



Ministerie van Infrastructuur en Milieu
t.a.v. mevrouw W.J. Mansveld
Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag

Datum : 4 februari 2014
Uw kenmerk : IENMIBSK-2013/284294
Ons kenmerk : 14 00090
Onderwerp : Reactie ontvangstbevestiging aanvraag Luchthavenbesluit

Geachte mevrouw Mansveld,

Bij brief van 29 november 2013 (met kenmerk 13 00641) vroeg ik u namens het bestuur van Area Development Twente (hierna: ADT) en Exploitatiemaatschappij Vliegveld Twente B.V. (hierna: EVT) om een luchthavenbesluit voor Luchthaven Twente, dat ruimte biedt voor het hoge scenario van EVT:

- in totaal circa 30.000 vliegtuigbewegingen per jaar, bestaande uit passagiersvluchten (14.188 vliegtuigbewegingen) en General Aviation (15.600 vliegtuigbewegingen);
- zweefvliegactiviteiten (circa 8.200 bewegingen per jaar);
- openingstijden van de luchthaven tussen 6.00 – 23.00 uur (met een extensieregeling tot 0.00 uur) gedurende 7 dagen per week;
- gebruik van het luchthavengebied met daarop de huidige start- en landingsbaan. De operationele lengte van de verharde baan is 2.406 meter. Daarnaast zal gebruik worden gemaakt van een zweefvliegstrip.

In uw brief van 8 januari 2014 (uw kenmerk IENM/BSK-2013/284294), waarin u de ontvangst bevestigt van onze aanvraag voor het luchthavenbesluit, geeft u aan te overwegen een luchthavenbesluit in procedure te brengen dat — op basis van het lage scenario van EVT — ruimte geeft voor circa 22.000 gemotoriseerde vliegtuigbewegingen en daarnaast voor zweefvliegactiviteiten.

In uw brief geeft u aan dat u graag nadere informatie ontvangt, te weten:

- een aanvullende analyse van de effecten van de luchthaven bij gebruik volgens het lage scenario, voor wat betreft geluid en externe veiligheid;
- de visie van ADT en de exploitatiemaatschappij op het ondernemersperspectief bij een mogelijke vergunning van het lage scenario. Vanuit het ondernemersperspectief hoort u graag of een rendabele exploitatie van de luchthaven op basis van het lage scenario voldoende geborgd is.



Ook geeft u aan dat de inputgegevens uit de aanvraag voor het bepalen van de vliegveiligheidsvlakken — die in het luchthavenbesluit Twente worden opgenomen — nog niet volledig zijn.

Met deze brief geef ik u, mede namens EVT, een reactie op de door u gestelde vragen en lever ik u de ontbrekende informatie aan.

Onderbouwing van de aanvraag voor het luchthavenbesluit

EVT heeft het masterplan voor de ontwikkeling van Luchthaven Twente tot de meest "klantvriendelijke en efficiënte lokale luchthaven" van Noordwest Europa, welke op een duurzame wijze zal worden ingericht en geëxploiteerd, inmiddels gereed. EVT voorziet dat Luchthaven Twente binnen tien jaar na aanvang van de exploitatie een omvang kan hebben van tussen 1 en 2 miljoen passagiers. In zijn vertrouwelijke businessplan voor Luchthaven Twente heeft EVT op basis daarvan een hoog en een laag ontwikkelscenario uitgewerkt als bandbreedte voor een rendabele ontwikkeling van de luchthaven. Beide zijn ter onderbouwing van de aanvraag van het luchthavenbesluit uitgewerkt. Het lage scenario gaat in 2030 uit van circa 22.000 vliegbewegingen en/of 930.000 passagiers. Het hoge scenario gaat in 2030 uit van circa 30.000 vliegbewegingen en/of 2,04 miljoen passagiers. Deze bandbreedte geeft het ondernemersperspectief weer.

U geeft in uw brief aan dat u het hoge scenario nog niet aannemelijk acht, onder andere omdat concrete toezeggingen vanuit de markt ontbreken. De praktijk leert dat de luchtvaartmarkt deze zekerheid op dit moment niet kan en wil bieden. Dit probleem geldt niet alleen voor Luchthaven Twente. Zo geeft Schiphol Group in een brief over Lelystad aan, dat luchtvaartmaatschappijen op de korte termijn plannen en gemiddeld pas 1 of 2 jaar voor invoering van nieuwe bestemmingen en/of routes met hun stakeholders communiceren. U onderkent dit in uw brief aan de Tweede Kamer (TK, 29 665, nr 193) van 10 januari 2014. Het betreffen veelal buitenlandse bestuurders van maatschappijen die de waarde en risico's van dergelijke (steun)verklaringen niet kunnen en willen overzien zonder dat het hen concrete voordelen op korte termijn biedt. Dit laat echter onverlet dat een aantal luchtvaartmaatschappijen (inmiddels 5) reeds schriftelijk belangstelling heeft getoond voor Luchthaven Twente en sommigen van hen hebben aangegeven betrokken te willen worden bij de inrichting van de luchthaven. De termijn (2016) waarop zij echter vanaf deze luchthaven kunnen gaan vliegen, is voor hen nog dermate ver vooruit en onzeker (i.v.m. de nog lopende procedures), dat de meerderheid van de partijen zich daarover op dit moment niet expliciet schriftelijk wil uiten. Dat neemt niet weg dat EVT mede op grond van die getoonde belangstelling, de uitstekende bereikbaarheid, de moderne en klantvriendelijke faciliteiten, het prijsniveau en de kwaliteit van de afhandeling, alle vertrouwen heeft in de ontwikkeling van de luchthaven in de richting van het hoge scenario.



Visie op het ondernemersperspectief bij vergunning van het lage scenario.

Het lage scenario uit het businessplan van EVT biedt mogelijkheden voor een sluitende business case. Echter het rendementsperspectief binnen het lage scenario is beperkt. Daarnaast duurt het langer voor EVT om de aanloopverliezen uit de eerste jaren terug te verdienen dan in het hoge scenario. De ruimte uit het hoge scenario biedt EVT meer mogelijkheden om snel en adequaat op kansen uit de markt te reageren als die zich voordoen.

De ondernemersgeest van EVT stuit op beperkingen bij het eventueel nemen van een luchthavenbesluit op het lage scenario. EVT hoopt echter dat hij een dermate ontwikkeling van de luchthaven kan realiseren dat hij binnen een termijn van 10 jaar na openstelling aan kan tonen dat de marktpotentie van de luchthaven voor het hoge scenario wel degelijk aanwezig is.

Op het moment dat de grenzen van het luchthavenbesluit in zicht komen en er een ontwikkeling te voorzien is die verder gaat dan wat vergund is, is het voor EVT essentieel om direct in te kunnen inspelen op een dergelijke ontwikkeling. Op dat moment moet EVT ook bestuursrechtelijk (via het luchthavenbesluit) de ruimte hebben om door te kunnen groeien. Zoals ook in de onafhankelijke toetsing van de economische onderbouwing van de aanvraag van het luchthavenbesluit wordt onderkend (bijlage 1 bij uw brief), is het voor EVT van belang om flexibel in te kunnen inspelen op de vraag vanuit de markt.

Behoud van zicht op het hoge scenario

In het geval u een luchthavenbesluit neemt, dat is gebaseerd op het lage scenario van EVT, hechten ADT en EVT groot belang aan behoud van zicht op realisatie van het hoge scenario wanneer zich die mogelijkheid voordoet. Dit omdat ADT en EVT een zo goed mogelijk ondernemersperspectief willen hebben en groot belang hechten aan het creëren van werkgelegenheid en concurrentiekracht van de regio. Daarvan kan meer sprake zijn als EVT zijn hoge scenario zou kunnen verwezenlijken.

In dit kader zouden we graag met u afspraken maken over de voorwaarden waaronder en het moment waarop een eventueel nieuw luchthavenbesluit – waarin meer ruimte wordt vergund dan met het lage scenario – tot stand gebracht kan worden. Wat ons betreft is daarvan sprake als:

- het aantal passagiers op basis van het aantal geplande vluchten in het eerstvolgende jaar de 700.000 (per jaar) dan wel het aantal vluchten (groot commercieel verkeer) de 5.000 passeert (ca. 80% van de capaciteit) én er groei te verwachten is die verder gaat dan de vergunde ruimte in het LHB, óf
- EVT één of meerdere intentieverklaring(en) van een bestaande en/of een nieuwe luchtvaartmaatschappij(en) kan overleggen waarmee onderbouwd kan worden dat meer ruimte benodigd is, dan vergund in het luchthavenbesluit. Dit zou kunnen doordat een bestaande en/of nieuwe



luchtvaartmaatschappij bestaande bestemmingen willen uitbreiden en/of nieuwe bestemmingen willen toevoegen, óf

- een bestaande en/of een nieuwe luchtvaartmaatschappij één of meerdere toestellen op Twente Airport wil vestigen (basisstation) waarmee onderbouwd kan worden dat meer ruimte benodigd is, dan vergund in het luchthavenbesluit, óf
- wanneer EVT aantoont dat hij door andere ontwikkelingen (zoals MRO bedrijven op het bedrijventerrein waarvoor vliegtuigen moeten landen) meer ruimte nodig heeft.

Indien u een luchthavenbesluit op basis van het lage scenario neemt, achten ADT en EVT het verder van belang dat er zich in de omgeving van de luchthaven geen ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen voordoen die de verdere ontwikkeling van de luchthaven bemoeilijken. Daarom verzoeken we u in uw beslissing op onze aanvraag dit belang te benadrukken.

Aanvullende milieuinformatie

Op uw verzoek is bij deze brief een aanvullende analyse gevoegd van de effecten van de luchthaven bij gebruik volgens het lage scenario, voor wat betreft geluid en externe veiligheid.

Vliegveiligheidsvlakken

De informatie ten behoeve van de bepaling van de vliegveiligheidsvlakken voeg ik ook bij deze brief bij. Het gaat specifiek om informatie over de operationele baanlengte en de CNS-locaties. Deze informatie is gebaseerd op het door u in uw brief aangekondigde gesprek dat we ambtelijk met uw ministerie hebben gehad.

Tevens is meer gedetailleerde informatie bijgevoegd over de exacte ligging van de zweefvliegstrip en is de kaart van het luchthavengebied aangepast, zoals die bij de aanvraag was gevoegd.

De hiervoor genoemde informatie vervangt daarmee de bijlagen 5 (Kaart Luchthavengebied) en 6 (Kaart met ligging communicatie- en navigatieapparatuur (NAVAIDS)) van onze aanvraag van 29 november 2013.

Commissie Regionaal Overleg

Voorafgaand aan het vaststellen van het luchthavenbesluit zal ik een voorzitter voor de in te stellen Commissie Regionaal Overleg voordragen.

Overige trajecten

Tot slot geef ik nog een kort overzicht van de lopende trajecten die een relatie hebben met het luchthavenbesluit:

Routes: Een toelichting op de voorgestelde wijziging van informatie in de Luchtvaartgids (AIP) is op 15 januari aan de Luchtverkeercommissie (LVC) gezonden en is inmiddels in de LVC besproken.



Luchtverkeersleiding: Op dit moment voeren ADT en EVT gesprekken met potentiële partijen die luchtverkeersleiding op Twente zouden kunnen leveren. In lijn met uw beleid worden daarbij ook gesprekken met buitenlandse partijen gevoerd. Mocht ervoor gekozen worden om de dienstverlening door een buitenlandse partij te laten leveren, verzoek ik u dat ook juridisch mogelijk te maken, zodat de luchthaven uiterlijk begin 2016 operationeel kan zijn.

Natuurbeschermingswet: Een aanvraag om een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet diende ik eind 2013 bij de Minister van EZ in. Een kopie van deze aanvraag is ambtelijk reeds aan uw ministerie verstrekt.

Over de hiervoor genoemde en overige parallelle trajecten zoals de aanvraag voor wijziging van informatie in de Luchtvaartgids (AIP), de aanvraag voor een veiligheidscertificaat, de aanvraag voor een vergunning op grond van de natuurbeschermingswet, de uitwerking van luchtverkeersleiding en de procedure bij de Europese Commissie ten aanzien van de staatssteunrechtelijke toelaatbaarheid van de voorgenomen overheidsinvesteringen in luchthaven Twente heeft ADT periodiek ambtelijk overleg met uw Ministerie.

Ik ga ervan uit dat u hiermee over voldoende informatie beschikt om de aanvraag voor het luchthavenbesluit in procedure te brengen.

Hoogachtend,

Dagelijks Bestuur van de Gemeenschappelijke regeling
Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o.
namens dezer,

Voorzitter