

Uitkomsten Coalitieoverleg Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente



Aanleiding

Op 16 december 2009 is in de Staten van Overijssel gesproken over de gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente. In de statenbehandeling werd duidelijk dat op een aantal punten voor de PvdA-fractie dermate veel onduidelijkheden, onzekerheden of bezwaren bestonden dat het voor deze fractie niet mogelijk was het voorstel van het college te ondersteunen. Daarmee was er geen meerderheid voor het voorstel van het college om structuurvisie B vast te stellen en werd deze verworpen. De beide bestuursovereenkomsten zijn vervolgens niet meer behandeld omdat de grondslag daarvoor is komen te vervallen.

Het verwerpen van de structuurvisie door de gehele PvdA-fractie was voor het CDA en voor de VVD - gegeven de gezamenlijk stappen in de afgelopen jaren - aanleiding te constateren dat de basis onder deze coalitie is weggevallen. Dit werd door de PvdA-fractie niet herkend, in hun ogen was sprake van een vrije kwestie.

Op 22 december 2009 is vervolgens tussen de drie coalitiepartijen afgesproken dat zal worden verkend of er overeenstemming tussen de coalitiepartijen kan worden gevonden over de gebiedsontwikkeling van luchthaven Twente. Onder leiding van de heer J.A.M. Hendriks zijn meerdere gesprekken gevoerd, hetzij met de drie coalitiepartijen gezamenlijk, hetzij bilateraal. Het resultaat van deze verkenning ligt nu voor u.

In dit document wordt door de drie coalitiepartijen beschreven welke uitgangspunten gedeeld worden, welke ambitie we voor ogen hebben en met welke partners we deze ambitie willen realiseren. Vervolgens gaat het document in op de vraag hoe deze ambities in een gebiedsontwikkeling kunnen worden gerealiseerd, welke uitgangspunten en welke werkwijze daarbij wordt gehanteerd. Ook wordt stilgestaan onder welke voorwaarden een tender voor de luchthavenontwikkeling zal plaats vinden en wat de inhoud daarvan zal zijn. Tenslotte wordt vastgelegd hoe de luchthavenontwikkeling en de gebiedsontwikkeling zich tot elkaar verhouden, hoe onderlinge afhankelijkheden kunnen worden weggenomen en hoe onbedoelde publieke vereveningen en investeringen kunnen worden voorkomen. Daarbij is steeds bekeken welke onzekerheden en onduidelijkheden er nog bestaan, hoe deze kunnen worden verhelderd c.q. weggenomen en hoe met de uitkomsten hiervan om te gaan. Het document mondt uit in een verzoek aan het college van GS om te komen tot antwoorden c.q. voorstellen.

Kaderstellende uitspraken

Sinds geruime tijd wordt in de Staten van Overijssel gesproken over de toekomst van luchthaven Twente. In de loop der jaren zijn hierover diverse richtinggevende en kaderstellende uitspraken door de Staten gedaan. Richtten die zich in eerste aanleg op de *exploitatie van een luchthaven BV* met de start van de samenwerking van Rijk, gemeente Enschede en provincie Overijssel. Sinds begin 2007 richtten deze zich ook op de integrale *gebiedsontwikkeling en de gebiedsexploitatie* als geheel.

Daarbij zijn een aantal kaderstellende uitspraken gedaan door de staten, hetzij in Statenvoorstellen hetzij moties (chronologische volgorde niet uitputtend):

- Statenvoorstel Enschede Airport Twente PS/2002/564 dd 03-12-2002
- Statenvoorstel 5 inzake Burgerluchtvaart Twente PS/2005/6, d.d. 21-12-2004
- Statenvoorstel 51 inzake Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o. PS/2006/945, d.d. 21-11-2006
- Statenvoorstel 49 inzake Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o. PS/2007/806, d.d. 23-10-2007
- Statenvoorstel Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o. PS/2008/199, d.d. 11-03-2008
- Statenvoorstel Voorkeursvarianten (Vlekkenplannen Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o.) PS/2008/727, d.d. 23-9-2008

- Tussenrapportage Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o. PS/2009/192, d.d. 03-03-2009
- Statenvoorstel Structuurvisie Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o. PS/2009/1020, d.d. 10-11-2009
- Motie Welten/Weijen, d.d. 02-02-2005 (zie bijlage 1)
- Amendement Reesink/Hoogland/Dalhuisen. Aanwijzing voorkeursvarianten gebiedsontwikkeling luchthaven Twente e.o. op PS/2008/727, d.d. 27-10-2008 (bijlage 2)
- Motie Antuma/Dalhuisen PS/2009/13, d.d. 26-11-2008 (zie bijlage 3)

In de uitwerking van dit document zijn deze kaders als uitgangspunt gehanteerd. Daarnaast hebben we te rekenen met de moties/amendement uit de Staten, d.d. 16-12-2009. Omdat deze gebiedsontwikkeling in nauwe samenspraak met de gemeente Enschede plaatsvindt moet ook rekening gehouden worden met de besluiten en amendementen/moties van de Raad van Enschede bij de behandeling van de structuurvisie B en de bestuursovereenkomsten, d.d. 14-12-2009.

Onzekerheden en onduidelijkheden

In de besprekingen is gewisseld op welke punten onduidelijkheden en onzekerheden bestaan. Daarbij is onder andere aandacht besteed aan het bestuurlijk-juridisch kader: de opzet en werking van de tender, de status van bestuursovereenkomsten gegeven de besluitvorming van de Staten, de planologische-juridische positie van de provincie eveneens gegeven de besluitvorming van de Staten.

Voornaam punt van aandacht was ook de onduidelijkheid met betrekking tot de geluidscontour respectievelijk de ruimtelijke reservering: bijvoorbeeld in vergelijking met andere luchthavens, de benodigde geluidsruimte voor eventueel militair medegebruik, het moment waarop de uitkomsten van de Alders-tafel bekend zijn c.q. de mogelijke betekenis daarvan voor Luchthaven Twente.

Ook is aandacht besteed aan de mogelijke samenwerkingsvormen met Flughafen Münster-Osnabrück in zowel het publieke als het private domein.

Tenslotte is gesproken over de onzekerheden met betrekking tot de aantallen passagiers en welke factoren dit bepalen en welke aannames zijn gehanteerd bij de berekening hiervan en de betekenis daarvan in relatie tot de tender.

Uitgangspositie & Opgave

Uitgangspositie

De drie coalitiepartijen kijken naar gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente vanuit de volgende uitgangspositie:

- de economie van Twente is kwetsbaar, mogelijkheden om werkgelegenheid voor laag- en hoogopgeleiden vast te houden c.q. te creëren zijn schaars en de kansen die er zijn, moeten waar mogelijk worden benut;
- in Twente ligt een gebied van circa 500 ha in het hart van het stedelijk gebied van Twente met daarin gelegen een gesloten militair vliegveld met relatief lange landings/startbaan dicht gelegen aan infrastructuur (A1/Spoorlijn Hengelo-Duitsland);
- dit terrein van de luchthaven is gelegen in een qua natuur en landschap aantrekkelijk gebied, kenmerkend voor Twente;
- het benutten van de aanwezige landingsbaan en eventuele andere aanwezige infrastructuur (gebouwen etc.) als luchthaven voor zakelijk, toeristisch of recreatief vliegverkeer is daarbij een mogelijkheid. Aandachtspunt is het eventueel militair medegebruik;
- vliegen is geen doel maar een middel tot economische ontwikkeling: er kan worden gevlogen, waar dit bijdraagt aan nieuwe (innovatieve) bedrijvigheid, onder andere gekoppeld aan de Innovatiedriehoek¹.

Opgave

De coalitiepartijen zien het als een opgave van provinciaal belang om:

- de mogelijkheden van dit gebied zowel voor economische ontwikkeling als voor natuur en landschap te benutten;
- te komen tot een kansrijke, samenhangende ontwikkeling van deze mogelijkheden door een gebiedsontwikkeling te starten;
- via een tender de meest kansrijke marktvoorstellen voor de luchthavenontwikkeling aan te trekken.

De provincie Overijssel moet daarom samen met partners deelnemen aan de gebiedsontwikkeling en richting geven aan de luchthavenontwikkeling.

Partners voor de gebiedsontwikkeling

Voor het realiseren van deze ambitie zijn - naast vele andere betrokkenen en belanghebbenden - twee partners essentieel in deze gebiedsontwikkeling:

- gemeente Enschede;
- het rijk, verdeeld over verschillende departementen.

De gemeente Enschede is zowel voor de gebiedsontwikkeling als de luchthavenontwikkeling een partner. Met de stellingname van B&W Enschede ten aanzien van de bestuursovereenkomsten en de vaststelling van de structuurvisie in de Raad (d.d. 14-12-2009) is de positie helder gemarkeerd. Bij de besluitvorming in de Raad van Enschede is een aantal amendementen/moties aangenomen dat betrokken is bij de totstandkoming van dit document.

¹ Innovatiedriehoek: Kennispark, Hart van Zuid/Centraal Station Twente, Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente.

Het Rijk is een partner vanuit diverse rollen en verantwoordelijkheden, zoals onder andere eigenaar van de grond, bevoegd gezag voor de luchtzijdige kant van de luchthaven, belanghebbende wat betreft de capaciteitsopvang van Schiphol, belanghebbende voor militair medegebruik, opdrachtgever voor de ontsluiting naar de hoofdinfrastructuur (spoor & weg), etc, etc. Vanwege een aantal belangen van het rijk is luchthaven Twente in de RBML en in de Luchtvaartnota gemarkeerd als van nationale betekenis. Deze nationale betekenis is met name verbonden aan de rol die Twente kan vervullen in de capaciteitsopvang van Schiphol en het militair medegebruik. Welke rol dit zal zijn is op dit moment nog niet helder en afhankelijk van de uitkomsten van de zogenaamde Alders-tafels (Eindhoven, Lelystad, Schiphol) en de behandeling van de Luchtvaartnota in de Tweede Kamer.

De coalitiepartijen achten van groot belang dat het college bewerkstelligt dat meer helderheid wordt verkregen - mede op basis waarvan de staten kaderstellend kunnen zijn - vóór de start van de vervolprocedure.

Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente

Gebiedsregisseur

De ambities van de provincie Overijssel en de gemeente Enschede zijn hoog. Om krachtig invulling te geven aan onze rol, en om speculatie te voorkomen, willen we samen met Enschede het grondeigendom van het voormalige luchthaventerrein verkrijgen van het rijk. Voor de uitvoering van de gebiedsontwikkeling starten we samen met Enschede een entiteit die kan optreden als gebiedsregisseur. Deze gebiedsregisseur staat voor de complexe opgave de potenties en kwaliteiten van het gebied maximaal te benutten door slim in te spelen op kansen die zich voor doen dan wel deze te creëren en daarbij voortdurend sturend op kwaliteit.

Uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling

Om te komen tot de gewenste gebiedsontwikkeling achten de coalitiepartijen het van belang dat volgende punten nadrukkelijk verankerd zijn en gehanteerd worden:

- we streven naar samenhang tussen de afzonderlijke deelontwikkelingen inclusief afstemming met ontwikkeling in het omliggende gebied en daarbij in het bijzonder de Innovatiedriehoek;
- de invulling moet passen bij de schaal en aard van het landschap door daarbij de principes van ruimtelijke kwaliteit uit de Omgevingsvisie te hanteren;
- de oppervlakten voor wonen, bedrijven en luchthaven passend in de Omgevingsvisie/Omgevingsverordening en zoals gehanteerd voor de grondexploitatieberekening in het PS-voorstel gelden als uitgangspunt; de oppervlakte voor leisure geldt niet als uitgangspunt;
- ook voor toevoegingen hier bovenop gelden de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening (dat wil zeggen onder andere de SER-ladder).

Uitvoering van de gebiedsontwikkeling

Voor een goed resultaat volstaat niet alleen een heldere visie maar is ook een kwalitatief hoogstaande uitvoering van groot belang. Bij de uitvoering moeten daarom de volgende onderwerpen expliciet aandacht krijgen:

- bij de uitvoering van de gebiedsontwikkeling moet aandacht zijn voor (beeld)kwaliteit, schaal en samenhang passend bij het Twentse landschap;
- de gebiedsontwikkeling wordt zo uitgevoerd dat wordt bevorderd dat ontwikkelingen in het bijzonder ook voor individuen of kleine(re) ondernemingen toegankelijk zijn;
- de gebiedsontwikkeling moet zo opgezet worden dat leegstand, langdurige braaklegging of kwaliteitverlagende uitponing van objecten wordt voorkomen;
- het is wenselijk om afspraken hierover vast te leggen bij de oprichting van de gezamenlijke entiteit die optreedt als gebiedsregisseur.

Scheiding van exploitaties/financieringsstromen

In het verleden is door de Staten, onder andere bij monde van de motie Welten-Weijnen, helder positie ingenomen voor wat betreft de financiële betrokkenheid van de provincie Overijssel bij de exploitatie van luchthaven BV. Nu er sprake is van een gebiedsontwikkeling én de ontwikkeling van een luchthaven is het noodzakelijk de financiële betrokkenheid nader te preciseren. We hebben hierbij de volgende uitgangspunten:

- er wordt door de provincie Overijssel niet bijgedragen aan de exploitatie van een (beoogd) werkende luchthaven. Eventuele investeringen in een luchthaven vergen een afzonderlijk besluit van de staten;
- er wordt daarom uitdrukkelijk onderscheid gemaakt tussen a) gebiedsontwikkeling en b) luchthavenontwikkeling;
- de provincie Overijssel is derhalve alleen betrokken bij de grondexploitatie van de gebiedsontwikkeling;
- binnen de grondexploitatie van de gebiedsontwikkeling zijn uitdrukkelijk vereveningen mogelijk tussen geld-generende zaken (bijvoorbeeld wonen) en geldvragende zaken (bijvoorbeeld Natuur, landschap);
- er zullen geen publieke vereveningen plaatsvinden van de gebiedsontwikkeling naar de luchthavenontwikkeling.

Voorkomen van afhankelijkheden

De realisatie van de *gebiedsontwikkeling* moet snel na de start kunnen beginnen. De realisatie van de natuur (EHS), landschap en herstel bekenloop mag daarbij niet afhankelijk zijn van het succes van de tender of het succes van de exploitatie *luchthavenontwikkeling*. Daarom moet zoveel mogelijk voorkomen worden dat tussen de gebiedsontwikkeling en de luchthavenontwikkeling onderlinge afhankelijkheden bestaan c.q. ontstaan waarvan de realiseerbaarheid of de financiering niet op voorhand vaststaat. De tender bevat daarom bij voorkeur geen voorwaarden of toezeggingen waarvan de realiseerbaarheid of de financiering niet op voorhand vaststaat of die vooruit loopt op de besluitvorming daarover.

Een zorgvuldige tenderprocedure is van groot belang. Het is daarom zaak om in de voorbereiding van de tender hiervoor oog te hebben. Waar in de toepassing een discrepantie ontstaat tussen deze kaders en de situatie op dat moment worden de Staten geconsulteerd.

Vliegen

Vliegen is geen doel maar een middel om te komen tot economische ontwikkeling en daarmee extra banen voor hoog- en laaggeschoolden. Het vliegveld en daaraan verbonden activiteiten en mogelijkheden moet kansen scheppen tot nieuwe (innovatieve) bedrijvigheid. Niet alleen op het vliegveld zelf maar juist ook in de brede omgeving bijvoorbeeld gekoppeld aan de Innovatiedriehoek.

Geluidsruimte

Tegelijkertijd willen we de effecten van het vliegen (waaronder geluidsbelasting en ruimtelijke belemmeringen) zo veel mogelijk beperken. In de huidige situatie geldt een geluidscontour van circa 38,7 km²; hiermee worden diverse ontwikkelingen geblokkeerd. In het voorstel aan PS werd deze ruimtelijke reservering reeds substantieel teruggebracht tot 10,6² km² waarmee de meeste van deze ontwikkelingen mogelijk zouden worden. We hanteren daarom de volgende uitgangspunten voor vliegen en ruimtelijke inpassing daarvan:

² Uitgedrukt in 56 db(A) Lden

- we streven – in aansluiting op de raad van Enschede - naar een geluidsruimte voor de burgerluchthaven van 8 km² Lden. Deze biedt ruim voldoende ruimte voor 1,2 mln passagiers plus enige groei;
- uit het oogpunt van welzijn en volksgezondheid vinden we het verstandig een buffer te creëren van 10,6 km² - zoals qua begrenzing geduid in het PS-voorstel – waarin nieuwe woningbouw wordt vermeden. Aan GS wordt gevraagd om aan de hand van de aard van de lopende projecten in Oldenzaal te bezien of er redenen zijn om de nu voorgestelde ruimte waarin geluidgevoelige functies worden geweerd te heroverwegen dan wel anderszins hierin te voorzien.

Nationale betekenis en militair medegebruik

In de luchtvaartnota heeft luchthaven Twente een rol van nationale betekenis. Het rijk is uit hoofde van de RBML wat betreft vliegen het bevoegd gezag en uiteindelijk aan zet om hier invulling aan te geven. We zien voor de luchthaven Twente de volgende mogelijkheden:

- ? we zijn bereid een bijdrage te leveren aan de Alders-tafel - zoals eventuele capaciteitsopvang voor Schiphol en/of militair medegebruik - mits dit enerzijds de exploiteerbaarheid van de luchthaven vergroot en anderzijds het beoogde economisch effect niet in de weg zit;
- ? alvorens deze bijdrage te kunnen bepalen, dienen eventuele effecten hiervan op de benodigde geluidsruimte op korte termijn in beeld te worden gebracht;
- ? waar de geluidsruimte van 8 km² wordt overschreden zal de betekenis van capaciteitsopvang Schiphol of militair medegebruik voor de economische effecten en exploiteerbaarheid in relatie tot die extra geluidsruimte opnieuw worden gewogen;
- ? het is noodzakelijk om over deze eventuele bijdrage op korte termijn in overleg te treden met het betreffende verantwoordelijke bevoegd gezag.

Samenwerking FMO

Een vliegveld zal er alleen komen c.q. blijven als dit bedrijfseconomisch exploiteerbaar is en mogelijkheden biedt. Dit stelt eisen aan de condities waaronder het vliegveld aan de markt wordt aangeboden. Daarbij moeten eventuele commerciële samenwerkingsmogelijkheden met andere luchthavens benut kunnen worden. Commerciële samenwerking tussen de locaties FMO en Twente wordt daarom niet uitgesloten in de tender.

Onzekerheid over getallen

Tijdens de voorbereiding van de Statenbehandeling is onzekerheid ontstaan over het aantal potentiële passagiers voor de luchthaven Twente. Het PS-voorstel is doorgerekend op 1,2 mln passagiers. Het potentiële aantal passagiers bepaalt in hoge mate het marktperspectief van de toekomstige exploitant en daarmee de kans op een bedrijfseconomisch rendabele exploitatie. Dit potentiële aantal passagiers is afhankelijk van vele factoren, echter de begrippen propensity to fly (PtF) en catchment-area spelen daarin een belangrijke rol.

Duidelijkheid over het aantal potentiële passagiers geeft een indicatie van de haalbaarheid van de tenderprocedure voor een burgerluchthaven. De daadwerkelijke haalbaarheid kan alleen worden bepaald in die tender. Het heeft echter geen zin om een tender te starten als op grond van de potentiële passagiersaantallen de onhaalbaarheid van een succesvolle uitkomst van de tender op voorhand vast staat. Echter tussen de deskundigen bestaat verschil van opvatting over de gehanteerd aannames voor de catchment area en de PtF en daardoor onduidelijkheid over het potentiële aantal passagiers. Het is daarom wenselijk de bandbreedtes in potentiële passagiersaantallen die daardoor ontstaan inzichtelijk te maken.

Geleiding van de mobiliteit

De ambitie om een luchthaven en andere economische activiteiten te realiseren, is bepalend voor de intensiteit van de vervoerstromen. Om de mobiliteit in goede banen te leiden, worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- goede bereikbaarheid van de luchthaven per auto en openbaar vervoer is cruciaal.
- inzet is om additionele infrastructuur zoveel mogelijk te beperken;
- de eventuele aanleg of aanpassing van infrastructuur dient qua dimensionering te passen bij de vervoersstromen en goed ingepast te worden;
- doorgaand autoverkeer door het gebied moet zo veel mogelijk worden teruggedrongen c.q. voorkomen, onder andere door zo min mogelijk doorgaande autoroutes in het gebied te realiseren of door bestaande te onderbreken;
- het PS-voorstel om vliegveldgebouwen aan de noordzijde te plaatsen om de vervoerstromen door het gebied te beperken, past hier goed in;
- in het programma A1-zone zullen een nieuwe aansluiting op de A1 en een nieuwe voorstadhalte nader worden beschouwd; deze vormen dus nu geen onderdeel van de besluitvorming.

Grootschalige Leisure

In de originele - ter inzage gelegde - versie van de plannen waren drie grootschalige leisurevoorzieningen opgenomen. In het PS-voorstel was dit reeds teruggebracht tot 1 grootschalige leisurevoorziening en 1 kleinschaliger leisurevoorziening. De plek bij het luchthaventerrein voor grootschalige leisure heeft in het PS-voorstel een gemengde bestemming leisure/bedrijventerrein. Daarbij werd verondersteld dat deze locatie vanwege de synergievoordelen voor luchthavenontwikkeling onderdeel zou zijn van de luchthaven-tender.

Echter de coalitiepartijen zien een spanning tussen de grootschaligheid van deze ontwikkeling, de omvang van de daarbij behorende verkeersstromen en het kleinschalig landschap en de ruimtelijke kwaliteit. Met betrekking tot eventuele leisure zijn wij overeengekomen dat deze qua omvang moet passen bij de Twentse schaal, daarbij kunnen verschillende alternatieven worden beschouwd. De ontwikkeling van deze leisure dient bovendien geen onderdeel te zijn de luchthaventender. Deze keuze moet overigens in directe samenhang gezien worden met het gestelde in de paragraaf *Voorkomen van afhankelijkheden*.

De coalitiepartijen vragen daarom het college om samen met de gemeente Enschede nader te onderzoeken welke werkgelegenheids- en financiële effecten leisure op Twentse schaal c.q. verspreide kleinschalige leisure hebben ten opzichte van het PS-voorstel en zonodig voorstellen aan de Staten te doen hoe deze effecten kunnen worden weggenomen. Daarbij tevens te bezien wat de eventuele financiële effecten van het buiten de luchthaventender plaatsen van leisure heeft en ook hier zo nodig voorstellen te doen om deze effecten weg te nemen.

Tender luchthavenontwikkeling

Afbakening van de Tender

Het exploiteren van alleen een luchthaven sec is bedrijfseconomisch niet of nauwelijks rendabel. Daarom worden - naast de luchthaven zelf - ook een aantal andere activiteiten onderdeel gemaakt van de exploitatie luchthaven.

Anderzijds willen we waar mogelijk activiteiten met een geldgenerend vermogen onderdeel maken van gebiedsontwikkeling zodat de opbrengsten hiervan ten goede komen aan de grondexploitatie van de gebiedsontwikkelingen. Hierdoor kunnen er meer middelen beschikbaar komen voor geldvragende zaken zoals bijvoorbeeld aanpassing en inpassing van infrastructuur of bijvoorbeeld het vergroten van de kwaliteit van het landschap.

Daarom achten de coalitiepartijen het wenselijk op voorhand duidelijk te markeren welke onderdelen wél deel uitmaken van de tender luchthavenontwikkeling en welke daarmee juist niet. Naar oordeel van de coalitiepartijen zou de tender luchthaven zich uitsluitend moeten richten op:

- het realiseren en/of exploiteren van een luchthaven (gebouwen, terreinen, luchtzijdige infrastructuur etc etc);
- bijbehorende infrastructuur op het terrein zelf zoals parkeervoorzieningen en de weginfrastructuur;
- de direct daarbij gelegen of aansluitende bedrijventerreinen met een maximum van 60 ha bruto en 20 ha netto.

Bedrijventerreinen in de tender

Wat betreft deze bedrijventerreinen willen we voorkomen dat deze concurreren met andere bedrijventerreinen in Twente. Immers in Twente bestaat reeds een ruime voorraad aan (plannen voor) bedrijventerreinen; ook is de herstructureringsopgave in Twente groot. We achten het daarom wenselijk over de hier bedoelde bedrijventerreinen de volgende afspraken te maken:

- omdat de activiteiten hetzij platformgebonden dan wel luchthavengebonden moeten zijn, wordt voldaan aan de omgevingsvisie/Omgevingsverordening. Dit wordt als provinciaal belang zowel in de tender als in het bestemmingsplan geborgd;
- om de potenties van de Innovatiedriehoek maximaal te benutten en onderlinge concurrentie te voorkomen, wordt de programmering met de andere twee locaties van de Innovatiedriehoek afgestemd.

Maximale looptijd

In analogie met de raad van Enschede spreken coalitiepartijen uit dat na de tender en tenminste binnen een termijn van circa 5 jaar vanaf de besluitvorming wordt beoordeeld of dit leidt tot daadwerkelijk uitvoerbare en exploitabele mogelijkheden voor het luchthavengebied waarbij afhankelijk van die beoordeling de bestuursovereenkomst met Enschede en rijk kan worden aangepast

Overige aandachtspunten

De gronden voor de luchthaven worden bij voorkeur in erfpacht uitgegeven. Hiermee worden enerzijds de financieringslasten voor de exploitant verlaagd, maar is anderzijds voor de toekomst zeggenschap en de eventuele opbrengst van waardeestijging van publieke zijde geborgd. In een onverhoopt voortijdige stop van de exploitatie door exploitant is de positie van de gemeente Enschede en de provincie Overijssel daarmee eveneens geborgd.

Tweede aandachtspunt in de tenderprocedure is dat volstrekt duidelijk wordt gemaakt welke voorwaarden, voorzieningen en condities door de partners (rijk, gemeente, provincie) worden gesteld. Een daarvan is dat er geen overdrachten vanuit de gebiedsontwikkeling naar de luchthaven mogelijk zijn. Ook zal volstrekt duidelijk worden gemaakt dat de provincie Overijssel noch als aandeelhouder, noch als mede-exploitant, noch als subsidiënt richting de luchthaven zal optreden.

Vervolgprocedure

Coalitiepartijen spreken de volgende vervolgstappen af:

- het college vragen om te komen tot een procedurele en inhoudelijke reactie op de inhoud van dit document;
- aan het college te vragen te bezien - gegeven het verwerpen van structuurvisie B - hoe de positie van de provincie planologisch helder kan worden verankerd waarbij een provinciale structuurvisie een mogelijkheid is. Daarbij te bezien, gegeven de stappen in het planvormingsproces tot nu toe, of een nieuwe MER-procedure wettelijk noodzakelijk is;
- de uitkomsten Alders-tafel en/of militair medegebruik tijdig voor de start van de vervolgprocedure en in overleg met de partners op zijn merites te beoordelen;
- Dit document aan de leden van de Provinciale Staten en de leden van GS toe te sturen.

Verzoek aan GS

GS wordt verzocht om:

- aan PS kenbaar te maken hoe het gestelde in deze brief en bijlage wordt beoordeeld, op welke wijze dit zal worden gerealiseerd, hoe zij procedureel het vervolg vorm wil geven en daarbij aandacht te geven aan de rol van PS;
- samen met de gemeente Enschede in overleg te treden met het rijk om de ruimtelijke reservering van de burgerluchthaven Twente terug te brengen tot 8 km²;
- samen met het rijk en de gemeente Enschede te bewerkstelligen dat voor de start van de vervolgpprocedure helderheid ontstaat of en hoe de overloop van Schiphol en/of militair medegebruik eventueel invulling kan krijgen onder de voorwaarden zoals verwoord in deze brief;
- op korte termijn de bandbreedtes van potentiële passagiers inzichtelijk te maken en te beoordelen of op grond hiervan kan worden geconcludeerd dat op voorhand een kansrijke tender onhaalbaar kan worden geacht;
- samen met de gemeente Enschede nader te onderzoeken welke werkgelegenheids- en financiële effecten leisure op Twentse schaal c.q. verspreide kleinschalige leisure hebben ten opzichte van het PS-voorstel en zonodig voorstellen aan de Staten te doen hoe deze effecten kunnen worden weggenomen. Daarbij tevens te bezien wat de eventuele financiële effecten van het buiten de luchthaventender plaatsen van leisure heeft en ook hier zo nodig voorstellen te doen om deze effecten weg te nemen;
- inzichtelijk te maken welke publieke belangen zijn verbonden met snelle realisering van EHS, landschap en waterhuishouding en hoe die kunnen worden geborgd (in bestemming of geld);
- de kaders zoals gesteld in bijgaand document met de betrokken partners te bespreken en de consequenties van dit document voor de bestuursovereenkomsten in beeld te brengen en daarover in overleg te treden met betrokken partners om te komen tot nieuwe afspraken;
- te bezien of en hoe de provinciale belangen, rol en positie voor het vervolg voldoende zijn c.q. kunnen worden geborgd, en zo nodig voorstellen te doen om deze alsnog voldoende te borgen. Daarbij te bezien, gegeven de stappen in het planvormingsproces tot nu toe, of een nieuwe MER-procedure wettelijk noodzakelijk is.

Namens het CDA,

namens de PvdA,

namens de VVD,

P. Antuma

W. Dalhuisen

I. Steinmetz-Bakker