen ligt bij de provincie en de gemeente. Daar ga ik niet over. Wel heeft ADT mij geïnformeerd over de betreffende bijdragen. ADT heeft aangegeven:

- Voorafgaand aan de onderhandse fase van de aanbesteding met de exploitatiemaatschappij is de Concessieovereenkomst in de markt gezet door middel van een aanbestedingsprocedure, waarvoor drie partijen zich hebben gekwalificeerd. De investeringen van provincie en gemeente waren reeds onderdeel van deze aanbesteding (zie ook antwoord op vraag 8).
- De nadere invulling en concretisering van afspraken in de Concessieovereenkomst tussen ADT en de exploitatiemaatschappij heeft naar het oordeel van ADT niet geleid tot wezenlijke wijzigingen van voornoemde overeenkomst, ook niet wat betreft investeringen van provincie en gemeente.
- De Concessieovereenkomst heeft geen andere dan de verwachte effecten op de grondexploitatie van ADT, waarin de terugverdieneffecten voor ADT zijn verdisconteerd. De grondexploitatie is, op basis van de verwachte opbrengsten, sluitend. Doordat het luchthaventerrein niet wordt vervreemd, en de exploitant investeert in een verbetering van de luchthaven, ontstaat er naar het oordeel van ADT bij faillissement van de exploitant geen waardeverlies voor ADT.



### Vraag 10

De leden van de CDA-fractie vernemen graag welke investeringen het Rijk in de luchthaven Twente heeft gedaan, uitgesplitst in tijd en naar type investering. Ook vragen zij naar de voorwaarden en de doelstellingen die aan die investeringen waren gekoppeld. Bovendien vernemen zij graag of is voldaan aan de gestelde voorwaarden en of de beoogde doelstellingen zijn gehaald. Daarbij is het voor deze leden ook van belang of de controle op het behalen van de doelstellingen door een externe partij objectief is beoordeeld; is dat gebeurd?

### Antwoord 10

Voor het antwoord op deze vraag verwijst ik naar de brief aan de Tweede Kamer van 28 oktober 2010 (Kamerstuk 31 936, nr. 39). In die brief is een overzicht gegeven van de gemaakte kosten en gerealiseerde opbrengsten voor het Rijk voor de gebiedsontwikkeling rond luchthaven Twente in de periode 2007–2010. Ter informatie schets ik in onderstaande tabel de actuele stand van zaken:

Kosten Rijk	€ mln		Toelichting
Plankosten gebiedsontwikkeling	3,95	Ministerie van Financiën	Afgerond
Doorstart luchthaven	1,80	Ministerie van Infrastructuur en Milieu	Onder voorwaarden toegezegd; nog niet beschikbaar gesteld
Beheerkosten	5,40	Ministerie van Financiën	Afgerond
Kosten voorbereiding interimexploitatie	0,70	Ministerie van Financiën	Afgerond
Kosten voorbereiding interimexploitatie	1,20	Ministerie van Infrastructuur en Milieu	Afgerond
Saneringskosten	7,00	Ministerie van Financiën en Defensie	Toegezegd. Uitvoering loopt.
Opbrengsten Rijk	€ mln		Toelichting
Verhuur	1,50	Ministerie van Financiën	Afgerond
Grondverkoop	29,80	Ministerie van Financiën en Defensie	Afgerond

De uitvoering van een aantal van deze posten loopt nog. Het gaat om de onder voorwaarden toegezegde bijdrage van het Rijk van € 1,8 miljoen voor luchtzijdige investeringen (zie antwoord 7) en de afgesproken saneringsopgave op het terrein van de militaire luchthaven (als onderdeel van de afspraken over de grondoverdracht). De overige posten waren bedoeld voor de gebiedsontwikkeling en zijn voor dat doel besteed. Deze posten zijn financieel afgerond en verantwoord via het reguliere begrotingscircuit en voldoen aan de daarvoor gestelde financiële voorwaarden. Een extern oordeel is daarover niet gegeven.

### Vraag 11

De leden van de D66-fractie maken zich, zoals al bij eerdere overleggen genoemd, zorgen dat in plaats van een economisch succesverhaal, de luchthaven een grote publieke kostenpost gaat worden. Zij zouden daarom graag een overzicht van alle financiële steun door alle overheden ontvangen, alsmede een overzicht van alle financiële toezeggingen door en risico's voor overheden die verband houden met de realisatie van de luchthaven Twente. Hierbij moeten in de ogen van deze leden ook de

kosten genoemd worden die versterking of uitbreiding van infrastructuur met zich meebrengen.

**Antwoord 11**

Zie antwoord 7 en 8.

**IV. Europese staatssteunregels**

**Vraag 12**

De leden van de PvdA-fractie zijn benieuwd of de overheidsinvesteringen in de ontwikkeling van de luchthaven voldoen aan de Europese regelgeving en vragen de Staatssecretaris derhalve naar de stand van zaken omtrent de staatssteuntoets die door de Europese Commissie wordt gedaan.

**Antwoord 12**

Eind juni 2013, na bespreking van de Concessieovereenkomst in de gemeenteraad van Enschede en Provinciale Staten van Overijssel, is door ADT via het ministerie van BZK een pre-notificatie bij de Europese Commissie gestart. Er zijn door de Commissie vragen gesteld, die de afgelopen maanden door ADT zijn beantwoord. Er is regelmatig overleg gevoerd tussen ADT en de Europese Commissie. ADT heeft de beantwoording van de laatste set vragen 21 maart 2014 verzonden aan de Commissie.

De Commissie heeft afgelopen week gereageerd en aangegeven dat zij kritisch kijkt naar een aantal aspecten met betrekking tot de financiering van luchthaven Twente. Op 10 mei 2014 zijn Provinciale Staten van Overijssel en de gemeenteraad van Enschede via de Colleges van Gedeputeerde Staten en Burgemeester en Wethouders geïnformeerd over deze ontwikkeling. ADT heeft de Colleges aangegeven de opdracht om te komen tot de ontwikkeling en exploitatie van een commerciële burgerluchthaven niet binnen het door de provinciale en gemeentelijke politiek aangegeven tijds kader (eind 2014 vliegen) te kunnen realiseren, omdat ADT ervan uitgaat dat de Commissie op zijn vroegst in januari 2015 een besluit kan nemen. De komende periode zal ADT de consequenties daarvan bezien. ADT verwacht de Colleges voor 1 juni 2014 daarover te kunnen informeren, waarna het vervolg voor de ontwikkeling van het gebied waarop de luchthavenontwikkeling is voorzien kan worden bepaald. Ik wacht deze ontwikkeling af en zal daarbij kijken naar mijn rol als bevoegd gezag voor het luchthavenbesluit voor luchthaven Twente en naar de financiële afspraken die het Rijk met ADT heeft gemaakt. Zo lang de discussie in de provincie en de gemeente niet is afgerond zet ik geen onomkeerbare stappen ten aanzien van het luchthavenbesluit voor luchthaven Twente.

**Vraag 13**

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren concluderen uit de ramingen van de Staatssecretaris dat Duitse luchthavens honderdduizenden reizigers minder tegemoet zien wanneer de luchthaven Twente is voltooid. De luchthaven Twente wordt mede ontwikkeld met behulp van Nederlandse staatssteun. Waarom is de Staatssecretaris van mening dat de Europese Commissie staatssteunefinancierde concurrentie, die aantoonbaar effect heeft op nabijgelegen Duitse luchthavens, zal toestaan? Is de Europese Commissie op de hoogte van het feit dat 50% van de beoogde reizigers wordt weggetrokken bij nabijgelegen Duitse luchthavens?

**Antwoord 13**

Op 20 februari 2014 heeft de Europese Commissie nieuwe richtsnoeren voor staatssteun vastgesteld en op 4 april 2014 gepubliceerd (Publicatieblad van de Europese Unie 2014/C 99/03). De Europese Commissie zet in de richtsnoeren duidelijke kaders uiteen waarbinnen overheden in lidstaten met publieke middelen kunnen bijdragen aan investeringen in of de exploitatie van – met name – kleinere luchthavens binnen de Europese Unie. De kaders zijn met name bedoeld om geen overcapaciteit te creëren en om oneerlijke concurrentie tegen te gaan.

Het uitgangspunt van ADT is dat de bijdragen in de ontwikkeling van luchthaven Twente geen staatssteun betreffen. Het is niet aan mij om daar een uitspraak over te doen. Het is immers de Europese Commissie, die uiteindelijk een oordeel velt of sprake is van (geoorloofde) staatssteun. Zoals bij antwoord 12 aangegeven is de Commissie kritisch over een aantal aspecten ten aanzien van de financiering. Het hebben van een positief besluit van de Europese Commissie op het punt van staatssteun is een voorwaarde om het luchthavenbesluit te kunnen vaststellen.

De Europese Commissie is ervan op de hoogte dat de luchthaven vlak bij de Duitse grens ligt en een aantrekkende werking zal hebben op Duitse reizigers. De cijfers uit het eerder genoemde ASM rapport zijn bij de Commissie bekend.

#### **Vraag 14**

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren wijzen op artikel 4.1 van de mededeling van de Europese Commissie inzake communautaire richtsnoeren voor financiering van luchthavens en aanloopsteun van de overheid voor luchtvaartmaatschappijen met een regionale luchthaven als thuishaven (2005/C 312/01) waarin staat dat het handelsverkeer niet zozeer beïnvloed mag worden dat dit in strijd is met het communautaire belang, wanneer er sprake is van staatssteun. Wordt het handelsverkeer dusdanig beïnvloed dat dit in strijd is met het communautaire belang? Kan de Staatssecretaris haar antwoord motiveren? Kan de Staatssecretaris aangeven op basis waarvan zij denkt dat de ontwikkeling van de Twentse luchthaven toch in lijn is met Europese regels?

#### **Antwoord 14**

Zie antwoord 12 en 13.

### **V. Bouwprojecten**

#### **Vraag 15**

De leden van de VVD-fractie constateren dat het ontwerp luchthavenbesluit voorschriften bevat voor het beperken van hoogbouw in een bepaald gebied rondom de luchthaven. Kan de Staatssecretaris schetsen welke huidige en aangekondigde bouwprojecten hier last van ondervinden en wat er is gedaan om hierover te communiceren? Ook horen deze leden graag hoe de Staatssecretaris van plan is om projectontwikkelaars in het relevante gebied in de toekomst zo snel mogelijk duidelijkheid te bieden over de mogelijkheden wanneer zij wensen te bouwen in het gebied. Verder vernemen de leden van de VVD-fractie graag of het hier omgezette internationale veiligheidsnormen betreft of dat er sprake is van zogenaamde «nationale koppen» op internationale regelgeving.

#### **Antwoord 15**

In het ontwerp luchthavenbesluit voor luchthaven Twente zijn verschillende beperkingengebieden in verband met de vliegveiligheid opgenomen (vliegveiligheidsvlakken). De vlakken, waarmee hoogtebeperkingen in de omgeving van de luchthaven worden ingesteld, hebben als doel ruimtelijke ontwikkelingen tegen te gaan die een veilige operatie van

en naar de luchthaven en de veilige werking van communicatie-, navigatie en surveillanceapparatuur kunnen belemmeren. Deze vlakken zijn gedefinieerd in het Besluit burgerluchthavens en de Regeling burgerluchthavens en vloeien voort uit internationale regelgeving van ICAO op dat punt (zowel «Standards» als «Recommended Practices»).

Voor de vliegveiligheidsvlakken, waarmee hoogtebeperkingen in de omgeving worden vastgelegd, geldt de algemene regel dat obstakels (objecten die door vliegveiligheidsvlakken heen steken) niet zijn toegestaan. Vervolgens is een uitzondering geformuleerd voor obstakels die zijn opgericht, geplaatst of aangelegd overeenkomstig een omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit, of waarvoor vóór de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit een omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit is verleend. Voor nieuwe obstakels geldt dat deze alleen nog gerealiseerd kunnen worden als er een omgevingsvergunning voor moet worden verleend en de Minister van Infrastructuur en Milieu een verklaring van geen bezwaar verleent. Bij het beoordelen van de aanvraag voor een verklaring van geen bezwaar zal door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) worden bezien in hoeverre de hoogte van het obstakel de vliegveiligheid hindert of niet. Projectontwikkelaars hebben met het vaststellen van het luchthavenbesluit duidelijkheid waar de hoogtebeperkingen liggen en ook duidelijkheid dat zij zich moeten melden bij de gemeente als zij plannen hebben, waarvoor een omgevingsvergunning voor nodig is. De gemeente zal bij de ILT een verklaring van geen bezwaar vragen indien het betreffende plan qua bouwhoogte door de vliegveiligheidsvlakken steekt.

Op grond van dit ruimtelijke regime is het zo dat bestaande bouwprojecten in de omgeving van de luchthaven Twente zijn toegestaan. Voor nieuwe bouwprojecten, die mogelijk door de vliegveiligheidsvlakken steken, geldt dat deze niet zijn toegestaan tenzij een verklaring van geen bezwaar door de ILT wordt verleend. Analyses uit het MER voor luchthaven Twente naar nieuwe bouwplannen (populatiebestand, woningbestand en navraag bij gemeenten) geven aan dat er op dit moment geen sprake is van nieuwe bouwplannen, behalve vlak bij de luchthaven. Het gaat dan om onderdelen van de gebiedsontwikkeling, zoals het brandweeroefencentrum TRONED en luchthavengebonden bedrijvigheid. Het ministerie en ILT zijn in overleg met ADT hoe met deze ontwikkelingen kan worden omgegaan. Omdat er verder geen consequenties zijn voor nieuwe bouwplannen heeft daar geen aparte communicatie over plaatsgevonden.

## **VI. Natuur/bomenkap**

### **Vraag 16**

De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat grootschalige bomenkap haaks staat op de ambitie voor een compacte luchthaven in het groen en zijn benieuwd of de Staatssecretaris het hiermee eens is en het uiterste zal doen om bomenkap zoveel als mogelijk te voorkomen. De leden van de PvdA-fractie verzoeken de Staatssecretaris om meer duidelijkheid te verschaffen over het aantal bomen dat dient te verdwijnen.

### **Antwoord 16**

Bij antwoord 15 heb ik beschreven hoe het ruimtelijke regime eruit ziet binnen de vliegveiligheidsvlakken waarmee hoogtebeperkingen worden ingesteld. Omdat bij bomen geen sprake is van objecten met een omgevingsvergunning, betekent dat regime dat bomen die door de vliegveiligheidsvlakken steken getopt dan wel gekapt moeten worden. Dit is als zodanig ook in het ontwerp luchthavenbesluit opgenomen.

Op dit moment wordt gewerkt aan een aanpassing van het Besluit burgerluchthavens en de Regeling burgerluchthavens om deze in lijn te brengen met internationale regelgeving op dat punt (ICAO). ICAO geeft aan dat obstakels binnen vliegveiligheidsvlakken in beginsel verwijderd dienen te worden. ICAO geeft echter ook aan dat op basis van een uit te voeren «aeronautical study» de keuze gemaakt kan worden om binnen vliegveiligheidsvlakken obstakels te behouden, indien deze de vliegveiligheid niet belemmeren en niet leiden tot ernstige operationele beperkingen op de luchthaven. Juist deze toetsings- en afwegingsmogelijkheid ontbreekt in het huidige Besluit burgerluchthavens en kan van belang zijn voor de problematiek van de bomen rond luchthaven Twente. De planning is om nog dit jaar een gewijzigd Besluit burgerluchthavens en Regeling burgerluchthavens vast te stellen, waarin voornoemde toetsings- en afwegingsmogelijkheid is opgenomen.

Op dit moment wordt – in het licht van de aanpassing van het Besluit burgerluchthavens en de Regeling burgerluchthavens – door ADT in overleg met mijn ministerie versneld een analyse uitgevoerd om de concrete omvang van de problematiek in beeld te brengen. Daarbij wordt ook een beoordeling gegeven of obstakels de vliegveiligheid belemmeren. In algemene zin kan gesteld worden dat bomen binnen het luchthavengebied en in het verlengde van de verharde start- en landingsbaan (dichtbij de luchthaven) het meest kritisch voor de vliegveiligheid zijn. Mijn inzet is om, binnen de veiligheidskaders, de bomenkap tot een minimum te beperken. Daar waar de vliegveiligheid in het geding is, zal – uitgaande van de aanpassing van het Besluit burgerluchthavens en de Regeling burgerluchthavens – bekeken moeten worden welke maatregelen getroffen moeten worden en wat daarvan de effecten zijn. Bij maatregelen kan gedacht worden aan het toppen of kappen van bomen, maar ook aan operationele maatregelen voor de luchthaven (zoals het verleggen van een baandrempeel of het aanbrengen van verlichting).

De resultaten van de analyse en de veiligheidsbeoordeling zullen naar verwachting in mei 2014 beschikbaar komen en zo spoedig mogelijk daarna met de relevante betrokken partijen (omwonenden van de luchthaven, gemeenten en belangengroeperingen) worden gedeeld. Daarna zal ook duidelijk zijn hoe groot de problematiek exact is, hoeveel bomen getopt dan wel gekapt zouden moeten worden, waar deze bomen staan, welke natuurwaarde deze hebben en hoe effecten worden gecompenseerd dan wel gemitigeerd. Na afronding van de analyse en beoordeling zullen deze zo spoedig mogelijk aan u worden aangeboden.

#### **Vraag 17**

De leden van de PvdA-fractie hebben vernomen dat internationale regelgeving het mogelijk maakt om op basis van gericht onderzoek te voorkomen dat bomen moeten worden gekapt, maar dat het Besluit burgerluchthavens het niet mogelijk maakt om de uitkomsten van de safety cases in de besluitvorming over het ontwerp luchthavenbesluit te verwerken. De leden van de PvdA-fractie vragen of deze veronderstelling juist is. Deze leden vragen of het klopt dat de Staatssecretaris van plan is om het Besluit burgerluchthavens op dit punt te wijzigen. Zij vragen tevens of een dergelijke wijziging van het Besluit burgerluchthavens vertraging in de besluitvorming voor het luchthavenbesluit voor de luchthaven Twente zou opleveren en zo ja, hoeveel. De leden van de PvdA-fractie vragen ook of het hier om dezelfde problematiek gaat die momenteel rondom het luchthavenindielingsbesluit voor Schiphol speelt.

#### **Antwoord 17**

Zie antwoord 16. In aanvulling:

Op basis van de binnengekomen zienswijzen, het advies van de Commissie voor de m.e.r. en wettelijke adviseurs over het MER en de reactie vanuit de Eerste en Tweede Kamer op het ontwerp luchthavenbesluit zal ik de consequenties voor het luchthavenbesluit bezien. Daarbij kijk ik ook naar de door mij geformuleerde voorwaarden voor vaststelling van het luchthavenbesluit, te weten het hebben van een positief besluit van de Europese Commissie op het punt van staatssteun, het hebben van voldoende zekerheid over de aan- en uitvliegeroutes voor de luchthaven en de realisatie van luchtverkeersleiding. Ook betrek ik daarbij de voorgenomen aanpassing van het Besluit en Regeling burgerluchthavens.

In het ontwerp luchthavenbesluit heb ik aangegeven dat ik mogelijk zal anticiperen op de wijziging van het Besluit burgerluchthavens bij de vaststelling van het luchthavenbesluit voor luchthaven Twente. Echter, vanwege de impact van de problematiek van de bomen (waarvoor wijziging van het Besluit en de Regeling burgerluchthavens een oplossing moet bieden) en mijn inzet om een juridisch houdbaar luchthavenbesluit vast te stellen, heb ik besloten om het luchthavenbesluit pas vast te stellen na aanpassing van Besluit en de Regeling burgerluchthavens. Mede gezien de ontwikkelingen rond staatssteun (zie antwoord 12) lijkt er geen vertraging verbonden te zijn aan het wachten met het vaststellen van het luchthavenbesluit op het van kracht zijn van een gewijzigd Besluit burgerluchthavens. De komende periode bekijk ik met ADT wat de consequenties voor vaststelling van het luchthavenbesluit zijn, ook gelet op de ontwikkelingen rond staatssteun.

Wat betreft de vraag over de relatie met Schiphol geldt dat de aard van de problematiek hetzelfde is, namelijk de doorvertaling van ICAO-regelgeving op het punt van vliegveiligheid en de ruimtelijke consequenties die dat heeft. Het juridische instrumentarium is echter verschillend. Bij Schiphol vindt de doorvertaling van ICAO-regelgeving plaats in het Luchthavenindelingbesluit (LIB), dat op dit moment wordt gewijzigd, en bij luchthavens van nationale betekenis (zoals Twente) in het Besluit burgerluchthavens.

#### **Vraag 18**

De leden van de PvdA-fractie vragen tevens of delen van het huidige luchthaventerrein die worden afgesloten voor publiek en niet meer beschikbaar zullen zijn voor recreatiedoeleinden wel als natuurgebied gehandhaafd blijven.

#### **Antwoord 18**

ADT heeft een gebiedsontwikkelingsplan gemaakt voor het hele gebied rond de militaire luchthaven. Een deel van het huidige luchthaventerrein wordt straks aangewezen als luchthavengebied voor de burgerluchthaven. Een ander deel van het huidige terrein is reeds door de provincie aangewezen als EHS-gebied. Voor dat gebied geldt dat sprake is van behoud en herontwikkeling van reeds bestaande natuur. Die ontwikkeling is daarmee toegestaan.

#### **Vraag 19**

De leden van de D66-fractie maken zich zorgen over de geluiden die zij horen over de schade aan bestaande natuur die exploitatie van de luchthaven zal opleveren. Hoe beoordeelt de Staatssecretaris de genoemde cijfers over bomenkap? Kan de Staatssecretaris exacte cijfers geven over het aantal hectares natuurgebied dat zal moeten worden aangepast als het ontwerp luchthavenbesluit wordt vastgesteld, en de bestaande nationale en internationale regelgeving over vliegveiligheid wordt nageleefd? Hoeveel hectares bos moet dan worden gekapt? Indien binnen de betrokken gebieden op detailniveau moet worden gekeken naar eventueel te kappen bomen, hoe lang gaat die inventarisatie dan duren?

Hoe verhouden de regels met betrekking tot bomenkap zich tot de gemeentelijke verantwoordelijkheid voor het afgeven van een kapvergunning? Kan de Staatssecretaris ook aangeven of hier Natura2000-gebieden onder vallen, of gebieden met recreatieve of toeristische waarden? Zijn de kosten van de natuurcompensatie die daarvoor benodigd is bekend?

**Antwoord 19**

Zie antwoord 16. In aanvulling:

Het luchthavenbesluit schrijft ruimtelijke beperkingen in de omgeving van de luchthaven voor. Gemeenten dienen hun bestemmingsplannen in overeenstemming te brengen met het luchthavenbesluit. Het is ook aan gemeenten om deze ruimtelijke beperkingen te handhaven en om – in het geval sprake is van bomenkap – een kapvergunning af te geven.

De kosten van eventuele natuurcompensatie zijn nu niet bekend. Deze kunnen pas in beeld worden gebracht na afronding van de in antwoord 16 genoemde analyse en veiligheidsbeoordeling, die zo spoedig mogelijk na afronding aan u worden aangeboden.

**Vraag 20**

De leden van de D66-fractie zijn zich ervan bewust dat in het ontwerp luchthavenbesluit wordt gerept van mogelijke versoepeling van het nationale ruimtelijk regime in de beperkingengebieden in verband met de vliegveiligheid, waardoor de hierboven genoemde schade aan natuur wordt beperkt, maar vinden dat dit eerst duidelijker moet zijn voordat het luchthavenbesluit wordt vastgesteld, omdat de impact van het wel of niet aanpassen van de daartoe leidende regelgeving grote maatschappelijke relevantie heeft, gezien de onrust die nu in Twente bestaat over mogelijke bomenkap. Kan de Staatssecretaris een procedureel overzicht geven van de aanpassing van de betreffende regelgeving? Hoe verhoudt aanpassing van die regelgeving zich tot Europese regelgeving? Hoe beoordeelt de Staatssecretaris de juridische houdbaarheid van het in het luchthavenbesluit anticiperen op nog aan te passen regelgeving?

**Antwoord 20**

Zie antwoord 16, 17 en 28. In aanvulling:

Er zijn juridische risico's verbonden aan het anticiperen op de aanpassing van het Besluit burgerluchthavens. Daarom ben ik voornemens het luchthavenbesluit vast te stellen na aanpassing van het Besluit burgerluchthavens. Zoals bij antwoord 17 aangegeven ga ik in gesprek met ADT over de planning van het luchthavenbesluit.

**Vraag 21**

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren hebben met zorg kennisgenomen van de analyse van Landschap Overijssel waaruit blijkt dat 840 hectare bos moet worden gekapt voor de aanleg van de luchthaven Twente. Volgens de gebiedsontwikkelaar kan de kap beperkt blijven tot enkele honderden bomen. Kan de Staatssecretaris aangeven hoeveel bomen er gekapt gaan worden indien de aanleg van de luchthaven Twente doorgaat? Zo nee, is de Staatssecretaris bereid het ontwerp luchthavenbesluit in te trekken en pas weer ter inzage te leggen als de consequenties helder zijn? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord 21**

Zie antwoord 16 en 17. In aanvulling:



Ik zie geen aanleiding om het ontwerp luchthavenbesluit in te trekken, zoals u vraagt. Ik heb daartoe ook geen verzoek gekregen van ADT en/of de Exploitatiemaatschappij Vliegveld Twente B.V. Op basis van de analyse, de veiligheidsbeoordeling en de voorgenomen wijziging van het Besluit burgerluchthavens en Regeling burgerluchthavens zal ik de consequenties voor het luchthavenbesluit bepalen. In het ontwerp luchthavenbesluit is aangegeven dat daarbij in elk geval zienswijzen, het advies van de Commissie voor de m.e.r. en wettelijke adviseurs en reacties van de Eerste en Tweede Kamer worden betrokken.

#### **Vraag 22**

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren wijzen op de milieueffectenrapportage waarin het verstorende effect van de ontwikkeling van de luchthaven Twente op vleermuizen en het verlies van leefgebied van diverse beschermde plant- en diersoorten wordt beschreven. Was het vanuit milieuoogpunt niet wenselijk om alternatieven te onderzoeken? Is de natuurcompensatie voor de luchthaven Twente financieel en privaatrechtelijk voor 100% gewaarborgd?

#### **Antwoord 22**

In 2009 zijn in een eerdere fase van de besluitvorming over luchthaven Twente verschillende gebiedsontwikkelingsplannen ten opzichte van elkaar afgewogen. Uiteindelijk zijn na een trechteringsproces twee opties als meest realistisch overgebleven: een gebiedsontwikkeling met een luchthaven en een gebiedsontwikkeling zonder een luchthaven. Rijk, provincie Overijssel en gemeente Enschede hebben in de periode 2009–2010 een voorkeursbesluit genomen. Dit was een besluit voor een gebiedsontwikkeling met luchthaven. Het nu voorliggende ontwerp luchthavenbesluit is de juridische verankering van de eerdere besluitvorming. Omdat de Crisis- en herstelwet van toepassing is op de luchthaven Twente, hoeft voor de luchthavenontwikkeling geen alternatievenonderzoek in het MER plaats te vinden.

Voor wat betreft de natuurcompensatie geldt dat de provincie Overijssel daarvoor de verantwoordelijke partij is. De provincie heeft een gebied van 130 ha ten zuiden van de verharde start- en landingsbaan in 2013 aangewezen als Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Voor de ruimtelijke borging daarvan wordt een apart bestemmingsplan opgesteld. Eveneens is in opdracht van ADT een zogenoemd «Soorten Management Plan» opgesteld met als doelstelling de duurzame instandhouding van aanwezige soorten te waarborgen. Dit plan maakt onderdeel uit van de lopende aanvraag om ontheffing in het kader van de Flora- en Faunawet.

ADT heeft mij laten weten dat daarnaast bij de Concessieovereenkomst aan de exploitant diverse verplichtingen zijn opgelegd ter zake duurzaamheid, zoals bijvoorbeeld het instandhouden en vergroten van de biodiversiteit in het gebied dat de exploitant in gebruik krijgt, het zorgdragen voor de waterhuishouding binnen dat gebied en verplichtingen aangaande duurzame energievoorziening. Deze verplichtingen gelden nog naast de verplichtingen die uit het duurzaamheidsplan van de exploitant volgen.

#### **VII. Overig**

#### **Vraag 23**

De leden van de VVD-fractie lezen in het ontwerp luchthavenbesluit dat de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) om advies is gevraagd, ondanks het feit dat dit op grond van de Crisis- en Herstelwet niet langer nodig is. Kan de Staatssecretaris toelichten waarom dit

desondanks wel is gebeurd, wat de kosten hiervan zijn en wie deze kosten zal moeten dragen?

**Antwoord 23**

Het ministerie heeft de Commissie voor de m.e.r. gevraagd om een advies op het opgestelde MER te geven. Dit is gedaan om een onafhankelijk oordeel te krijgen over de kwaliteit en volledigheid van het MER. Advisering door de Commissie voor de m.e.r. is in het verleden waardevol geweest en daarom weegt de mogelijke vertraging die de advisering met zich meebrengt naar mijn oordeel op tegen het tot stand brengen van een zorgvuldig luchthavenbesluit, waarin het milieubelang op een goede manier is meegenomen. Hiermee worden bovendien de risico's verminderd dat het luchthavenbesluit door de bestuursrechter wordt vernietigd met het argument dat de milieueffecten onvoldoende zijn onderzocht. Voor niet verplichte advisering moet door het bevoegd gezag een vergoeding aan de Commissie voor de m.e.r. worden betaald. Het ministerie heeft conform de tariefregeling daarvoor een vergoeding van € 10.000 betaald voor het advies over het MER voor luchthaven Twente.

**Vraag 24**

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de Staatssecretaris nader te motiveren waarom Area Development Twente (ADT) er vanuit gaat dat de luchthaventarieven van de luchthaven Twente lager zullen zijn dan die van de andere regionale luchthavens in Nederland.

**Antwoord 24**

De exploitatie van luchthavens is een marktgedreven activiteit. Het is aan een exploitant om te bepalen of hij voldoende vliegverkeer van en naar een luchthaven weet aan te trekken en of hij de financiering van zijn onderneming rond krijgt. In dat kader zal hij ook zijn tarieven moeten bepalen. Voor het luchthavenbesluit wordt getoetst of het aannemelijk is dat de exploitant zijn businessplan kan realiseren. Zoals in eerdere antwoorden aangegeven, acht ik het aannemelijk dat het lage scenario voor wat betreft passagiersaantallen gerealiseerd kan worden.

ADT heeft mij als reactie op uw vraag aangegeven dat de exploitatiemaatschappij niet zozeer een lagere tariefstelling hanteert als wel een concurrerende tariefstelling. Dit doet de exploitatiemaatschappij door zich zeer sterk te richten op kostenreductie in de exploitatie. Tarifiering is aan de exploitant en per luchthaven verschillend, afhankelijk van het business model van de betreffende luchthaven.

**Vraag 25**

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de Staatssecretaris tevens om nader in te gaan op de implicaties van de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad voor de luchthaven Twente.

**Antwoord 25**

In de economische onderbouwing van ADT en de exploitatiemaatschappij is rekening gehouden met een ontwikkeling van Lelystad na 2020. In de toetsing van de economische onderbouwing door een onafhankelijk bureau is aangegeven dat de ontwikkeling van Lelystad op de langere termijn een negatieve invloed kan hebben op het vervoersvolume voor luchthaven Twente. Lelystad kan een concurrent zijn voor Twente en vice versa. In de toetsing wordt aangegeven dat de ontwikkeling van Lelystad tot een overschatting kan leiden van het aantal passagiers op Twente. Er wordt echter ook aangegeven dat er factoren zijn die tot een onderschatting van het aantal passagiers kunnen leiden, maar dat al deze factoren in redelijke mate tegen elkaar opwegen.

### **Vraag 26**

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom het nodig is om de luchthaven gedurende zeventien uur per dag (6.00 uur–23.00 uur) open te stellen en een openstelling van zestien uur per dag niet voldoende is.

### **Antwoord 26**

Luchthaven Twente zal zich voor het groot commercieel verkeer primair richten op point-to-point (low cost) luchtvaartmaatschappijen. Om voor deze luchtvaartmaatschappijen interessant te zijn, is het nodig dat luchthaven Twente de mogelijkheid heeft om meerdere retourvluchten uit te kunnen voeren, afhankelijk van de bestemming binnen Europa. Deze luchtvaartmaatschappijen kennen een businessmodel, dat is gebaseerd op een maximaal gebruik van de ingezette toestellen per dag om een optimaal renderende operatie te kunnen uitvoeren. Een point-to-point luchtvaartmaatschappij zal kiezen voor die luchthavens met openstellingstijden, die dit specifieke business model kunnen accommoderen. Uit onderzoek blijkt dat veel luchthavens met point-to-point luchtvaartmaatschappijen een openstelling kennen van minimaal 18 uur. Voor Twente gaat het om een openstelling van 17 uur per dag in de periode 06.00 uur tot 23.00 uur. Indien de luchthaven minder lang open is dan 17 uur (bijvoorbeeld 16 uur of nog minder) dan zal de productiviteit van een toestel aanzienlijk afnemen doordat de laatste slag van de dag niet meer uitgevoerd kan worden. Hiermee voldoet het business model niet meer aan de rendementseis. Dit heeft dan een negatief effect op de marktperspectieven van de nieuwe luchthaven.

### **Vraag 27**

De leden van de SGP-fractie benadrukken het belang van zondagsrust vanuit zowel principieel als maatschappelijk oogpunt. Hoe wordt hier in het ontwerp luchthavenbesluit rekening mee gehouden? Is de Staatssecretaris bereid de zondagsrust te respecteren en het ontwerp luchthavenbesluit hierop aan te passen?

### **Antwoord 27**

In het ontwerp luchthavenbesluit wordt hier geen rekening mee gehouden. Bij antwoord 26 heb ik geschetst welke openstellingstijden van belang zijn voor luchthaven Twente. Gelet op de negatieve effecten op de marktperspectieven van de nieuwe luchthaven, acht ik het niet wenselijk om beperkingen voor de openstelling op zondag op te nemen. ADT heeft mij wel laten weten dat er in de Concessieovereenkomst afspraken zijn gemaakt met de exploitatiemaatschappij over het beperken van lesvluchten op zondag.

## **VIII. Vervolg**

### **Vraag 28**

De leden van de VVD-fractie zien graag nog eens uiteengezet welke nadere stappen de Staatssecretaris nog voornemens is te nemen om het luchthavenbesluit, de wijziging van het Besluit burgerluchthavens en overige noodzakelijke Rijksbesluitvorming af te ronden en in welke tijdspanne zij verwacht dit te kunnen doen.

### **Antwoord 28**

#### *Luchthavenbesluit*

- Nu – juni 2014: Inventariseren zienswijzen, advies Commissie voor de m.e.r. en wettelijke adviseurs en reactie van Eerste en Tweede Kamer en bepalen welke wijzigingen in het ontwerp luchthavenbesluit nodig en gewenst zijn. Het vraagstuk van de bomenkap wordt daar in elk geval bij betrokken.

- 2014/2015: Vaststellen van het luchthavenbesluit, mede afhankelijk van het hebben van een positief besluit van de Europese Commissie op het punt van staatssteun, het hebben van voldoende zekerheid over de aan- en uitvliegroutes voor de luchthaven, de realisatie van luchtverkeersleiding, aanpassing van het Besluit en Regeling burgerluchthavens en de uitkomst van de provinciale en gemeentelijke discussie over de gebiedsontwikkeling.

#### *Besluit en Regeling burgerluchthavens*

- Nu – juni 2014: Voorbereiden aanpassingen in Besluit burgerluchthavens en Regeling burgerluchthavens en starten internetconsultatie en voorhang in parlement.
- December 2014: Vaststellen Besluit burgerluchthavens en Regeling burgerluchthavens.

#### *Vaststelling aan- en uitvliegroutes*

- 2014/2015: Gekoppeld aan de vaststelling van het luchthavenbesluit komen de huidige vliegroutes en vliegprocedures te vervallen, voor zover deze voor de civiele luchthaven niet meer relevant zijn. Tegelijkertijd worden deze vervangen door in eerste instantie routes en procedures voor het kleine verkeer. Het betreft hier de routes voor het verkeer dat op zicht vliegt (VFR), zoals deze ook zijn meegenomen bij het opstellen van het MER.
- 2016: Gekoppeld aan het operationeel worden van de luchthaven voor groot commercieel verkeer, worden – aanvullend op de al vastgelegde vliegroutes en vliegprocedures voor het VFR-verkeer – de aan- en uitvliegroutes (SIDs en STARs) voor het groot commercieel verkeer vastgelegd. Het betreft hier de routes voor het verkeer dat op instrumenten vliegt (IFR), zoals deze ook zijn meegenomen bij het opstellen van het MER.

#### *Luchtverkeersleiding*

- Nu – juni 2014: Werving van een luchtverkeersdienstverlener door ADT en exploitatiemaatschappij
- Najaar 2014: Start aanwijzing luchtverkeersdienstverlener door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Najaar 2014: Voorbereiden contractering luchtverkeersdienstverlener door ADT en exploitatiemaatschappij
- 2015: Werving en opleiding van personeel en realisatie nieuwe verkeerstoren.
- 2015/2016: Certificering van de werkprocessen op de verkeerstoren, navigatiemiddelen (inclusief meteo) en de luchtverkeersdienstverlening.

#### *Certificering luchthaven*

- 2014/2015: Gekoppeld aan de vaststelling van het luchthavenbesluit vindt certificering door ILT plaats voor een luchthaven die geschikt is om General Aviation en zweefvliegactiviteiten te accommoderen. In eerste instantie wordt het certificaat aan ADT verleend. Op het moment dat de exploitatiemaatschappij de daadwerkelijke exploitant wordt, zal een nieuw certificaat moeten worden aangevraagd bij de ILT, omdat certificaten niet overdraagbaar zijn.
- 2016: Gekoppeld aan het operationeel worden van de luchthaven voor groot commercieel verkeer, vindt certificering door ILT plaats voor een luchthaven die geschikt is om ook groot commercieel verkeer te ontvangen.

#### *Besluitvorming rijksbijdragen*

- Afhankelijk van wanneer de gestelde voorwaarden zijn ingevuld, zoals het hebben van een onherroepelijk luchthavenbesluit.