

Statenvoorstel nr. PS/2006/945

Gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving

Jaargang	Datum	Ons kenmerk	Inlichtingen bij
2006-51	21 november 2006	EMT/2006/4719	de heer H.A. Hamstra, telefoon 038 499 75 08

Aan Provinciale Staten

Onderwerp

Gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving.

Bijlagen

- I. Ontwerpbesluit nr. PS/2006/945 (bijgevoegd)
- II. Overzichtskaart van het gebied van luchthaven Twente en omgeving (bijgevoegd)
- III. Notitie marktverkenning (te raadplegen via www.overijssel.nl/sis onder het bovengenoemde PS-kenmerk en ligt ter inzage in de bibliotheek)
- IV. Startnotitie voor milieueffectrapportage (te raadplegen via www.overijssel.nl/sis onder het bovengenoemde PS-kenmerk en ligt ter inzage in de bibliotheek)

1 Samenvatting

Bij brief van 11 juli 2006 (SIS-nummer PS/2006/602) hebben wij uw Staten geïnformeerd over de voortgang in het project herontwikkeling luchthaven Twente. In dit voorstel geven we daarop een vervolg. Na een korte terugblik op hetgeen in de afgelopen periode bereikt is geven we aan op welke aspecten van het dossier op dit moment nog overlegtrajecten en verkenningen lopen. Dit voorstel heeft dan ook deels het karakter van een voortgangsrapportage. Verder schetsen wij het perspectief zoals wij dat nu voor ons zien en doen wij het voorstel, binnen de kaders van de motie Welten-Weijnen, om met het oog op de voortgang in te stemmen met het principe van provinciale participatie in de aankoop van de door Defensie af te stoten terreinen en met de vaststelling van de startnotitie voor de milieueffectrapportage.

2 Inleiding en probleemstelling

2.1 Terugblik

In het najaar van 2003 besloot de Tweede Kamer in te stemmen met het voorstel van de regering om, in het kader van bezuinigingen, de militaire Vliegbasis Twenthe te sluiten. In de eerste plaats hebben wij ons, samen met de regio, ingespannen om bij te dragen aan een nieuw economisch perspectief, gezien het verlies van circa 2.500 directe en indirecte arbeidsplaatsen dat het gevolg was van deze sluiting. In de tweede plaats hebben wij ons ingezet voor herontwikkeling van het gebied waarbinnen circa 490 ha aan terreinen door Defensie zal worden afgestoten. Uw Staten hebben ons voorstel over burgerluchtvaart in Twente op 2 februari 2005 besproken, en mede door het aannemen van de motie Welten-Weijnen kaders aangegeven voor de besprekingen over voortzetting van de burgerluchtvaart in Twente.

Wij hebben er behoefte aan op dit punt de publiekrechtelijke rol van de provincie te markeren. Deze vindt in de eerste plaats haar grondslag in de bestemming van de ruimtelijke functies en slaat neer in het streekplan, en – volgens het wetsvoorstel RBML (Regeling Burger- en Militaire Luchthavens) –

in het door uw Staten vast te stellen luchthavenbesluit. Wanneer daarbij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu mogelijk zijn, is – op grond van de bepalingen van de Wet milieubeheer – een milieueffectrapport verplicht. In diverse projecten in de omgeving van de luchthaven dragen wij bij aan de realisering van de gezamenlijk (door gemeenten, belanghebbenden en de provincie) gewenste inrichting van de ruimte en het landschap (landinrichting, ecologische hoofdstructuur, watersysteem). Voorts heeft de provincie ervoor gekozen een stimulerende rol te willen spelen voor een perspectiefvolle ruimtelijk-economische ontwikkeling van Twente (werkgelegenheid en innovatie, wonen). Ten slotte heeft de provincie verantwoordelijkheden op het gebied van de bereikbaarheid voor het wegverkeer (provinciale wegen). Het dossier heeft zich zo ontwikkeld van 'herontwikkeling vliegbasis' in de richting van een 'gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving'.

We hebben in de periode vanaf eind 2003 een aantal concrete resultaten kunnen bereiken. In het najaar van 2005 kon een overbruggingsregeling met het Ministerie van Defensie worden overeengekomen, waarbij het ministerie toezegde de luchtverkeersleiding, brandweer e.d. in de jaren 2006 en 2007 te verzorgen en te financieren. Verder is een verruiming van de openingsuren voor het medegebruik door de burgerluchtvaart tot stand gebracht. Het Ministerie van Defensie heeft het Human Resources Management Service Centre in Enschede gevestigd, met op termijn circa 600 voltijdsarbeidsplaatsen en zal, indien de NAVO-partners instemmen, ook de eenheid CIMIC (civiel-militaire samenwerking bij buitenlandse missies) met circa 80 voltijdsarbeidsplaatsen in Enschede vestigen.

Na een haalbaarheidsonderzoek naar de mogelijkheden voor de grotere burgerluchtvaart is in opdracht van de gemeente Enschede een referentiebusinessplan ontwikkeld, waaruit blijkt dat op termijn een gezonde markt voor de burgerluchtvaart tot stand kan komen, mede door de bijzondere kwaliteiten van de luchthaven Twente. De reacties op dit businessplan geven aan dat de analyse deugdelijk is; voor het geanalyseerde exploitatietekort in de eerste periode is echter nog geen oplossing voorhanden.

De herontwikkeling van luchthaven Twente en omgeving is als boegbeeld opgenomen in de door regio, raden en Staten aanvaarde ruimtelijke ontwikkelingsagenda voor Twente. In oktober 2006 is deze ontwikkelingsopgave opgenomen in de Uitvoeringsagenda Ruimte van het Rijk, met de volgende tekst:

"Enschede, Vliegveld Twente

Op 31 december 2007 wordt de militaire vliegbasis gesloten en komen de vrijvallende defensie terreinen voor andere functies in aanmerking. Het gebied ligt zowel in het nationaal stedelijk netwerk Twente als in¹ het Nationaal Landschap Noordoost-Twente. Door middel van een integrale gebiedsontwikkeling streven de provincie Overijssel, de Twentse gemeenten, het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties ernaar, de realisatie mogelijk te maken van een majeure ruimtelijke ontwikkelingsopgave die een volwaardige regionale luchthaven omvat met woningbouw, natuur en landschap en bedrijvigheid. Daarbij gaat het om sectoren die van grote waarde zijn voor het bereiken van nicheposities op deelmarkten in de luchtvaartsector: materials, maintenance en mechatronica. Deze ambities passen in de ruimtelijk-economische speerpunten."

In de afgelopen maanden is gebleken dat de verwachtingen over het bereiken van conclusies moeten worden bijgesteld. Vertraging in de behandeling van het wetsvoorstel RBML (decentralisatie luchtvaarttaken naar provincies) speelt daarbij een rol en besprekingen met verschillende partijen hebben meer tijd gekost en zijn nu nog niet afgerond. In de volgende paragraaf schetsen wij de lopende trajecten.

2.2 Lopende trajecten

Binnen de totale gebiedsontwikkeling is een belangrijke vraag of een (private) exploitant gevonden kan worden die op afzienbare termijn het luchthavenbedrijf verder wil en kan ontwikkelen. Uw Staten hebben daarbij, via de op 2 februari 2005 aangenomen motie Welten-Weijnen, als kader meegegeven dat een bedrijfseconomisch sluitende exploitatie (zonder bijdrage van de provincie) gevraagd wordt. Hierover is door de gemeente Enschede met verschillende marktpartijen gesproken, waaronder Eindhoven Airport. Deze gesprekken vragen de nodige tijd en zorgvuldigheid, ook omdat mogelijk geïnteresseerde marktpartijen de gelegenheid moeten hebben de potenties van de ontwikkeling van de luchthaven Twente te onderzoeken. Het verkennende karakter van de gesprekken betekent dat het nog te vroeg is voor het trekken van conclusies.

¹ Het woordje 'in' is niet correct; juist ware geweest als in de Uitvoeringsagenda Ruimte 2006 was geformuleerd dat het gebied grenst aan het Nationaal Landschap Noordoost-Twente.

In een apart document (bijlage I, ter kennisname via SIS beschikbaar gesteld) is door de gemeente Enschede een schets gegeven van de ambities en de mogelijkheden voor de ontwikkeling van een multifunctionele luchthaven Twente, waarbij verschillende ontwikkelingen elkaar kunnen versterken.

In april 2006 heeft het Innovatieplatform Twente (IPT) een rapportage uitgebracht met de titel 'Luchthaven Twente: een economische motor voor de regio'. De nadere uitwerking van de gedachten die door het IPT zijn aangereikt vraagt meer tijd dan in juli was voorzien. Een gedeeltelijke concretisering van het IPT-concept vindt vorm in de belangstelling van een groep bedrijven die zich richt op maintenance, repair and overhaul van vliegtuigen. Deze groep, gebundeld in de NAG (Netherlands Aerospace Group), heeft een bureau de opdracht voor vergelijking van locaties gegeven en zal in de loop van november/december een voorkeur voor een locatie in Nederland uitspreken. Twente staat op de shortlist van drie mogelijke vestigingsplaatsen, naast Maastricht en Eindhoven.

In overleg met de Kamer van Koophandel Veluwe en Twente en Oost NV is eind september een presentatie over de ontwikkelingen verzorgd voor circa 80 belangstellenden uit het Twentse bedrijfsleven. Hieruit is een initiatief voortgevloeid bij het Twentse bedrijfsleven, gericht op het realiseren van een vorm van ondersteuning voor behoud en ontwikkeling van de burgerluchtvaart in Twente. Het behoud van de IATA-status ten behoeve van vrachtvervoer is daarbij een drijfveer (deze, door de internationale luchtvaartorganisatie verleende status, biedt bedrijven voordelen in de sfeer van douaneprocedures, voor vrachtverkeer over de weg en door de lucht). Voor het concretiseren van dit initiatief is nog enige tijd nodig.

Met het Ministerie van Defensie zijn de gesprekken over de grondwaardebepaling verder gevoerd. Het technische overleg hierover heeft de nodige tijd gekost; in september is gebleken dat een essentieel verschil in visie op de gebruiksmogelijkheden van terreinen en gebouwen, en daardoor van de getaxeerde marktwaarde, bestaat tussen Domeinen en de gemeente Enschede. Besloten is gezamenlijk een second opinion van gerenommeerde experts op dit terrein te vragen. De resultaten hiervan worden in november verwacht.

Bij het overleg over de afstoting van de Defensiecomplexen is een landelijke regiegroep betrokken waarin verschillende ministeries vertegenwoordigd zijn (naast Defensie en Financiën (Domeinen) zijn dat VROM, LNV, V&W, EZ). Recent overleg met deze regiegroep en een vervolgoverleg met VROM, heeft geleid tot de afspraak dat mogelijkheden moeten worden verkend om bij de gebiedsontwikkeling het nieuwe landelijke GOB (Gemeenschappelijk Ontwikkelings Bedrijf) te betrekken. In november vindt daarover nog nader overleg met het Ministerie van VROM en het GOB plaats.

Voor projecten van integrale gebiedsontwikkeling (opgenomen in de Uitvoeringsagenda Ruimte 2006) en de mogelijkheid om voor realisering daarvan een beroep te doen op het Fonds Economische Structuurversterking (FES) is door de regering een procedure vastgesteld. Daarbij behoort in de eerste zogenoemde verkenningsfase het uitvoeren van een maatschappelijke kosten-batenanalyse (mkba). Het uitvoeren van zo'n maatschappelijke kosten-batenanalyse was al onderdeel van onze plannen. Wij hebben bij het Ministerie van VROM gepleit voor het opnemen van de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving op de projectenlijst, en vervolgens het overleg over de uitvoering van de maatschappelijke kosten-batenanalyse en de daarin op te nemen varianten voor de gebiedsontwikkeling. De varianten in de maatschappelijke kosten-batenanalyse en in de milieueffectrapportage sluiten uiteraard bij elkaar aan.

De door Defensie af te stoten terreinen liggen alle binnen de grenzen van de gemeente Enschede. De mogelijke ruimtelijke gevolgen en de consequenties op het gebied van geluid en externe veiligheid hebben hun weerslag in de gemeenten Hengelo, Oldenzaal, Enschede, Losser en Dinkelland. Met name vanuit Oldenzaal en Hengelo is daarbij aangedrongen op het bieden van voldoende ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden (woningbouw). Wij voeren vanuit onze provinciale verantwoordelijkheid voor deze bovenlokale gevolgen in november opnieuw overleg met vertegenwoordigers van deze gemeentebesturen over deze aspecten, in het licht van de ontwikkelingen van het wetsvoorstel RBML (Regeling Burger- en Militaire Luchthavens).

In de uit te voeren milieueffectstudie zal, mede op verzoek van de buurgemeenten, ook een variant voor de burgerluchtvaartontwikkeling in beeld worden gebracht die indicatief past bij circa 550.000 passagiersbewegingen per jaar. Deze variant komt naast de varianten met indicatief hogere aantallen passagiersbewegingen waarvan, volgens de concept-startnotitie, de gevolgen in beeld moeten worden gebracht. Deze aanvulling is een van de verbeteringen die is opgenomen in de bijgestelde concept-startnotitie voor de milieueffectrapportage (bijlage II, ter kennisname via het SIS ter beschikking gesteld).

De Stichting Lonnekerland heeft, in samenwerking met Landschap Overijssel inspirerende plannen ontwikkeld voor de versterking van het landschap, in het bijzonder aan de noordwestzijde van het vliegveldterrein, waar wij sympathiek tegenover staan. Nader overleg is nog nodig over deze voorstellen en de wensen van de Twentsche Zweefvliegclub, die ook heeft aangegeven dat zij, bij de ontwikkeling van de burgerluchtvaart en een ander gebruik van haar huidige baan (langs de korte baan), graag een nieuwe plaats aan de westelijke zijde van de lange baan zou willen hebben.

Het wetsvoorstel RBML dat de decentralisatie van beslissingen over luchthavens naar de provincie regelt is nog in behandeling bij de Tweede Kamer. In oktober heeft de commissie voor V&W besloten de behandeling verder aan de nieuwe Kamer over te laten (inbreng voor een nader verslag kan tot 14 december worden geleverd). Hoewel wij niet verwachten dat het beginsel van decentralisatie door de nieuwe Kamer zal worden afgewezen, is het moeilijk nu een uitspraak te doen over inhoud en doorloop van de behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer en daarna in (een eveneens nieuw samengestelde) Eerste Kamer. Deze vertraging heeft effect op de rol die we als provincie in de besluitvoorbereiding kunnen vervullen.

Met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn afspraken gemaakt voor een zodanige parallelle procedure en ambtelijke samenwerking dat het ministerie de rol van bevoegd bestuursorgaan in de procedure voor Twente met zo weinig mogelijk vertraging kan uitvoeren, indien de behandeling van het wetsvoorstel zodanig vertraagd zal zijn dat niet wij, maar de minister bevoegd zal zijn. Dat heeft betrekking op het vaststellen van de richtlijnen voor de milieueffectrapportage, het beoordelen van de aanvaardbaarheid van het milieueffectrapport, het opstellen van een ontwerp-luchthavenbesluit (danwel een ontwerp voor een civiele aanwijzing) en het vaststellen van een definitief luchthavenbesluit (dan wel een civiele aanwijzing).

2.3 Toetsing aan ontwikkelingskaders

In het besluit van uw Staten van 2 februari 2005 en de in die vergadering aangenomen motie Welten-Weijnen zijn de kaders gegeven. Wij hebben eerder aangegeven dat de besprekingen zich binnen die kaders bewegen. Wanneer zich ontwikkelingen voor zouden doen die uitdrukkelijk buiten deze kaders zouden treden, dan zouden wij u daarvoor een expliciet voorstel doen. Met betrekking tot de geluidscontouren zijn nieuwe ontwikkelingen te melden: de berekeningswijze die onder de nieuwe wetgeving wordt voorgeschreven (met de Europese geluidsbelastingmaat L_{den} in plaats van de vigerende maat Kosteneenheden (Ke)), de nu bekende normering daarvoor in het ontwerpbesluit burgerluchthavens, de meer gedetailleerde gegevens over het gebruik van de landingsbaan en de vliegroutes, de gegevens over de feitelijk gebruikte geluidsruimte in 2003. De nieuwe berekeningsmethode geeft een meer realistische benadering van het werkelijke vlieggedrag en -geluid dan de voorheen gehanteerde methode. Met de nieuwe berekeningen wordt verwacht dat de geluidscontouren kleiner zullen zijn dan eerder was berekend, bij een gegeven aantal vliegbewegingen. Alle varianten blijven ruim binnen de vergunde geluidscontour. De nieuwe berekeningen zullen worden toegepast bij de uitvoering van de milieueffectstudie.

2.4 Perspectief

Het is goed om te benadrukken dat een integrale gebiedsontwikkelingsaanpak nodig is voor luchthaven Twente en omgeving, los van de conclusies over de vorm, de omvang en de aard van de luchtvaart die in de komende tijd daarbinnen een plaats zou kunnen krijgen. Wat ons betreft is er geen discussie meer over de woningbouwontwikkeling op Zuidkamp, de versterking van het landschap aan de noordwestzijde van het vliegveldterrein en het ontwikkelen van een bedrijventerrein voor luchtvaartgebonden bedrijvigheid binnen de aangegeven kaders (60 ha bruto).

Wij achten het wenselijk om in het kader van de integrale gebiedsontwikkeling uit te blijven gaan van de wens om een werkende luchthaven te behouden, op grond van (a) het gegeven dat er nu een luchthaveninfrastructuur aanwezig is waarvan het verwijderen een vorm van kapitaalvernietiging zou zijn, (b) de kansen op een impuls voor economie en werkgelegenheid gekoppeld aan een luchthavenfunctie – ruim binnen de huidige geluidscontour – behouden moeten blijven, en (c) de bestaande activiteiten op het gebied van general aviation en vliegsport voortgezet moeten kunnen worden.

De uitgevoerde verkenningen en de nog lopende trajecten tenderen naar een gebiedsontwikkelingsaanpak waarbij naast de tot dusver uitgevoerde verkenningen naar de ontwikkeling met een relatief grote burgerluchthaven ook andere scenario's aan een maatschappelijke kosten-batenanalyse onderworpen worden.

De kansen om een integrale gebiedsontwikkeling daadwerkelijk te realiseren worden vergroot door als overheden de zeggenschap over het gebied te houden en, overeenkomstig de motie Welten-Weijnen van 2 februari 2005, de gronden te verwerven. Wij zijn daarom bereid om samen met Enschede een constructie uit te werken waarbij ook de provincie participeert in de aankoop van de gronden. Dat kan wat ons betreft ook in een project binnen het GOB van het Rijk, onder de voorwaarden dat de bestemming van de gronden in elk geval door de gemeente, in overleg met ons, bepaald blijft worden, en dat goede afspraken tot stand komen over de wijze waarop de rijkspartners in het GOB inhoudelijk en financieel in de ontwikkeling meedoen. De aankoop van de gronden en het nader bepalen van de bestemming is de eerste fase; de feitelijke ontwikkeling is een tweede fase. Als wij samen met de gemeente Enschede participeren in het overnemen van de gronden kan dat op dit moment het cruciale verschil maken in de voortgang van het project. Het drukt de gezamenlijkheid uit van onze inspanningen voor deze gebiedsontwikkeling met duidelijk bovenlokale impact. Belangrijker is nog dat er zich nu een bijzondere kans voordoet om als regio de gronden van Defensie over te nemen.

Anderzijds is er nog onvoldoende duidelijkheid over de uiteindelijke planvorming en bestemmingen voor natuur, wonen, bedrijvigheid, luchthavendoeleinden, enz. Dit maakt dat provinciale participatie in deze fase ook voor de gemeente Enschede meerwaarde heeft. Wij doen op dit moment nog geen uitspraak over de vraag of de provincie ook in de feitelijke ontwikkeling van (deel)projecten in de tweede fase zou moeten participeren; de afweging daarover willen wij op een later moment maken. Het gaat op dit moment alleen om de eerste stap: het overnemen van de gronden van het Rijk om daarmee de beslissruimte over latere invulling van het gebied voor de regionale overheden te maximaliseren. We voorkomen daarmee dat andere partijen grondposities zouden innemen. Recent heeft de gemeente Enschede al met serieuze marktpartijen aan tafel gezeten en ook andere contacten komen dezer dagen tot stand. Deze gesprekken zijn er op gericht te verkennen of publiek-private samenwerking, gericht op het realiseren van de publieke doelstellingen met hoge kwaliteit, tot stand kan komen (rekening houdend met de aanbevelingen van de Adviescommissie Gebiedsontwikkeling onder leiding van Riek Bakker (Ontwikkel kracht!, november 2005)).

De insteek ontwikkelt zich, zoals aangegeven, naar een gebiedsontwikkelingscasus. Om de kans op een rijksbijdrage voor die ontwikkeling uit het FES te vergroten willen wij met name het overleg over de maatschappelijke kosten-batenanalyse op korte termijn voortzetten. Dat betekent dat wij ook uitspreken het wenselijk te vinden om enkele scenario's in de maatschappelijke kosten-batenanalyse en de milieueffectstudie te laten onderzoeken.

Het scenario waarbij in het gebied de ontwikkeling van een multifunctionele regionale burgerluchthaven tot stand komt is daarbij het eerste scenario. Binnen dit scenario onderzoeken we de effecten (zie hoofdstuk 5 in de startnotitie voor de milieueffectrapportage, bijlage 2 via het SIS) van vier varianten in het volume van burgerluchtvaart. Een van die varianten is de situatie waarbij de luchthavenfunctie beperkt zal zijn tot kleine burgerluchtvaart ('general aviation'), waarvoor geen luchtverkeersleiding e.d. noodzakelijk is. Binnen deze variant zijn nog twee subvarianten denkbaar, die verschillen in de mate waarin voor de lange termijn ruimte wordt gereserveerd voor mogelijke groei van de burgerluchtvaart. In de ene subvariant wordt de ruimtelijke reservering nu beperkt tot de behoefte voor de kleine burgerluchtvaart, in de andere subvariant wordt de ruimtelijke reservering voor een toekomstige potentiële groei naar een multifunctionele regionale burgerluchthaven nu reeds vastgelegd.

In het licht van de maatschappelijke kosten-batenanalyse kan gevraagd worden een alternatief scenario zonder luchtvaart te bestuderen. Dit scenario zullen we in dat geval aan de studieopdracht toevoegen. Hierin wordt alle luchtvaartactiviteit beëindigd, worden de Defensie terreinen schoon opgeleverd en overgedragen, en wordt naast de ontwikkeling van woningbouw op Zuidkamp een 'groene' invulling van het luchthaventerrein ontwikkeld.

Voor het moment waarop zowel de Raad van Enschede als uw Staten formeel de startnotitie voor de milieueffectrapportage vaststellen, en daarmee formeel een start maken met die procedure en het aanbesteden van het onderzoek, is het van belang te overwegen dat die stappen noodzakelijk zijn om tot het vaststellen van een luchthavenbesluit te kunnen komen.

Op dit moment spreekt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de verwachting uit dat het wetsvoorstel RBML op 1 januari 2008 in werking zou kunnen treden. Dat is ook de datum waarop Defensie in beginsel de aanwijzing van de Vliegbasis Twenthe als militair luchtvaartterrein wil intrekken. Om op juridisch correcte wijze mogelijk te maken dat burgerluchtvaart in de een of andere vorm na het intrekken van de militaire aanwijzing wordt voortgezet, is het nodig dat uw Staten zo spoedig mogelijk na inwerkingtreding van RBML een luchthavenbesluit voor de luchthaven Twente nemen. De doorlooptijd van de voorbereiding van een luchthavenbesluit, met een goed uitgevoerde milieustudie, bedraagt zeker een periode van ruim een jaar. Om dat in het voorjaar van 2008 te kunnen doen is het dus nodig om op korte termijn met de voorbereidingen te beginnen. Daarom stellen wij u voor om de startnotitie voor de milieueffectrapportage nu vast te stellen, met inbegrip van de varianten die in die studie onderzocht zullen moeten worden.

Mogelijk kan het aantal varianten in de loop van de uitvoering van het onderzoek ingeperkt worden, als ondertussen in het kader van de gesprekken met marktpartijen een concreter zicht is op de voorgenomen activiteit.

Voor de goede orde merken wij op dat in de startnotitie voor de milieueffectrapportage is aangegeven hoe wij in één milieueffectrapport willen waarborgen dat aan de vereisten met betrekking tot een aantal verschillende plannen en activiteiten wordt voldaan. De Wet milieubeheer vraagt in zo'n geval ook om een door ons college gecoördineerde procedure. Dat betekent dat er een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de gemeente Enschede en de provincie Overijssel bestaat en beide besturen dan ook de startnotitie formeel moeten vaststellen.

Wij stellen u voor ons college te machtigen om, in overeenstemming met het College van Burgemeester en Wethouders van Enschede, het formele startmoment voor de procedure vast te stellen.

Wij hopen in mei/juni 2007 een nadere voortgang met eventuele nadere besluitvorming, indien enkele lopende trajecten zijn afgerond, aan uw Staten te kunnen melden. De rapportage over de milieueffecten is, als we op korte termijn met de aanbesteding van de opdracht kunnen beginnen, na de zomer van 2007 te verwachten.

3 Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven

In paragraaf 2.4 zijn de scenario's en varianten beschreven die wij in het kader van de gebiedsontwikkeling verder willen beschouwen. Het alternatieve scenario is dat waarbij geen enkele actie van de kant van Enschede of provincie wordt ondernomen, zodat het Rijk met een vrijwel ongebruikte vliegbasis blijft zitten (en het medegebruik met militaire luchtverkeersleiding e.d. gestopt moet worden) en er geen woningbouw op Zuidkamp zal plaatsvinden. Dit scenario achten wij een volstrekt ongewenste situatie.

4 Diversen

Een en ander heeft ertoe geleid dat het budget ad € 152.500,-- dat uw Staten bij besluit van 15 maart 2006 ter beschikking hebben gesteld voor het doen van onderzoeken, nodig voor het milieurapport, in 2006 nog niet geheel tot besteding is gekomen; dat zal in de loop van 2007 wel het geval zijn. Wij stellen u voor met deze verschuiving in te stemmen en dat via de jaarrekening te formaliseren. In overleg met Enschede en rekening houdend met uw besluitvorming zullen wij een projectbegroting voor 2007 opstellen; zo nodig zullen wij u daaromtrent aanvullende voorstellen doen.

5 Voorstel

Wij stellen u voor op dit moment kennis te nemen van de voortgang en ermee in te stemmen dat wij onze inzet in de in paragraaf 2.4 geschetste lijn, binnen de gegeven ontwikkelingskaders, voortzetten.

Wij stellen u voor om bij de jaarrekening over 2006 het doorschuiven van het nog niet bestede deel van het budget voor externe onderzoeken te formaliseren.

Wij stellen u voor om de startnotitie voor de milieueffectrapportage vast te stellen en ons college te machtigen de formele startdatum voor de procedure, in overeenstemming met het College van Burgemeester en Wethouders van Enschede, vast te stellen.

Ten slotte stellen wij u voor in te stemmen met het principe dat wij een constructie voorbereiden waarbij de provincie participeert in de verwerving van de circa 490 ha die door Defensie wordt afgestoten. Een dergelijke constructie zal vergelijkbaar zijn met de wijze waarop deze vorm heeft gekregen bij het Regionaal Bedrijventerrein Twente (nu Businesspark XL). Een concreet voorstel zal aan uw Staten ter besluitvorming worden voorgelegd.

Gedeputeerde Staten van Overijssel,

voorzitter, G.J. Jansen

secretaris, H.A. Timmerman

Bijlage I

Ontwerpbesluit nr. PS/2006/945

Provinciale Staten van Overijssel,

gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten d.d. 21 november 2006, kenmerk EMT/2006/4719;

besluiten:

1. kennis te nemen van de voortgang in de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving;
2. bij de jaarrekening 2006 het doorschuiven van het niet tot besteding gekomen deel van het budget voor externe onderzoeken naar 2007 te formaliseren;
3. de startnotitie voor de milieueffectrapportage vast te stellen en ons college te machtigen het formele startmoment voor de procedure, in overeenstemming met het College van Burgemeester en Wethouders van Enschede, vast te stellen;
4. in te stemmen met het voorbereiden van een participatie door de provincie in de verwerving van de terreinen die Defensie afstoot (Vliegbasis Twenthe en enkele nabijgelegen terreinen).

Zwolle,

Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter,

griffier,

Bijlage II

***Vliegveld Twente
(militaire Vliegbasis
Twenthe) met vergunde
35 Ke-contour***

