

Vergaderjaar 2010–2011

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 37

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 1 oktober 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 22 juni 2010 inzake de gebiedsontwikkeling Twente (Kamerstuk 31 936, nr. 29).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 30 september 2010. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Ten Broeke

Adjunct-griffier van de commissie,
Tijdink

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzma, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Slob, A. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Broeke, J.H. ten (VVD), Fng voorzitter, Ouweland, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Sharpe, J.E.J.W. (PVV), Nieuwenhuizen, C. van (VVD), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Lucas-Smeerdijk, A.W. (VVD), Verhoeven, K. (D66) en Koolmees, W. (D66).
Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Peters, M. (GL), Vacature (CU), Atsma, J.J. (CDA), Lodders, W.J.H. (VVD), Vermeij, R.A. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Hijum, Y.J. van (CDA), Klaveren, J.J. van (PVV), Harbers, M.G.J. (VVD), Thieme, M.L. (PvdD), Uitslag, A.S. (CDA), Karabulut, S. (SP), Jong, L.W.E. de (PVV), Braakhuis, B.A.M. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Agema, M. (PVV), Neppérus, H. (VVD), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), Veldhoven, S. van (D66) en Ham, B. van der (D66).

1

Hoe verhouden de verschillende rapporten van de Alderstafels zich tot de luchthaven Twente, en meer specifiek tot de business case daarvoor?

Naar aanleiding van het advies van de Alderstafel over de toekomst van Schiphol en de regio voor de middellange termijn (oktober 2008) heeft het kabinet de heer Alders gevraagd om te onderzoeken of er 70 000 niet-mainportgebonden vliegtuigbewegingen per jaar geaccommodeerd kunnen worden op de regionale luchthavens. Hierbij wordt in eerste instantie gekeken naar de luchthavens Eindhoven en Lelystad omdat de overige regionale luchthavens buiten de catchment area van Schiphol liggen en zodoende geen alternatief zijn voor het niet-mainport gebonden verkeer van Schiphol dat deze catchmentarea wil bedienen. Zoals ook in de luchtvaartnota is aangegeven kan de luchthaven Twente hierin mogelijk wel een ondersteunende rol vervullen.

In het kader van de business case Twente is daarom geen rekening gehouden met een extra capaciteitsopgave als gevolg van het Aldersakkoord, een eigenstandige ontwikkeling van de luchthaven Twente is hierin uitgangspunt.

2

Zal, nu Eindhoven Airport overloop van Schiphol slechts beperkt lijkt te kunnen opvangen en nu in het overleg rond Lelystad Airport nog weinig vaart lijkt te zitten, de luchthaven Twente in aanmerking komen voor het deels overnemen van de 70 000 uit te plaatsen vluchten van Schiphol? Zo ja, wat zou de invloed daarvan zijn op de geluidscontouren?

Dit ligt niet voor de hand aangezien de luchthaven Twente buiten de catchmentarea van Schiphol ligt. Twente is zodoende geen alternatief voor het niet-mainportgebonden verkeer dat dit deze catchmentarea wil bedienen.

3

Kan er sprake zijn van directe of indirecte financiële steun voor de luchthaven Twente vanuit het Rijk of vanuit Schiphol in het geval van overloop van burgerluchtvaartverkeer door de luchthaven Twente?

Zoals in de kamerbrief van 11 december 2009 (31 936, nr. 17) en de bijbehorende bijlage is aangegeven is het Rijk bereid om, als dat bijdraagt aan een snelle en succesvolle aanbesteding van de luchthaven en wanneer dit volgens de regels van staatssteun mogelijk is, in beperkte mate te investeren in de infrastructuur van de luchthaven. Het gaat dan om een bedrag van maximaal € 3 mln. waarvan reeds € 1.2 mln. is ingezet in de voorbereidingen van de exploitatie van de interimfase.

4

Hoeveel bedragen de totale overheidsbijdragen aan deze heringebruikname van de luchthaven Twente en welk deel hiervan komt voor rekening van het Rijk?

In antwoord op vraag 3 is reeds aangegeven hoeveel het Rijk bereid is om bij te dragen aan de heringebruikname van de luchthaven. De gemeente Enschede heeft aangegeven bereid te zijn eenzelfde bedrag (€ 3 mln.) te investeren in de infrastructuur van de luchthaven.

Daarnaast zullen de provincie Overijssel en gemeente Enschede kosten maken voor de realisatie van de totale gebiedsontwikkeling (zoals bouwrijp maken, ontwikkeling EHS) die vervolgens via de grondexploitatie moeten worden terugverdiend; het Rijk maakt nog kosten voor de sanering van de grond. Deze kosten zijn niet direct terug te voeren op de heringebruikname van de luchthaven maar op de totale gebiedsontwik-

keling, zie voor een toelichting op deze kosten vraag 15 en de antwoorden op vraag 49 en 50.

5

Is het waar dat de geluidszone waarvoor nu in de structuurvisie ruimte wordt gereserveerd, is berekend op basis van een fictieve vlootmix die helemaal niet op Twente kan vliegen, omdat de startbaan daarvoor zou moeten worden verlengd en op baansterkte PSN65 zou moeten worden gebracht?

In de structuurvisie is gerekend met een door de projectorganisatie (Vliegwieltwente Maatschappij i.o.) aangenomen vlootsamenstelling die gebaseerd is op de vlootsamenstellingen van regionale luchthavens die zich eveneens richten op het zakelijke en chartersegment. Deze vlootsamenstelling kan zonder verlenging van de baan gebruik maken van de luchthaven Twente. Afhankelijk van de daadwerkelijke vlootmix en het bestemmingspakket, gebaseerd op het exploitatiemodel van een via de aanbesteding te selecteren exploitant, zal gezien moeten worden welke baansterkte nodig is.

6

Is het waar dat, door de huidige veiligheidszones op baansterkte te brengen en nieuwe veiligheidszones (van 2x300 meter) aan te leggen, de effectieve startbaan wordt verlengd tot 3000 meter en de totale baanlengte 3600 meter wordt? Zo ja, is dat voor de luchthaven Twente wel nodig, gezien het feit dat andere regionale vliegvelden (Groningen, Maastricht en Rotterdam) met een kleinere startbaan toe kunnen?

Zoals bij vraag 5 is aangegeven zal afhankelijk van de daadwerkelijke vlootmix en het bestemmingspakket gebaseerd op het exploitatiemodel van een via de aanbesteding te selecteren exploitant, gezien moeten worden hoe de baan zal worden ingezet.

De toekomstige exploitant heeft de mogelijkheid om de complete baanlengte van 3000 meter volledig operationeel te benutten. Aan beide zijden van de bestaande baan zal in dat geval een nieuwe obstakelvrije veiligheidszone worden ingericht die onverhard mag zijn. Om volledige operationele benutting van de beschikbare landingsbaan niet op voorhand onmogelijk te maken wordt hier in de structuurvisie in ruimtelijke zin rekening mee gehouden. Het gaat dan dus niet om een effectieve, verharde, baanlengte van 3600 meter maar om een verharde baanlengte van 3000 meter.

7

Zijn er al besluiten genomen over de maatregelen die nodig zijn om de startbaan te verlengen en op baansterkte te brengen?

Nee.

8

Welke partij betaalt de uitvoering van de maatregelen die nodig zijn om de startbaan te verlengen en op baansterkte te brengen?

Zoals is aangegeven in antwoord op vraag 6 wordt uitgegaan van een operationele benutting van de huidige baanlengte van 3000 meter. Bij de aanbesteding zal blijken of daarvoor investeringen noodzakelijk zijn en hoe de financiering zal plaatsvinden.

9

Is het wel reëel om uit te gaan van het uitvoeren van intercontinentale vluchten vanaf de luchthaven Twente, gezien de marginale positie van de

luchthaven, de kosten die dat met zich meebrengt, het feit dat Twente niet de overloop van Schiphol hoeft op te vangen omdat Eindhoven Airport dat gaat doen?

Allereerst wil ik aangeven dat niet alleen Eindhoven Airport het niet-mainportgebonden Schipholverkeer zal accommoderen maar dat ook mogelijkheden op de luchthaven Lelystad worden onderzocht. Verder zal uit de aanbesteding van de exploitatie van de luchthaven moeten blijken welke mogelijkheden marktpartijen zien voor de ontwikkeling van de luchthaven Twente.

10

Waar worden de aanvliegeroutes voor landen en stijgen op de luchthaven Twente voorzien?

In het Deelrapport Geluid behorende bij het plan MER van de gebiedsontwikkeling Twente is aangegeven welke vliegroutes voor vertrekkend verkeer zijn gebruikt voor de berekeningen van de geluidsbelasting en hoe aankomend verkeer hierin wordt meegenomen. Hierbij wordt bestaand stedelijk gebied zo veel mogelijk ontzien. Indien de aanbesteding leidt tot een exploitant dan zullen de routes in de MER-procedure om tot een luchthavenbesluit te komen verder worden geconcretiseerd.

11

Bevinden de aanvliegeroutes voor de luchthaven Twente zich ook in Duits luchtruim? Zo ja, is er overleg geweest met de Duitse bevoegde instanties?

De projectorganisatie heeft gedurende de planvorming veelvuldig overleg gevoerd met de lokale (Duitse) overheden. In het kader van het luchthavenbesluit zal er overleg worden gevoerd met de Duitse instanties die verantwoordelijk zijn voor het Duitse luchtruim. Overigens is het niet gebruikelijk dat er voor groot verkeer op luchthavens met luchtverkeersleiding wordt gewerkt met vaste aanvliegeroutes.

12

Worden bij de voorbereiding van het luchthavenbesluit voor de luchthaven Twente ook de effecten in kaart gebracht voor het Duitse grondgebied? Op welke wijze worden Duitse besturen bij de voorbereiding van het luchthavenbesluit betrokken?

Ja. Bij de voorbereidingen van een luchthavenbesluit moeten de effecten binnen een bepaald plangebied, los van de landsgrenzen, in kaart worden gebracht. De afmeting van het plangebied wordt bepaald door een inschatting waarbinnen effecten redelijkerwijs te verwachten zijn. De Wet milieubeheer bevat een regeling voor activiteiten met mogelijk grensoverschrijdende gevolgen. Hierin wordt vanzelfsprekend voorzien in het betrekken en/of informeren van buitenlandse autoriteiten.

13

Klopt het dat de recreatieve ontheffingen, die de minister van Defensie de luchthaven Twente voor een periode van 3 jaar heeft verstrekt, eind dit jaar aflopen? Zo ja, wie is er nu bevoegd gezag en worden er nu weer ontheffingen afgegeven voor een zogenaamde «interim-periode», zonder dat er een formeel luchthavenbesluit voor een burgerluchthaven aan ten grondslag ligt?

Het militaire aanwijzingsbesluit is nog van kracht en er kunnen ontheffingen worden gegeven voor civiel medegebruik. De minister van Defensie is samen met de minister van Verkeer en Waterstaat derhalve het

bevoegd gezag voor het verlenen van artikel-34 ontheffingen op het militaire aanwijzingsbesluit voor (recreatief) civiel verkeer. Er is geen sprake van een situatie dat er geen formeel luchthavenbesluit is.

14

Wanneer wordt een nulmeting gehouden in verband met de leefbaarheid voor en de gezondheid van inwoners van Twente binnen de kleine en ruimere geluidscontour?

Na de vaststelling van de provinciale ruimtelijke visie heeft de projectorganisatie contact opgenomen met de gemeenschappelijk gezondheidsdienst om te vragen of zij een onafhankelijk onderzoek kunnen uitvoeren naar de hinder van de gebiedsontwikkeling. Binnenkort wordt een voorstel voor een opzet voor zo'n onderzoek verwacht.

Verder zullen bij de totstandkoming van een luchthavenbesluit, indien nodig aanvullend op de reeds verrichte onderzoeken in het kader van de structuurvisie, effecten in kaart worden gebracht van het gebruik van de luchthaven.

15

Is de beschikbaarstelling van € 15,6 miljoen door de provincie voor de ontwikkeling van «leisure op een Twentse schaal» en de versnelde realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur een eenmalige actie?

Het is niet aan mij om me hierover uit te spreken, dit is de verantwoordelijkheid van de Provinciale Staten van Overijssel.

16

Kunnen de ontwikkeling van «leisure op een Twentse schaal» en de versnelde realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur meteen beginnen? Zo nee, waarom niet?

De regio is verantwoordelijk voor de realisatie van de gebiedsontwikkeling. Zij zullen in kaart moeten brengen in welke volgorde en fasering ontwikkelingen gerealiseerd zullen worden. Zoals u aangeeft bij vraag 15 heeft de provincie Overijssel middelen beschikbaar gesteld om dit versneld op te pakken.

17

Wat bedoelt u met «de leisure zal op Twentse schaal worden ingevuld»? Kunt u garanderen dat deze «Twentse schaal» de business case niet beperkt of op enigerlei wijze in gevaar brengt?

Ik wijs er op dat dit een verantwoordelijkheid is van de provincie Overijssel. Provinciale Staten van Overijssel heeft in de ruimtelijke visie op de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving aangegeven dat de leisure op Twentse schaal zal worden ingevuld. Provinciale Staten heeft dit nader ingevuld door aan te geven dat initiatieven in dat verband moeten aansluiten bij de ontwikkelingen in de omgeving en de nagestreefde ruimtelijke kwaliteit. Negatieve effecten op de grondexploitatie en de tender van de luchthaven van deze invulling van de leisure zijn door Gedeputeerde Staten financieel gecompenseerd. Het is straks aan de regio om te beoordelen welke vormen van leisure aansluiten bij de «Twentse schaal».

18

Op hoeveel hectares van de geplande oppervlakte nieuwe natuur bevindt zich al natuur?

Uit de Ruimtelijke visie gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving leid ik af dat de EHS aan de zuidzijde met 170 ha. wordt vergroot. Hiervan ligt 44 ha. buiten de rijksgronden, waarvan 20 ha. reeds bestaande natuur is en 24 ha. bestaat uit landbouwgrond. De omvang van 126 ha binnen de rijksgronden is volledig getypeerd als nieuwe natuur. In totaal zal aan de noordoostzijde van het gebied ca. 40 ha aan de EHS worden onttrokken. Per saldo resteert een toevoeging aan de EHS van 130 ha. waarvan 20 ha. reeds bestaande natuur is. Volledigheidshalve wijs ik u er op dat de vaststelling van de omvang en begrenzing van de EHS een primaire verantwoordelijkheid is van de provincie Overijssel.

19

Hoeveel hectares van de geplande nieuwe natuur bestaan uit al bestaande landgoederen en agrarische bedrijven?

Zie het antwoord op vraag 18.

20

Wat was de afweging voor het betrekken van gelden voor de Ecologische Hoofdstructuur bij de gebiedsontwikkeling van de luchthaven Twente?

Voor de realisatie van nieuwe Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is door het Rijk geld beschikbaar gesteld aan Provincies middels het Investeringsfonds Landelijk Gebied (ILG). Het is een afweging van de Provincie Overijssel óf en hoe deze gelden uit het ILG worden ingezet. Uit de Ruimtelijke visie gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving leid ik af dat de provincie op deze manier op een robuustere wijze invulling wil geven aan de EHS. De versterking van de EHS aan de zuidkant wordt gecombineerd met herstel van de beekstructuur en versterking van de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit.

21

Wat zijn de gevolgen van het betrekken van gelden voor de Ecologische Hoofdstructuur bij de gebiedsontwikkeling van de luchthaven Twente voor de verwerving en de inrichting van Ecologische Hoofdstructuurgronden elders in de provincie?

Door realisatie van EHS binnen de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving wordt een deel van de provinciale EHS opgave ingevuld. Dat kan betekenen dat elders in de provincie minder grond hoeft te worden verworven voor de inrichting van nieuwe EHS.

22

Hoe verhoudt de noodzaak van een goede afwatering in verband met de veiligheid van de burgerluchtvaart zich tot het voornemen van bekenherstel aan de zuidzijde van het vliegveld?

In het detail-ontwerp en de uitvoering van de gebiedsontwikkeling zal op de raakvlakken van functies gezocht moeten worden naar een optimale afstemming. In dit geval betekent dit dat er een goede afstemming moet zijn tussen afwatering enerzijds en herstel van de bekenstructuur anderzijds. In het programma van eisen ten behoeve van het ontwerp voor de EHS worden voorwaarden opgenomen ten einde de vliegveiligheid te garanderen.

23

Bevat de oppervlakte nieuwe natuur de hectares grond die bedoeld zijn als compensatie voor de gronden aan de noordzijde die uit de Ecologische Hoofdstructuur gehaald worden? Zo ja, om hoeveel hectares gaat het?

Zie het antwoord op vraag 18.

24

Wat gaat er gebeuren met de reeds bestaande natuur binnen het toegewezen nieuwe natuurgebied? Blijft het in haar huidige vorm bestaan of gaat men ook hier ingrijpen?

De provincie Overijssel en de gemeente Enschede zijn verantwoordelijk voor de uitvoering en de fasering van de gebiedsontwikkeling. Uit de Ruimtelijke visie gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving leid ik af dat een inrichtingsplan zal worden opgesteld voor het aan de EHS toe te voegen gebied. Ingrepen zullen in ieder geval bestaan uit het herstel van de bekenstructuur.

25

Zal de bestaande authentieke natuur aan de noordzijde, gezien de grote ecologische waarde, pas vernietigd worden als er zekerheid is over een particuliere exploitant voor de luchthaven Twente? Zo nee, waarom niet?

De provincie Overijssel en de gemeente Enschede zijn verantwoordelijk voor de uitvoering en de fasering van de gebiedsontwikkeling. Het ligt in de rede om met de inrichting van het luchtvaartgebonden gebied te beginnen wanneer er een exploitant gevonden is.

26

Wordt de natuur die aanwezig is op het terrein van het vliegveld zelf wel meegerekend met de oppervlakte nieuwe natuur? Zo ja, geeft dit niet een vertekend beeld van de zogenoemde natuurwinst van dit project?

Zie het antwoord op vraag 18.

27

Welke gevolgen heeft het huidige plan voor de luchthaven Twente voor het nabijgelegen Natura 2000-gebied Lonnekermeer? Kunnen de natuurdoelstellingen behaald worden? Welke consequenties heeft de Europese bescherming van het gebied voor de mogelijkheden voor de ontwikkeling van de luchthaven? Welke consequenties heeft de uitstoot door extra verkeer en vliegverkeer voor de milieuruimte voor agrariërs nabij Natura 2000-gebieden in Twente?

In het plan MER van de gebiedsontwikkeling Twente is aangegeven welke effecten er optreden tijdens het gebruik van de luchthaven Twente. Hierbij is eveneens gekeken naar de Natura 2000 gebieden. Voor het Lonnekermeer wordt hierin geconcludeerd dat er geen negatieve effecten worden verwacht op de instandhoudingsdoelstellingen van het gebied, de vogels aanwezig in het gebied kunnen wel negatieve gevolgen ondervinden van verstoring.

28

Bent u van plan het standpunt van de provincie Overijssel rond een iets kleinere geluidscontour zonder meer over te nemen, of acht u het denkbaar een ruimere zone vast te stellen, bijvoorbeeld als een potentiële exploitant daarom vraagt?

Voor luchthavens van nationale betekenis is het Rijk het Bevoegd Gezag die de geluidscontour (door middel van grenswaarden in handhavingspunten) vaststelt in een luchthavenbesluit. 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 en welke aanvraag voor een luchthavenbesluit daar bij hoort. Het luchthaven-

besluit wordt vervolgens op basis van de aanvraag van de initiatiefnemer na een weging van belangen genomen, het is prematuur om op deze besluitvorming vooruit te lopen. Wel ligt het voor de hand dat de initiatiefnemer in zijn aanvraag rekening houdt met de wensen en eisen van de belangrijkste stakeholders.

29

Kunt u op een kaart aangeven waar de geluidscontour van 48 dB(A) globaal komt te liggen?

Op basis van de in de structuurvisie aangenomen vlootsamenstelling is in het Deelrapport Geluid behorende bij het plan MER van de gebiedsontwikkeling Twente indicatief op kaart aangegeven waar de geluidscontour van 48 dB(A) zou kunnen liggen. De aanbesteding van de exploitatie van de luchthaven zal aangeven of er vanuit de markt voldoende interesse is voor de exploitatie van de luchthaven Twente en welke aanvraag voor een luchthavenbesluit daar bij hoort. Het luchthavenbesluit wordt vervolgens op basis van de aanvraag van de initiatiefnemer, met afweging van alle belangen, opgesteld waarbij op kaartmateriaal wordt aangegeven welke geluidszones daar bij horen.

30

Welk effect heeft een kleinere geluidscontour van 8 vierkante kilometer op de business case voor de luchthaven Twente? Is het bijvoorbeeld waar dat een kleinere geluidscontour betekent dat er minder vliegbewegingen mogelijk zijn, wat leidt tot lagere opbrengsten?

Het aantal vliegtuigbewegingen en de vlootmix die is gehanteerd bij de opstelling van de businesscase is af te handelen binnen een geluidszone van 8 km². Er is dus geen effect op die businesscase. Extra kaders met betrekking tot de geluidszone geven een potentiële exploitant wel minder ruimte en flexibiliteit in de exploitatie van de luchthaven. Het is niet op voorhand aan te geven of dit tot lagere opbrengsten leidt, dit is afhankelijk van het exploitatiemodel van de exploitant. De aanbesteding van de exploitatie van de luchthaven zal aangeven of er vanuit de markt voldoende interesse is voor de exploitatie van de luchthaven Twente en welk exploitatiemodel de markt wil hanteren.

31

Hoe ver zijn de voorbereidingen op de aanbesteding gevorderd?

Half mei is een openbare aanbestedingsprocedure gestart voor de werving van een adviesteam om de aanbesteding van de exploitatie van de luchthaven te begeleiden. Deze procedure wordt eind september 2010 afgerond.

Dit aanbestedingsteam zal de aanbesteding verder uitwerken.

32

Hoe snel kan de luchthaventender georganiseerd worden en op welke termijn kan duidelijkheid worden verkregen over de vraag of er een exploitant beschikbaar is?

De regionale partijen hebben een globaal plan van aanpak opgesteld dat moet worden gereviewd door het aanbestedingsteam. Dit globale plan van aanpak gaat uit van een doorlooptijd van de aanbesteding van 18 maanden. Op basis van deze doorlooptijd zal in het 2^e kwartaal van 2012 duidelijkheid worden verkregen over een beschikbare en gecontracteerde exploitant.

33

Is er een deadline voor het vinden van een exploitant? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

In principe is er geen deadline. De gemeenteraad van Enschede heeft in haar besluit opgenomen dat men binnen ca. 5 jaar na december 2009 wil evalueren of er sprake is van een uitvoerbare en exploitabele mogelijkheid voor het luchthavengebied. Daarnaast vraagt de inwerkingtreding van de nieuwe Wet luchtvaart uiterlijk september 2014 om een luchthavenbesluit voor de regionale luchthavens, waaronder de luchthaven Twente. Ik heb u eerder aangegeven dat de aanbesteding voortvarend zal worden opgepakt, dat blijkt uit de formatie van een aanbestedingsteam die de aanbesteding zal oppakken.

34

Wat zijn de consequenties indien er op korte of middellange termijn geen exploitant voor de luchthaven gevonden kan worden?

Daar kan ik op dit moment niet op ingaan, laten we eerst de resultaten van de aanbesteding afwachten. Wanneer de aanbesteding geen resultaten geeft zal op basis van die situatie en de mogelijke consequenties besluitvorming over het vervolgtraject moeten plaatsvinden.

35

Hebben zich al potentiële exploitanten voor de luchthaven Twente gemeld? Zo ja, hoeveel van hen zijn er nog in beeld? Waren daar ook marktpartijen bij die tijdens de planfase hun interesse kenbaar hadden gemaakt?

Zoals in antwoord op vraag 31 en 32 is aangegeven is de aanbesteding van de exploitatie van de luchthaven Twente nog niet gestart. Er is daarmee nog geen formele mogelijkheid voor potentiële exploitanten om hun interesse kenbaar te maken. Via de media en eerder tijdens marktconsultaties gedurende de planfase hebben verschillende partijen aangegeven mogelijk geïnteresseerd te zijn in de exploitatie van de luchthaven Twente.

36

Welk type eisen hebben potentiële exploitanten op tafel gelegd?

Zoals in antwoord op vraag 35 is aangegeven is de aanbesteding van de exploitatie van de luchthaven Twente nog niet gestart. Er is daarmee nog geen formele mogelijkheid voor potentiële exploitanten om hun interesse en/of wensen kenbaar te maken.

37

Welke mogelijkheden zijn er, in het licht van het aanbestedingsproces, om onmiddellijk luchtvaartverkeer op gang te brengen?

De Wet luchtvaart biedt de mogelijkheid om een vrijstelling te verlenen van het verbod om een luchthaven in bedrijf te hebben zonder dat daarvoor een civiel luchthavenbesluit genomen is. Indien een exploitant zo spoedig mogelijk met het exploiteren van de luchthaven Twente wil beginnen, zou het wellicht een optie zijn dat de minister van VenW hem een vrijstelling geeft. Een overweging daarbij kan zijn dat de procedure om te komen tot het beoogde luchthavenbesluit voor de luchthaven Twente niet kan worden afgerond voor het ingaan van de zomer- of winterdienstregeling van de door de exploitant aangetrokken luchtvaartmaatschappijen. Teneinde de exploitatie van de luchthaven niet in gevaar te brengen kan het verlenen van een vrijstelling mogelijk soelaas bieden.

Aan de vrijstelling kunnen voorwaarden (bijvoorbeeld regels en grenswaarden met het oog op de geluidsbelasting) worden verbonden om de omgeving van de luchthaven te beschermen tegen de geluidsbelasting van het luchtverkeer. De procedure voor een vrijstelling voorziet in uitgebreide inspraak zoals geregeld in de Algemene wet bestuursrecht. Vervolgens staat bij een vrijstelling rechtstreeks beroep open bij Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Verder biedt de crisis- en herstelwet, specifiek voor de luchthaven Twente, de mogelijkheid om het eerste luchthavenbesluit voor de burgerluchthaven vast te stellen bij ministeriele regeling in plaats van bij Algemene Maatregel van Bestuur. De procedure voor het tot stand komen van dit besluit kan daardoor met ca. 5 maanden worden verkort.

Daarnaast biedt de crisis- en herstelwet enkele algemene versnellingsmogelijkheden waaronder versnelling van het beroep en geen verplicht alternatieven onderzoek waardoor besluitvorming versneld kan plaatsvinden.

38

Wie is eindverantwoordelijk voor het organiseren van de luchthaventender?

De provincie Overijssel en gemeente Enschede zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving, inclusief de aanbesteding van de exploitatie van de luchthaven (de luchthaventender).

39

Waaruit zal de medewerking van het Rijk aan de tender voor de exploitatie van luchthaven Twente bestaan?

Zie het antwoord op vraag 40.

40

Waarom adviseert het Rijk over aanbesteding en gunning van de exploitatie van de luchthaven, terwijl de beantwoording van de vraag of er wel of geen luchthaven moet komen, overgelaten is aan de regio?

Op verzoek van de provincie Overijssel en gemeente Enschede blijft het Rijk in adviserende zin betrokken bij de aanbesteding van de exploitatie van de luchthaven en besluiten de regionale partijen in samenspraak met het Rijk over de wijze en het moment waarop de exploitatie van de luchthaven zal worden aanbesteed en gegund. De gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving betreft een regionale gebiedsontwikkeling die breder is dan de ontwikkeling van de luchthaven alleen. Het ligt niet voor de hand dat het Rijk daarin een besluitvormende rol speelt. Wel is het de bedoeling dat het Rijk, na een succesvolle aanbesteding, als bevoegd gezag het luchthavenbesluit neemt.

41

Loopt het Rijk, door te adviseren over aanbesteding en gunning van de exploitatie van de luchthaven, het risico financieel medeverantwoordelijk te worden?

Nee, in antwoord op vraag 3 is aangegeven welke financiële toezeggingen het Rijk heeft gedaan ten aanzien van de aanbesteding van de exploitatie van de luchthaven.

42

Zal het Rijk meebetalen aan de kosten van de aanbesteding? Zo ja, hoe hoog zal deze bijdrage zijn?

Nee, alleen indirect door het beschikbaar stellen van personele capaciteit voor de in vraag 40 genoemde adviesfunctie.

43

Bent u van plan om mogelijke verzoeken van exploitanten om fiscale tegemoetkoming in te willigen?

Dat is in dit stadium niet aan de orde.

44

Voorziet u eventuele andere financiële tegemoetkomingen? Is het bijvoorbeeld denkbaar dat aan de exploitant van rijkswege een exploitatiesubsidie zal worden toegekend?

Europese Regelgeving op het gebied van staatssteun staat exploitatiesubsidies aan regionale luchthavens in beginsel niet toe. Bij de overige regionale luchthavens is er op dit moment geen sprake van exploitatiesubsidies door het Rijk. Het ligt niet in de rede hier in het geval van de luchthaven Twente van af te wijken.

45

Welke duidelijkheid zal bij de start van de tender voor de exploitatie van de luchthaven Twente aan geïnteresseerde ondernemers worden gegeven over verbetering van de ontsluiting van de luchthaven voor autoverkeer en openbaar vervoer?

Binnen de MIRT verkenning A1 zone wordt onderzoek gedaan naar de mogelijke infrastructuurknelpunten in het brede gebied van de A1, waar de luchthaven Twente ook onderdeel van is. Hierin wordt geanalyseerd waar huidige en toekomstige knelpunten op de het Twentse wegennet moeten worden verwacht (inclusief de Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente) en welke oplossingen mogelijk zijn. Deze analyse zal in het vierde kwartaal van dit jaar worden afgerond. Bij de voorbereiding van de tender zal worden gezien welke informatie hiervan kan worden gebruikt ten behoeve van de aanbesteding.

46

Zijn nut en noodzaak van een eventuele A1-afslag naar de luchthaven Twente aangetoond?

Dat kan nog niet gezegd worden, in het kader van de MIRT-verkenning A1 zone zal worden gezien óf en welke maatregelen aan de orde zijn. Een aansluiting op de A1 moet breder worden beoordeeld dan alleen in het licht van een luchthaven. Zo kan de interne ontsluiting van de zogenaamde innovatiedriehoek hier mogelijk ook van profiteren.

47

Heeft u over een eventuele A1-afslag naar de luchthaven Twente toezeggingen gedaan en/of lopen hier studies naar? Is het waar dat op het desbetreffende gebied al sinds 2008 een besluit in het kader van de Wet voorkeursrecht gemeenten ligt? Zo ja, hoe denkt u daarover?

Tot op heden zijn er geen concrete afspraken gemaakt over een aansluiting van de luchthaven Twente op de A1. In de bestuursovereenkomst is hierover opgenomen dat de landzijdige ontsluiting van de luchthaven

onderdeel uitmaakt van de MIRT verkenning A1 zone. Zoals in antwoord op vraag 45 is aangegeven loopt deze MIRT verkenning nog. Bij de realisatie van gebiedsontwikkelingen maken betrokken gemeenten in gezamenlijkheid een afweging hoe het instrument dat de wet voorkeursrecht gemeente (WVG) biedt wordt ingezet. Er ligt inderdaad sinds 2008 een WVG op delen van het gebied langs de A1. Tijdens de opstelling van de structuurvisies heeft de gemeente Dinkelland, om te voorkomen dat speculanten grond gingen kopen, in de nabijheid van de A1 een WVG gevestigd. In de provinciale visie op de gebiedsontwikkeling luchthaven en omgeving is deze grond niet nader benoemd. Dit is reden geweest voor de gemeente om de WVG niet te continueren. Het vestigen van WVG is een autonome bevoegdheid van een gemeente, het is niet aan mij hierover te oordelen.

48

Wanneer wordt de grond voor de luchthaven Twente definitief overgedragen?

Er wordt naar gestreefd om de formele overdracht uiterlijk 1 december 2010 af te ronden door ondertekening van de koopovereenkomst door Rijk (ministerie van Financiën) en regio.

49

Is de in uw brief genoemde € 29,8 miljoen het volledige bedrag dat bij de overdracht van de grond door de regio zal worden betaald?

Ja. De regio betaalt een bedrag van € 29,8 miljoen voor de overdracht van de grond. De kosten én opbrengsten van de realisatie van de gebiedsontwikkeling zijn voor rekening van de provincie Overijssel en gemeente Enschede.

50

Hoe hoog zijn de kosten van de bodemsanering en welk deel hiervan komt voor de rekening van het Rijk?

De exacte kosten van de bodemsanering zijn afhankelijk van de daadwerkelijke uitvoering en fasering van de gebiedsontwikkeling. Op basis van uitvoerig bodemonderzoek en uitgaande van de gebiedsontwikkeling zoals die in de regionale structuurvisie gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving is opgenomen is gekomen tot een afkoopsom van € 7 mln. Het Rijk (de ministeries van Defensie en Financiën) neemt deze kosten voor haar rekening.

51

Zou bodemsanering ook nodig zijn als er geen luchthaven komt?

Ja, over het algemeen is er bodemsanering nodig bij een wijziging naar meer gevoelige bestemmingen. De gebiedsontwikkeling Twente en omgeving omvat naast de luchthaven ook nieuwe ontwikkelingen zoals natuur, woningbouw en bedrijvigheid. Een deel van de saneringen zou overigens ook nodig zijn geweest bij handhaving van de militaire bestemming.

52

Zal er monitoring plaatsvinden om er voor te zorgen dat sanering van de bodemverontreiniging tot de maximale waarde voor de industrie de beoogde natuurfunctie niet belemmert? Zo ja, op welke wijze en gaat dit volgens het hand-aan-de-kraanprincipe? Zo nee, waarom niet?

De provincie Overijssel en de gemeente Enschede zijn verantwoordelijk voor de regionale gebiedsontwikkeling en de sanering die hier onderdeel van is.

53

Waarom is het nodig om de mogelijkheid van militair medegebruik open te houden, terwijl een besluit over de verplaatsing van een F-16 squadron vanaf Eindhoven Airport niet op korte termijn te verwachten is?

De heer Alders heeft in het kader van de regionale Alderstafel Eindhoven overeenstemming bereikt over de verplaatsing van de reservefunctie van één F16 squadron vanaf vliegbasis Eindhoven. Deze reservefunctie (die mogelijk zorgt voor een feitelijk gebruik van de luchthaven voor de duur van een half jaar per periode van vijf jaar) wordt ingepast op een ander vliegveld waarbij Twente één van de opties is. Om potentiële synergie effecten te kunnen benutten en kapitaalvernietiging zo veel mogelijk te voorkomen is het raadzaam om, indien mogelijk, hier bij de aanbesteding van de exploitatie van de luchthaven Twente rekening mee te houden.

54

Is het waar dat niet duidelijk is of er sprake zal zijn van militair medegebruik op de luchthaven Twente?

Zie het antwoord op vraag 55.

55

Is het waar dat in het kabinet overeenstemming bestaat over de verplaatsing van de militaire functie vanaf Eindhoven Airport naar een ander vliegveld, zonder dat nog vaststaat waar deze functie heen moet?

Het Kabinet heeft in 2008 ingestemd met een door de heer Alders geadviseerde overloop van de verwachte groei van Schiphol naar Lelystad en Eindhoven. Om de groei van het civiele verkeer op Eindhoven mogelijk te maken, is het noodzakelijk dat een deel van de militaire geluidruimte op Eindhoven wordt vrijgemaakt. Om dit te bereiken heeft de heer Alders in het kader van de regionale Alderstafel geadviseerd om een deel van de reserveveldcapaciteit van Eindhoven (nl. één squadron F-16 gedurende een half jaar) naar elders te verplaatsen. Door het ministerie van Defensie wordt onderzoek gedaan naar mogelijke alternatieve locaties voor de te verplaatsen militaire functies van Eindhoven. Dit onderzoek is nog niet afgerond. Middels brief 31 936, nr. 30, heb ik uw kamer geïnformeerd over dit advies en aangegeven dat de uiteindelijke besluitvorming over het advies, gezien de demissionaire status van het huidige kabinet, aan een volgend kabinet is.

56

Is het waar dat een eventueel besluit over militair medegebruik van de luchthaven Twente pas wordt genomen als onomstotelijk vaststaat dat er voor de langere duur een exploitant is voor de luchthaven?

Zoals in antwoord op vraag 55 is aangegeven wordt door het ministerie van Defensie onderzoek gedaan naar mogelijke alternatieve locaties voor de te verplaatsen militaire functies van Eindhoven. Een solide en langdurige exploitatie als civiel vliegveld is voor Defensie één van de voorwaarden waaraan de luchthaven Twente zal moeten voldoen om als mogelijke vestigingsplaats voor de te verplaatsen militaire functie in aanmerking te komen.

57

Wanneer en in welk verband zal een beslissing worden genomen over eventueel militair medegebruik van de luchthaven Twente? Welke procedures zijn in verband met dat besluit noodzakelijk?

Na besluitvorming over het Aldersadvies Eindhoven, zal Defensie op enig moment aangeven welke alternatieve locatie in aanmerking komt voor de te verplaatsen militaire functies van Eindhoven. Welke procedurestappen vervolgens nodig zijn (luchthavenbesluit, vaststelling geluidzone, etc.) is afhankelijk van de keuzes die defensie daar over zal maken.

58

Zal mogelijk militair medegebruik van de luchthaven Twente zich beperken tot een reservefunctie, of betreft het ook andere activiteiten?

Los van het eventueel vestigen van een militaire reservecapaciteit op Twente, zijn incidentele militaire vliegbewegingen altijd denkbaar. Dergelijke vliegbewegingen zullen altijd worden afgestemd op de lokale situatie en zullen plaatsvinden in overleg met de exploitant en de betrokken overheden. Hiervoor hoeven geen aparte voorzieningen te worden getroffen.

59

Wat bedoelt u met de opmerking dat militair medegebruik bespreekbaar blijft, zolang er geen sprake is van structurele overschrijding van de geluidzone? Rijmt deze opmerking volledig met de signalen uit de gemeenteraad van Enschede dat eventueel militair vliegverkeer moet worden ingepast in de aangegeven geluidsruimte?

Dit is een verwijzing naar pagina 58 van de Ruimtelijke Visie gebiedsontwikkeling Twente en omgeving van de provincie Overijssel waar staat opgenomen dat het militair medegebruik het economisch effect niet in de weg mag staan en niet mag leiden tot een structurele overschrijding van de geluidszonering. Er zal geen sprake zijn van een structurele overschrijding, voor die specifieke periodes (ca. eens in de vijf jaar gedurende een half jaar) kan het reservegebruik mogelijk geluidstechnisch inpasbaar worden gemaakt door een artikel aan de RBML wet toe te voegen waarmee tijdelijk de grenswaarden voor geluid kunnen worden aangepast.

60

Is het waar dat militaire functies van Eindhoven Airport bij voorkeur niet binnen Noord-Brabant verplaatst worden? Zo ja, welke partijen hebben deze voorkeur geuit? Leeft deze voorkeur ook bij u en de minister van Defensie? Welke andere alternatieven dan de luchthaven Twente zijn er hiervoor buiten de provincie Noord-Brabant?

De regionale partijen aan de Alderstafel Eindhoven hebben de voorkeur uitgesproken om de te verplaatsen militaire functies niet binnen Noord-Brabant te verplaatsen. Het Kabinet heeft echter nog geen voorkeur uitgesproken. Middels brief 31 936, nr. 30, heb ik uw kamer geïnformeerd over dit advies en aangegeven dat de uiteindelijke besluitvorming over het advies, gezien de demissionaire status van het huidige kabinet, aan een volgend kabinet is. Zoals in antwoord op vraag 55 is aangegeven doet Defensie onderzoek naar mogelijke alternatieve locaties.

61

Wat zijn de resultaten van de verkenning naar de vragen of en op welke wijze de randvoorwaarden kunnen worden ingevuld voor het accommoderen van F-16's op de luchthaven Twente in plaats van op Eindhoven Airport?

De luchthaven Twente biedt zou benut kunnen worden om een squadron F-16s tijdelijk te stationeren. Hierbij valt wellicht synergie met beoogde faciliteiten zoals kantoren, verkeersleidingsfaciliteiten en een regionaal brandweer-opleidingscentrum te behalen. Dit kan echter pas definitief beoordeeld worden na daadwerkelijk realisatie van deze faciliteiten.

62

Zullen de kosten (maximaal € 22 miljoen) van het verplaatsen van een F-16 squadron vanaf Eindhoven Airport gedragen worden door de minister van Defensie?

Nee integendeel. In het advies dat de heer Alders heeft uitgebracht over de luchthavenontwikkeling van Eindhoven dat onder begeleiding van brief 31 936, nr. 30 naar uw kamer is verzonden staat opgenomen dat het Rijk, de luchthaven Eindhoven en de regionaalbestuurlijke partijen gezamenlijk bereid zijn maximaal € 22 van de verplaatsingskosten voor Defensie te dragen.

63

Waarop is het bedrag van maximaal € 22 miljoen voor de kosten van de verplaatsing van een F-16 squadron op gebaseerd? Is hierbij uitgegaan van een verplaatsing naar de luchthaven Twente? Zo ja, zijn er inschattingen bekend van de kosten van verplaatsing naar andere locaties?

Het bedrag is gebaseerd op een interne raming door het ministerie van Defensie. Als onderdeel van de afspraken in het regionale aldersadvies Eindhoven zal het ministerie van Defensie voor maximaal € 22 miljoen euro worden gecompenseerd in de verplaatsingskosten van een F-16 squadron, ongeacht de locatie. Hiermee is niet bedoeld of voorgesorteerd op een specifieke locatie zoals de luchthaven Twente.

64

Zijn investeringen voor militair medegebruik op de luchthaven Twente ook nuttig voor de burgerluchtvaart? Zo ja, betekent dit dat de maximaal € 22 miljoen die voor militair medegebruik zou moeten worden betaald, bepalend kan zijn voor de business case voor de burgerluchtvaart?

In de businesscase zoals die is opgesteld voor de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving is niet uitgegaan van een financiële bijdrage uit mogelijk militair medegebruik. Het directe nut van de investeringen voor het militaire medegebruik is nog niet duidelijk. Dit is onderdeel van de (voorbereiding van) de aanbesteding waarin duidelijk zal worden welke eisen worden gesteld en wat daar tegenover staat.

65

Kunt u garanderen dat mogelijk militair medegebruik de business case voor de luchthaven Twente niet beperkt of in gevaar brengt?

Ja, anders zou ik deze optie niet reëel achten.

66

Welke beperkingen zou eventueel militair medegebruik met zich meebrengen voor de ontwikkeling en de exploitatie van de luchthaven Twente of gebiedsontwikkelingen daaromheen?

In principe geen beperkingen anders zou deze optie niet voor de hand liggen.

67

Kan er vertraging in de aanbestedingsprocedure optreden door het ontbreken van een besluit over militair medegebruik?

Nee. Zoals in mijn brief d.d. 22 juni (31 936, nr. 29) is aangegeven zal in overleg met Defensie en de Regio worden gezien óf en zo ja, hoe richting aanbesteding van de exploitatie van de luchthaven het beste met mogelijk militair medegebruik kan worden omgegaan. Het uitvragen van twee opties (één optie mét en één optie zonder militair medegebruik) lijkt hierbij een goede mogelijkheid.

68

Als er geen definitief besluit over militair medegebruik komt voor de aanbesteding start, wat is dan de mogelijke invloed op de geluidscouturen en het gebruik van de luchthaven Twente voor de burgerluchtvaart?

Vergelijkbaar met de situatie op de vliegbasis Eindhoven waar afspraken worden gemaakt over het *civiele* medegebruik met de *militaire* exploitant. Op Twente zullen dan afspraken worden gemaakt over *militair* medegebruik met de *civiele* exploitant. Mogelijkheden voor inpassing van het militaire verkeer wordt op dit moment nog onderzocht. Zoals in antwoord op vraag 59 is aangegeven lijkt een oplossing mogelijk te zijn door het reservegebruik geluidstechnische inpasbaar te maken door een artikel aan de RBML wet toe te voegen waarmee tijdelijk de grenswaarden voor geluid kunnen worden opgehoogd.

69

Welke duidelijkheid zal bij de start van de tender voor de exploitatie van de luchthaven Twente aan geïnteresseerde ondernemers worden gegeven over aard, omvang en randvoorwaarden van militair medegebruik?

Zie het antwoord op vraag 64 en 67.

70

Is voor de exploitatie van de luchthaven Twente een luchthavenbesluit noodzakelijk?

Zie het antwoord op vraag 71.

71

Is het Rijk op grond van de Wet luchtvaart verantwoordelijk voor het nemen van het luchthavenbesluit?

Ja, voor de exploitatie van een burgerluchthaven is een luchthavenbesluit of een luchthavenregeling nodig. Voor een luchthaven van nationale betekenis (civiel of militair) is het Rijk bevoegd gezag om een luchthavenbesluit te nemen. Voor luchthavens van regionale betekenis kan de verantwoordelijke provincie afhankelijk van het gebruik van de luchthaven een luchthavenregeling of een luchthavenbesluit opstellen. In de luchtvaartnota is de luchthaven Twente gepositioneerd als een luchthaven van nationale betekenis.

72

Is het waar dat eerst de aanbesteding wordt afgerond, en daarna pas de procedure begint die moet leiden tot een luchthavenbesluit?

Het aanbestedingsproces voor de luchthavenexploitant en het besluitvormingsproces voor het Luchthavenbesluit zullen op elkaar worden afgestemd. In overleg met de provincie Overijssel en gemeente Enschede

en het regionale aanbestedingsteam zal worden gezien wat, met in acht name van de wettelijke mogelijkheden, de meest gepaste procedure is om te komen tot een luchthavenbesluit.

73

Bent u bereid het te nemen luchthavenbesluit voor de luchthaven Twente niet alleen in de Staatscourant te publiceren, maar ook aan te kondigen in een lokaal dagblad?

De wet schrijft voor dat Rijksbesluiten worden gepubliceerd in de elektronische Staatscourant en dat een aankondiging hiervan wordt opgenomen in enkele lokale bladen (huis-aan-huisbladen en lokale dagblad). Dat zal ook hier gebeuren.

74

Wat is momenteel het formele overlegorgaan voor de luchthaven Twente op basis van de Wet luchtvaart?

Op basis van de Luchtvaartwet is het formele overlegorgaan voor het gebruik van het militaire luchtvaartterrein Twenthe de COVM vliegbasis Twenthe (Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne).

75

Klopt het dat de COVM (Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne vliegbasis Twente) niet is opgeheven, maar in de afgelopen vijf jaar niet meer bijeen is geroepen voor overleg?

Dat klopt, de COVM is sinds november 2005 niet meer bij elkaar geweest. Het zeer beperkte (recreatieve) civiele gebruik geeft hiervoor ook geen aanleiding. De formele opheffing van de COVM zal geschieden wanneer de aanwijzing van het militaire luchtvaartterrein zal worden ingetrokken, dan wel wanneer een luchthavenbesluit voor de civiele luchthaven Twente zal ingaan.

76

Komt er een nieuwe overlegcommissie voor de luchthaven Twente? Zo ja, wanneer?

Ja, de Wet luchtvaart schrijft voor dat een civiele luchthaven waarvoor een luchthavenbesluit moet worden gemaakt een commissie regionaal overleg luchthaven heeft. Militaire luchthavens behouden een COVM.

77

Wat zijn uw verwachtingen voor de ontwikkeling van de werkgelegenheid in Twente bij de exploitatie van een luchthaven, uitgedrukt in directe en indirecte banen?

Zoals in de onderliggende kosten baten analyse bij de regionale structuurvisie Gebiedsontwikkeling luchthaven Twente is aangegeven wordt rekening gehouden met een bruto werkgelegenheid voor de luchthaven (alle werkgelegenheid die direct en indirect het gevolg is van de investeringen op de voormalige luchthaven, niet rekening houdend met verdringingseffecten of werkgelegenheid van andere ontwikkelingen binnen de gebiedsvisie) van 1060 directe arbeidsplaatsen en 1090 indirecte arbeidsplaatsen gerekend in Fte. Hierbij wordt echter ook rekening gehouden met extra werkgelegenheid buiten Twente. In deze studie wordt aangenomen dat 50% van de indirecte werkgelegenheid neerslaat buiten Twente. Hieruit kan worden afgeleid dat met een netto werkgelegenheid rekening wordt gehouden van 1060 directe arbeidsplaatsen en 545 indirecte arbeidsplaatsen.

78

Welk deel van de voorziene extra werkgelegenheid in Twente komt voort uit bouwwerkzaamheden om de startbaan te verlengen van 2406 naar 3000 meter?

Bij de bepaling van de werkgelegenheid is uitgegaan van kengetallen die op basis van verschillende studies zijn vastgesteld en afhankelijk zijn van het verkeersvolume. Er wordt geen meetbare relatie gelegd met de werkgelegenheid die voortvloeit uit de aanpassing van de fysieke infrastructuur van de luchthaven. Overigens verwijs ik in relatie tot de lengte van de baan naar het antwoord op vraag 5 en 6.

79

Is onderzocht welke gevolgen een commerciële luchthaven heeft voor andere sectoren in Twente, zoals de vrijetijdseconomie? Zo ja, voldoet de inventarisatie hiervan aan de OEI-richtlijnen (OEI = Overzicht Effecten Infrastructuur)?

In het plan MER van de gebiedsontwikkeling Twente is aangegeven welke effecten er optreden voor «recreatie». Hierin wordt geconcludeerd dat door een grotere toegankelijkheid van het gebied en door ontwikkeling van diverse recreatieve voorzieningen een positieve impuls is op het gebied van recreatie ten op zichte van de referentiesituatie. De kosten-batenanalyse die gebruik maakt van deze gegevens is conform de OEI leidraad opgesteld.

80

Welke luchtvaartmaatschappijen hebben gegarandeerd dat ze gebruik zullen maken van de luchthaven Twente?

Zie het antwoord op vraag 31, 32 en 35.

81

Hoe onderbouwt u dat de burgerluchtvaart op de luchthaven Twente een toekomst heeft, terwijl Schiphol ervoor heeft gekozen haar luchthaven Lelystad voorlopig niet uit te breiden vanwege de marktontwikkeling, luchthaven Eelde al jaren een noodlijdend bestaan leidt en op zestig kilometer afstand van de luchthaven Twente vliegveld Münster-Osnabrück ligt?

De luchthaven Twente heeft een eigen catchment area (verzorgingsgebied). Op basis van deze catchment area, aannames over het reisgedrag en het exploitatiemodel is gekomen tot een sluitende businesscase voor de luchthaven Twente. Uit de aanbesteding van de exploitatie van de luchthaven zal moeten blijken of marktpartijen, ondanks de nabijheid van Munster-Osnabruck, daadwerkelijke een haalbaar exploitatiemodel voor de luchthaven Twente zien.

82

Welke consequenties zou u voorzien voor de business case van de luchthaven Twente als Ryanair ging vliegen vanaf vliegveld Münster-Osnabrück?

In de businesscase behorende bij de regionale structuurvisie luchthaven Twente en omgeving is geen rekening gehouden met de operatie van een specifieke luchtvaartmaatschappij. Uit de aanbesteding van de exploitatie van de luchthaven zal moeten blijken of marktpartijen een haalbaar exploitatiemodel voor de luchthaven Twente zien.

83

Hoeveel vliegbewegingen zullen er maximaal op de luchthaven Twente worden toegelaten? Tot hoeveel CO₂-uitstoot zal dit maximaal leiden?

Na de aanbesteding van de exploitatie van de luchthaven zal op basis van een exploitatiemodel van een exploitant een luchthavenbesluit worden genomen waarbij een geluidszone wordt vastgelegd middels maximale geluids-grenswaarden op een aantal handhavingspunten rond de luchthaven. De handhaving voor het gebruik van de luchthaven wordt op deze geluids-grenswaarden gebaseerd en niet op het *aantal* vliegtuigbewegingen. Een MER-rapport dat vooraf gaat aan het luchthavenbesluit zal in beeld moeten brengen wat de effecten zijn (waaronder de CO₂ uitstoot) van het gebruik van de luchthaven volgens het exploitatiemodel van de exploitant.

84

Kunt u precies aangeven hoe de deelname van de luchtvaartsector aan het emissiehandelssysteem en het akkoord «Mobiliteit, logistiek en infrastructuur» ertoe zouden leiden dat een nieuw vliegveld geen negatieve bijdrage zou leveren aan de Nederlandse klimaatambities?

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). ETS betekent dat de kosten van de belasting van het milieu door CO₂ kunnen worden verrekend in de prijs van een ticket. Door een plafond te verbinden aan de totale emissie van CO₂ door de luchtvaart zal uiteindelijk de markt zijn werk doen.

In het akkoord «Mobiliteit, logistiek en infrastructuur» zijn daarnaast met de sector afspraken gemaakt over een duurzame ontwikkeling waarbij de markt eigen plannen ontwikkeld om bij te dragen aan de kabinetsambities en in te spelen op de introductie van ETS. 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.