

Vergaderjaar 2009–2010

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 29**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 juni 2010

Tijdens het Algemeen Overleg van 18 februari 2010 (31 963, nr. 25) heb ik als coördinerend bewindspersoon voor dit project met de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat gesproken over de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente. Ik heb tijdens dit overleg toegezegd om de Kamer te informeren over de besluitvorming binnen de Provincie Overijssel. Ik ben verheugd dat ik kan meedelen dat Provinciale Staten van Overijssel onlangs heeft gekozen voor de ontwikkeling van een burgerluchthaven Twente en verzoekt om een voortvarende aanpak van de luchthaventender. Hetgeen aansluit bij de vragen van het CDA en de VVD in het vorige AO waarin gevraagd werd om de vaart erin te houden.

In uw brief d.d. 17 juni (kenmerk 2010Z09507/20210D25891) heeft u gevraagd om specifiek in te gaan op de rol van het Rijk bij de aanbesteding, de bodemsanering en het mogelijke militaire medegebruik. Daar ga ik hieronder op in, waarbij ik eerst toelicht wat het besluit van PS precies betekent.

In bijlage 1 wordt een toelichting gegeven op de 5 punten van mevrouw van Gent uit het vorige AO.

### **Terugblik**

In december 2009 heeft het Rijk een definitieve voorkeur uitgesproken voor een gebiedsontwikkeling mét luchthaven (kamerstuk 31 936, nr. 17) en is besloten tot overdracht van de grond aan de Provincie Overijssel en de Gemeente Enschede. De afspraken over de grondoverdracht en verdere betrokkenheid bij de gebiedsontwikkeling tussen Rijk en Regio zijn destijds in een bestuursovereenkomst vastgelegd.

De gemeenteraad van Enschede stemde in met een gebiedsontwikkeling met luchthaven, waarbij enkele onderdelen van de structuurvisie geamendeerd zijn. Provinciale Staten van Overijssel (PS) wilde een aantal elementen uit de voorgelegde gebiedsontwikkeling wijzigen en hebben

daartoe begin januari 2010 een motie aangenomen waarin kaders werden gegeven voor een aangepaste gebiedsontwikkeling Twente.

### **Reactie Gedeputeerde Staten Overijssel en besluitvorming Provinciale Staten**

Op 10 maart 2010 heeft Gedeputeerde Staten van Overijssel (GS) in een brief aan PS procesmatig geschetst hoe zij met de motie over de gebiedsontwikkeling willen omgegaan. Eind april heeft GS een nadere inhoudelijke reactie gegeven door formulering van een ruimtelijke visie op de gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente en omgeving. GS heeft hierin gehoor gegeven aan de motie van PS door in te zetten op leisure op een Twentse schaal en op versnelde realisatie van de ecologische hoofdstructuur, los van de luchthavenexploitatie. De daarmee gepaard gaande effecten op de in 2009 vastgestelde businesscase worden gecompenseerd door hiervoor vanuit de provincie € 15,6 mln beschikbaar te stellen. Andere elementen zijn ongewijzigd gebleven.

Op 16 juni 2010 heeft PS ingestemd met de ruimtelijke visie, waarbij twee amendementen en drie moties zijn aangenomen. Door de amendementen wordt besluitvorming over een aansluiting op de A1 losgekoppeld van besluitvorming over de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en wordt gevraagd om in de luchthaventender een geluidscontour met een omvang van maximaal 8 km<sup>2</sup> vast te leggen. De moties hebben betrekking op de uitvoering van de gebiedsontwikkeling. De Ruimtelijke Visie gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving en het definitieve besluit van PS zijn als bijlage bij deze brief gevoegd (bijlage 2).<sup>1</sup>

### **Rijksreactie op de gebiedsvisie en specifieke punten**

Met de ruimtelijke visie gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o. en de financiële compensatie zoals die door PS is vastgesteld kunnen de beleidsmatige ambities van het Rijk onveranderd worden ingevuld. De realisatie van de ecologische hoofdstructuur wordt niet gewijzigd maar in de tijd naar voren gehaald en de leisure zal op Twentse schaal worden ingevuld. Eventuele extra kaders met betrekking tot de geluidszone zouden een potentiële exploitant minder flexibiliteit geven. Formeel is het Rijk het Bevoegd Gezag die de geluidscontour (door middel van grenswaarden in handhavingpunten) vaststelt in een luchthavenbesluit, op basis van de aanvraag van de initiatiefnemer. De aanbesteding van de exploitatie van de luchthaven zal kunnen aangeven of er vanuit de markt voldoende interesse is voor de exploitatie van de luchthaven Twente.

#### *Aanbesteding van de luchthaven*

In de bestuursovereenkomst uit december 2009 is vastgelegd dat de Gemeente Enschede en Provincie Overijssel zorg dragen voor de aanbesteding van de exploitatie van de luchthaven. Het Rijk adviseert bij de voorbereiding en realisatie van de procedures ten behoeve van de aanbesteding en besluit samen met de regionale partijen over de wijze en het moment waarop de exploitatie van de luchthaven zal worden aanbesteed en gegund. Op dit moment wordt deze rol al ingevuld door vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat bij de voorbereidingen voor de aanbesteding specialistische kennis van aanbesteding te leveren.

#### *Bodemsanering*

De gronden en opstallen van de voormalige militaire luchthaven worden voor een bedrag van €29.8 mln. overgedragen aan de regio. Met betrekking tot de saneringskosten is er overeenstemming bereikt met de

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Provincie Overijssel en de Gemeente Enschede en is er geen belemmering meer voor de overdracht van de grond. Binnen het Rijk is de verdeling van de kosten tussen het Ministerie van Defensie en het Ministerie van Financiën gebaseerd op het overdrachtsprotocol dat is opgesteld ten tijde van de overdracht van de gronden tussen het Ministerie van Defensie en het Ministerie van Financiën. Op basis hiervan draagt Defensie, als voormalig gebruiker van het terrein, voor circa 75% bij aan de kosten voor sanering en Financiën voor circa 25%.

### *Militair Medegebruik*

Militair medegebruik van de luchthaven is volgens de aangenomen ruimtelijke visie van de provincie Overijssel bespreekbaar zolang dit het economisch effect van de luchthaven niet in de weg zit en er geen sprake is van een structurele overschrijding van de geluidszone. Als uitvloeisel van het regionale Aldersproces Eindhoven onderzoekt Defensie op dit moment de mogelijkheden voor het verplaatsen van de huidige op Eindhoven gesitueerde reservefunctie voor een F-16 squadron. Hierbij kan worden gedacht aan enkele militaire vliegbases en mogelijk de civiele luchthaven Twente.

Een beslissing over een voorkeurslocatie wordt door Defensie niet op korte termijn voorzien en is onder meer afhankelijk van de kosten voor verplaatsing naar één van deze luchthavens. In de gesprekken rond de luchthaven Eindhoven is afgesproken dat deze kosten, ongeacht de gekozen locatie, worden gemaximeerd op € 22 mln. Hiermee wordt niet bedoeld of voorgesorteerd op een specifieke locatie zoals de luchthaven Twente. Voor de aanbesteding van de luchthaven Twente is dus voorlopig van belang dat in overleg met Defensie en de Regio wordt bezien óf en zo ja, hoe richting aanbesteding van de exploitatie van de luchthaven het beste met mogelijk militair medegebruik kan worden omgegaan.

### **Vervolgproces**

Aangezien de beleidsmatige ambities van het Rijk, met het besluit van PS, onveranderd kunnen worden ingevuld, kan de weg die het Rijk vorig jaar heeft ingezet worden voortgezet en kan de grondoverdracht verder worden afgerond. Hiertoe is de bestuursovereenkomst uit december 2009 middels een addendum (bijgevoegd in bijlage 2)<sup>1</sup> in lijn gebracht met het besluit van Provinciale Staten. Het gaat dan met name om een verwijzing naar de juiste ruimtelijke visie inclusief de financiële compensatie hiervan en een aanpassing van de data voor grondoverdracht door de uitgestelde Provinciale besluitvorming. Verder blijven de afspraken uit de bestuurs-overeenkomst van december 2009 onveranderd.

Wanneer de overdracht van de gronden aan de regio is afgerond kunnen de regionale partijen de uitvoering van de gebiedsontwikkeling, waaronder de aanbesteding van de exploitatie van de luchthaven, starten. Uiteraard wordt u over het proces met betrekking tot de aanbesteding nader geïnformeerd, zodra daar meer over bekend is. Wanneer er een exploitant is gecontracteerd is zal de procedure voor een luchthavenbesluit worden gestart. Dit besluit wordt in een voorhangprocedure aan de Tweede Kamer voorgelegd. Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

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

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

**Vraagpunten mevrouw van Gent**

Mevrouw van Gent heeft tijdens het AO van 18 februari 2010 (31 936, nr. 25) op vijf specifieke punten om informatie gevraagd:

1. Wat verstaat u onder regionaal draagvlak?
2. Waaruit kan worden afgeleid dat er een serieuze marktvraag is naar een vliegveld in Twente?
3. Waarom heeft de minister zo veel geduld met de besluitvorming binnen de Provincie Overijssel?
4. Hoe rijmt u de kabinetsambitie rond het terugdringen van de CO<sub>2</sub> uitstoot met extra capaciteit op regionale velden?
5. Deelt u de zorgen omtrent de aanstelling van een gebiedsregisseur?

*Ad 1) Regionaal Draagvlak*

Voor het draagvlak in de regio kijk ik naar de positie van verschillende partijen. Het gaat dan om betrokken gemeenten, de Provincie Overijssel, belangengroepen en individuen die een mening hebben over de gebiedsontwikkeling Twente. Hieruit ontstaat, zoals gebruikelijk in luchthavendossiers, een gemengd beeld met voor- en tegenstanders waarbij er verschillende nuances zijn.

De provincie heeft de rol en positie om bovengemeentelijke belangen te wegen. Het is daarom van belang dat de Provinciale Staten heeft ingestemd met de ontwikkeling van een burgerluchthaven als middel ter versterking van de economie in de regio.

*Ad 2) Serieuze marktvraag*

Tijdens de planvorming zijn er verschillende gesprekken gevoerd met potentiële marktpartijen van beide gebiedsvisies. Met betrekking tot de gebiedsontwikkeling met luchthaven ontstond hieruit het beeld dat er bij een aantal marktpartijen interesse is voor een luchthaven in Twente. Via de media hebben onlangs ook een aantal partijen hun interesse kenbaar gemaakt. Zolang het echter gaat om een vrijblijvende consultatie kan dit nooit zekerheid geven over de daadwerkelijke interesse van de markt. De aanbesteding kan pas echt inzicht bieden in de interesse van marktpartijen.

*Ad 3) Geduld met besluitvorming in PS Overijssel*

We werken als Rijk en Regio al sinds juni 2007 samen aan een nieuwe bestemming voor de voormalige militaire luchthaven Twente. Provinciale Staten van Overijssel hadden de structuurvisie die eind december voorlag afgewezen. Dat is jammer, maar dat kan gebeuren in een dergelijk proces. Zowel Provinciale Staten als Gedeputeerde Staten zagen echter nog wel mogelijkheden om de ontwikkeling met luchthaven op een andere manier voort te zetten. Voor alle betrokken partijen is het dan verstandig om hiervoor de ruimte te geven en geen overhaaste conclusies te trekken. Deze ruimte heeft geleid tot de aangepaste ruimtelijke visie op de gebiedsontwikkeling waarmee Provinciale Staten op 16 juni 2010 heeft ingestemd.

*Ad 4) Kabinetsambitie rond CO<sub>2</sub> uitstoot*

In de luchtvaartnota heeft het kabinet aangegeven dat er op een verantwoorde manier moet worden omgegaan met de groei van luchtvaart. Vanaf 2012 geldt daarom voor vliegtuiggerelateerde emissies dat deze onderdeel vormen van het systeem van Europese emissiehandel (ETS). Met de sector is daarnaast een akkoord gesloten over een duurzame

ontwikkeling in het akkoord «Mobiliteit, logistiek en infrastructuur 2008–2020, Duurzaamheid in beweging.

Ook voor de luchthaven Twente wordt gestreefd naar duurzaamheid in gebruik en inrichting. Bij de aanbesteding van de exploitatie van de luchthaven Twente zal hieraan specifiek aandacht worden besteed door duurzaamheid op te nemen als criterium.

*Ad 5) Aanstelling van een Gebiedsregisseur*

Wanneer de grond is overgedragen aan de regio (Provincie en Gemeente) dan zijn zij verantwoordelijk voor de *uitvoering* van de gebiedsontwikkeling. Dit is een regionale aangelegenheid waar geen expliciete rol voor het Rijk is weggelegd. Ik vind het daarom niet opportuun om mij nader uit te laten over een gebiedsregisseur. Het Rijk zal, zoals ik eerder in deze brief heb aangegeven, overigens wel betrokken blijven bij de aanbesteding van de exploitatie van de luchthaven.