

Lijst van vragen – Gebiedsontwikkeling Twente

1

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

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?

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?

4

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

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?

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 3 000 meter en de totale baanlengte 3 600 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?

7

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

8

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

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?*

10

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

11

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

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?

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?

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?

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?

16

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

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?

18

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

19

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

20

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

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

29

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

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?

31

Hoe ver zijn de voorbereidingen op de aanbesteding gevorderd?

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?

33

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

34

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

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?

36

Welk type eisen hebben potentiële exploitanten op tafel gelegd?

37

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

38

Wie is eindverantwoordelijk voor het organiseren van de luchthaventender?

39

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

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?

41

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

42

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

43

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

44

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

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?

46

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

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?

48

Wanneer wordt de grond voor de luchthaven Twente definitief overgedragen?

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?

50

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

51

Zou bodemsanering ook nodig zijn als er geen luchthaven komt?

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?

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?

54

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

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?

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?

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?

58

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

59

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

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?

61

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

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?

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?

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?

65

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

66

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

67

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

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?

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?

70

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

71

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

72

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

74

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

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?

76

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

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?

78

Welk deel van de voorziene extra werkgelegenheid in Twente komt voort uit bouwwerkzaamheden om de startbaan te verlengen van 2 406 naar 3 000 meter?

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)?

80

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

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?

82

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

83

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

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?