



Aan de leden van de Staten van de provincie Overijssel
Aan de leden van het college van gedeputeerde staten van de
provincie Overijssel

Datum

25.01.2010

LS,

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

Sinds de start van de samenwerking in voorjaar 2007 is een zorgvuldig proces doorlopen waarbij via vier varianten, via twee visies uiteindelijk een voorstel is gedaan door GS voor een structuurvisie B. Onzekerheden, onduidelijkheden en inhoudelijke bezwaren maakten dat de PvdA-fractie het voorliggende voorstel uiteindelijk niet kon steunen. Het voorstel werd wel door CDA en VVD gesteund. 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 tijdens de statenvergadering van 16 december 2010 was voor het CDA en VVD -gegeven de gezamenlijk stappen in de afgelopen jaren- aanleiding te constateren dat de basis onder deze coalitie is weggefallen. Dit werd door de PvdA-fractie niet herkend, in hun ogen was er 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. Deze nu voorliggende brief en de daarbij behorende bijlage zijn het gezamenlijke resultaat hiervan.

In deze brief beschrijven we de uitkomsten op hoofdlijnen; in de bijlage wordt daar meer in detail op de punten ingegaan.

We willen met deze brief het provinciaal belang om de mogelijkheden van gebiedsontwikkeling luchthaven Twente, zowel voor economische ontwikkeling als voor natuur en landschap te benutten, opnieuw bevestigen. Voor een kansrijke samenhangende ontwikkeling van deze mogelijkheden is een gebiedsontwikkeling het juiste instrument. We willen daarbij dat de provincie Overijssel samen met de gemeente Enschede krachtig invulling geeft aan deze rol en daarom het grondeigendom van het luchthaventerrein verkrijgt van het Rijk.

De kwaliteiten van het gebied als onderdeel van het kleinschalige Twentse landschap moeten meer en niet-vrijblijvend op de voorgrond staan. Sterker dan in het collegevoorstel willen we het belang van de gebiedsregisseur daarbij onderstrepen. De gebiedsregisseur moet daarbij dusdanige kansen creëren zodat deze passen bij de kleinschaligheid van het landschap, zowel in ontwerp als in uitvoering. Daarbij moet veel sterker en nadrukkelijker worden aangesloten bij de uitgangspunten van de Omgevingsvisie (bijvoorbeeld ten aanzien van SER-ladder en Ruimtelijke kwaliteit). Dit uit zich ook in het nog terughoudender omgaan met nieuwe infrastructuur.

In de ontwikkeling van dit gebied zijn diverse publieke provinciale belangen in geding, te denken valt aan ecologische maar ook aan economische belangen. Uit het oogpunt van landschap, ecologie en ruimtelijke kwaliteit komen we ten opzichte van het eerdere PS-voorstel van het college tot een aantal samenhangende keuzes:

- 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 van de luchthaventender.
- Tegelijkertijd moet de realisatie van EHS, landschap, en bekenherstel niet afhankelijk gesteld worden van een succesvolle tender of luchthavenexploitatie maar kan deze in onze ogen direct vanaf de start van de realisatie sneller worden gerealiseerd.

Beide keuzes hebben vermoedelijk economische effecten en/of gevolgen voor de grondexploitatie (van de gebiedsontwikkeling en/of luchthavenontwikkeling). Waar deze effecten optreden, zijn we als coalitiepartijen bereid deze effecten zo mogelijk weg te nemen (bijvoorbeeld via geld of bestemming). Het college van GS wordt gevraagd deze effecten inzichtelijk te maken en zo nodig voorstellen te doen om deze effecten weg te nemen.

Het economisch belang - het benutten van de economische potenties van het gebied - wordt in dit voorstel direct gekoppeld aan de ontwikkeling van de Innovatiedriehoek¹ als geheel. Ook daarbij heeft de gebiedsregisseur een belangrijke rol.

¹ Kennispark, Hart van Zuid/Centraal Station Twente en Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente

De aanwezige landingsbaan en eventuele andere aanwezige infrastructuur (gebouwen etc.) als luchthaven voor zakelijk, toeristische of recreatief vliegverkeer is een kans. Vliegen is daarbij echter geen doel maar een middel tot economische ontwikkeling: er kan worden gevlogen, gezien de bijdrage aan nieuwe (innovatieve) bedrijvigheid. Via een tender kunnen de meest kansrijke marktvoorstellen voor de luchthavenontwikkeling in beeld komen en kan het daadwerkelijke marktpotentieel worden bepaald. Over dat marktpotentieel bestaat tussen deskundigen verschil van opvatting. De bandbreedtes daarvan moeten inzichtelijk worden gemaakt. Afgesproken is dat er geen tender wordt gestart als uit de bandbreedtes blijkt dat op voorhand duidelijk is dat deze niet succesvol kan zijn.

De voormalige vliegbasis Twente had een geluidscontour van ruim 38 km². Hiermee worden nog steeds veel ontwikkelingen in Twente tegengehouden. Deze geluidscontour moet daarom flink worden verkleind. Voor de burgerluchthaven wordt uitgegaan van een geluidsruimte van 8² km²; dit is voldoende voor ruim 1,2 mln passagiers. Uit oogpunt van welzijn en volksgezondheid wordt een buffer van 10,6 km² gehanteerd waarin nieuwe geluidsgevoelige functies worden vermeden.

Militair medegebruik hoort tot de mogelijkheden mits dit de exploitbaarheid van de luchthaven vergroot en het economisch effect niet in de weg zit. Het is nog onduidelijk hoeveel geluidsruimte er nodig is voor militair medegebruik. Als dit de 8 km² overschrijdt wordt deze extra geluidsruimte opnieuw afgewogen in relatie tot het economische effect (werkgelegenheid) en het effect op de exploitbaarheid. Meer duidelijkheid over de geluidsruimte is een voorwaarde voor de start van de vervolgprocedure.

We willen aan de Staten voorstellen om de volgende verzoeken aan het college van GS voor te leggen:

- 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 vervolgprocedure 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.

² Uitgedrukt in 56 db(A) Lden

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 (in bestemming of geld);

- 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 zonodig 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.

Inmiddels heeft de Agendacommissie voorgesteld om deze brief te agenderen als agendapunt 4 van uw vergadering van 27 januari a.s.

Tijdens deze vergadering zullen wij een motie van gelijke strekking indienen om tot een uitspraak van PS te komen.

Namens het CDA,

namens de PvdA,

namens de VVD,

P. Antuma

W. Dalhuisen

I. Steinmetz-Bakker