

**Lijst van vragen – totaal**

1

*Waaruit bestaat uw actieve betrokkenheid om tot een (door)start van Twente als luchthaven te komen? In hoeverre betreft dit betrokkenheid vanuit directe wettelijke bevoegdheden en in hoeverre ter uitvoering van het beleid in de Luchtvaartnota?*

2

*Hoe rijmt u de keuze voor Structuurvisie B met de voorwaarde van regionaal draagvlak, gezien het feit dat alleen de gemeente Enschede en de provincie Overijssel uitgesproken voorstander zijn van deze keus, terwijl vier andere gemeenten geen voorkeur hebben voor een van de alternatieven of ronduit tegenstander zijn van een vliegveld?*

3

*Kunt u het besluitvormingsproces om te komen tot een definitief besluit op basis van de inspraakprocedure door de betrokken gemeenteraad en provinciale staten schetsen, evenals de formele stappen voor het besluitvormingsproces voor het kabinet en het parlement? Kunt u tevens een indicatief tijdspad schetsen voor de periode na een definitief besluit voor structuurvisie B tot de eerste commerciële vlucht?*

4

*Kunt u aangeven hoe u een weging heeft gemaakt tussen de prestaties van de twee plannen aan de hand van de verschillende criteria?*

5

*Wanneer bent u voornemens een besluit te nemen over de gebiedsontwikkeling Twente en de definitieve positie van Twente op grond van de luchtvaartnota en concreter in het luchthavensysteem?*

6

*Bent u van plan, en (financieel) bereid, de luchthaven in de huidige toestand in stand te houden tot zich een exploitant met een aanvaardbaar businessplan meldt?*

7

*Welke kosten en opbrengsten brengen keuzes voor structuurvisie model A of B met zich mee voor de verschillende betrokken overheden? Kunt u dat zowel schetsen voor de korte als op de lange termijn?*

8

*Waarom heeft u ervoor gekozen om het voorkeursbesluit te voorzien van een aantal condities? Waarom heeft u niet gekozen voor het benoemen van uitgangspunten die in overleg met de regio ingevuld kunnen worden? In hoeverre heeft u inzicht in de haalbaarheid van deze condities voor de regio?*

9

*Wat zijn de gevolgen indien zou blijken dat niet aan de condities uit het geconditioneerd voorkeursbesluit wordt voldaan? Houdt dit dat automatisch een keuze voor en acceptatie van structuurvisie A in, of zouden ook hieraan condities verbonden zijn?*

10

*Bent u, na uitspraak van voorkeur een structuurvisie, bereid het besluitvormingsproces waar mogelijk te versnellen? Bent u van mening dat snelle vervolgacties bij dergelijke initiatieven tot versterking van de economische structuur zeer gewenst zijn?*

11

*Welke kosten zijn tot nu toe gemaakt voor het openhouden van Twente?*

12

*Kunt u aangeven wat de juridische status is van de voorliggende structuurvisie? Is het waar dat het gaat om een structuurvisie in de zin van artikel 2.3 van de WRO van 2008? Is het waar dat deze dus voorgelegd moet worden aan de Kamer, die haar instemming hier aan kan onthouden? Deelt u de mening dat, afgezien van de precieze juridische status, er van uitgegaan kan worden dat de definitieve structuurvisie eerst aan de Kamer wordt voorgelegd?*

13

*Kunt u aangeven tegen welk bedrag de grond wordt afgerekend? Kunt u aangeven of er daarna sprake is van finale wederzijdse kwijting?*

14

*Kunt u aangeven of de externe commissie Agenda van Twente betrokken is bij de beoordeling van de structuurvisies?*

15

*Kunt u aangeven door wie de business case op 16 juni precies is vastgesteld?*

16

*Hoe verhouden de conclusies van het MOB zich tot de conclusies van dhr. Alders, dat het catchment area van Twente te klein is en een rendabele exploitatie nagenoeg onmogelijk is?*

17

*Wat bedoelt u op blz. 152 van de structuurvisie B met «blijvende Rijksbetrokkenheid»? Deelt u de mening dat de brief van 13 juli (31 936-3) suggereert dat er helemaal geen sprake is van blijvende Rijksbetrokkenheid?*

18

*Kunt u aangeven wanneer de inspraakreacties zijn te verwachten? Kunt u deze aan de Kamer doen toekomen?*

19

*Deelt u de mening dat de bestuursovereenkomst eerst aan de Kamer moet worden voorgelegd, alvorens de structuurvisie kan worden behandeld?*

20

*Kunt u aangeven hoe de oorspronkelijke opdracht voor het VTM-onderzoek tot stand is gekomen? In hoeverre hebben diegenen die een alternatief voor de luchthaven voorstellen, i.c. «De Basis», hierop invloed kunnen uitoefenen? In hoeverre heeft dit geleid tot aanpassing van de opdrachtformulering? Heeft «De Basis» nog een rol gespeeld bij de publieksavonden en andere overleggen? Kunt u dit precies uiteen zetten?*

21

*Kunt u aangeven in hoeverre het VTM-onderzoek logisch voortborduurt op ruim vijf varianten die daarvoor zijn onderzocht? Kunt u daarbij aangeven in hoeverre er bestuurlijk regionaal, provinciaal en gemeentelijk overleg is gevoerd over de keuze voor de uiteindelijke twee varianten?*

22

*Kunt u aangeven in hoeverre de uitkomsten van het VTM-onderzoek corresponderen met vele andere rapporten die sinds 2004 zijn opgesteld,*

zoals door Arcadis?

23

*Heeft u voorzien in een door de Kamer bepleite zodanig flexibele opzet van de structuurvisies A en B (zonder en met luchthaven) voor de gebiedsontwikkeling Twente, dat kansrijke elementen van plan A ingepast kunnen in plan B (en andersom)?*

24

*De gebiedsontwikkeling van de luchthaven Twente wordt in de luchtvaartnota in samenhang gebracht met Kennispark en Hart van Zuid/Centraal Station Twente. In het wetsvoorstel Crisis- en herstelwet zijn luchthaven Twente en Hart van Zuid/Centraal Station Twente opgenomen. Ziet u mogelijkheden tot het behalen van synergievoordelen voor deze verschillende projecten? Bent u bereid om voor Kennispark, Hart van Zuid/Centraal Station Twente en luchthaven Twente spoedig investeringsafspraken te maken met de regio in het licht van de A1-zone om de mogelijkheden in de Crisis- en herstelwet maximaal te kunnen benutten?*

25

*Is het waar dat de berekeningen van plan A en plan B moeilijk te vergelijken zijn omdat bij de uitwerking er voor gekozen is om in structuurvisie B het plangebied sterk uit te breiden met een zone langs de A1, waarbij een attractiepark van minimaal 500 000 bezoekers per jaar volledig is meegerekend in baten zoals grondexploitatie en werkgelegenheid terwijl bij structuurvisie A is uitsluitend gekeken naar het voormalige luchtmachtbasis? Bent u bereid alsnog een berekening te maken waarbij sprake is van hetzelfde plangebied?*

26

*Kunt u de discrepantie uitleggen tussen structuurvisie B waarbij er vanuit gegaan wordt dat er een of meer attractieparken bij de A1 komt, en bij structuurvisie A niet? Hoe ziet u het verband tussen de aanwezigheid van een luchthaven en de aanleg van een attractiepark?*

27

*Deelt u de mening dat bij structuurvisie B de A1 en A35 uitgebreid zullen moeten worden in verband met de te verwachten toename van de verkeersdrukke? Welke acties moeten worden ondernomen om optimale ontsluiting van de luchthaven te garanderen? Heeft u rekening gehouden met deze extra kosten?*

28

*Heeft u rekening gehouden met te verwachten budgetoverschrijdingen, zoals die bijna altijd voorkomen bij grote infrastructurele werken, zoals de Betuwelijn en de Noord-Zuid lijn in Amsterdam hebben aangetoond? Kunt u aangeven wie de kosten van eventuele budgetoverschrijdingen gaat dragen?*

29

*Kunt u aangeven op welke wijze de samenwerking tussen alle Nederlandse luchthavens het beste vorm gegeven kan worden? Kunt u daarnaast ingaan op de relatie van het voorliggende plan tot de toekomstige verzamelde ambities voor het luchtverkeer en de luchthavens in Nederland?*

30

*Is het waar dat de luchthavens Schiphol, Rotterdam, Eindhoven en Lelystad deel gaan uitmaken van een stelsel van samenwerkende luchthavens? Hoe gaat de samenwerkingsrelatie er uit zien tussen deze*

*groep en de andere luchthavens van nationale betekenis die niet tot deze groep behoren (Maastricht, Eelde, Twente)?*

31

*Welke mogelijkheden voor synergie ziet u tussen Eindhoven, Lelystad en Twente om die vluchten te accommoderen die niet passen bij de functie van Schiphol als mainport, maar die wel op de regionale luchthavens van nationale betekenis opgevangen moeten worden? Welke samenhang ziet u met het versterken van de regionaal-economische structuur van de betrokken regio's?*

32

*Werkt u ook aan een strategie van marktbenadering in het licht van Twente als luchthaven van nationale betekenis?*

33

*Wat bedoelt u met «militair medegebruik» van de luchthaven? Welke investeringen en beheerkosten zijn daarmee gemoeid? Kunt u dit vergelijken met de situatie in Eindhoven?*

34

*Welke mogelijkheden voor militair medegebruik van luchthaven Twente voorziet u in het kader van nationaal veiligheidsbelang?*

35

*Op welke wijze zijn de Duitse overheden de afgelopen periode betrokken bij de uitwerking van beide structuurvisies en in hoeverre is onrust bij de Duitse overheden te wijten aan sub-optimale informatievoorziening vanuit het rijk, de provincie Overijssel en de gemeente Enschede? Kunt u de Kamer informeren over de contacten die u sinds november 2008 over het voornemen tot heropening van de luchthaven Twente met Duitse overheden heeft gehad en over de uitkomsten daarvan? Heeft een besluit tot heropening van luchthaven Twente gevolgen voor ruimtelijke ordening op Duits grondgebied?*

36

*Is het waar dat bij de kosten baten analyse geen rekening is gehouden met de gevolgen in Duitsland omdat de methodiek zich daartoe niet leent? Kunt u met een andere methodiek trachten hier toch inzicht in te geven, evenals in de gevolgen voor Twente als gekozen wordt voor een goede samenwerking met Duitsland, bijvoorbeeld door verbeterde weg- en spoorverbindingen en incheckmogelijkheden in Nederland?*

37

*Hoe beoordeelt u de grote terughoudendheid van Duitse overheden, die benadrukken dat de Euroregio met Münster-Osnabrück al een vliegveld tot haar beschikking heeft? Kunt u aangeven op basis van welk onderzoek de noodzaak van heropening van luchthaven Twente is bepaald, mede gezien de nabijheid van de luchthaven bij Münster-Osnabrück?*

38

*Wat verstaat u onder een duurzaam ingerichte luchthaven?*

39

*Op welke wijze voorziet u dat de door Kamer destijds bij amendement beschikbaar gestelde gelden voor de (toen nog voorziene) interim-exploitatie van luchthaven Twente kunnen worden ingezet voor een duurzame exploitatie van luchthaven Twente? In hoeverre heeft u deze gelden reeds aangewend?*

40

*Welke eisen voor ontwikkeling en exploitatie volgen er uit uw stelling dat de luchthaven duurzaam moet worden ingericht? Hoe gaat u hierop handhaven? Gaat u dit vastleggen in de structuurvisie, of zijn hiervoor aanvullende privaatrechtelijke overeenkomsten, danwel publiekrechtelijke convenanten voor nodig? Kunt u deze in dat geval ook aan de Kamer overleggen?*

41

*Is het waar dat structuurvisie A betere resultaten laat zien op het gebied van milieu? Zo ja op welke onderdelen? Zo nee, waarom niet?*

42

*Op welke wijze past de structuurvisie B (met 600 000 tot 1,2 miljoen passagier in 2030) in het kabinetsbeleid om de uitstoot van broeikasgassen in 2020 met 30% gereduceerd te hebben?*

43

*Kunt u aangeven op basis waarvan is gekozen voor de wegingsfactoren 40%-40%-20% voor milieu-economie-financiën? Deelt u de veronderstelling dat als aan de milieu-effecten een zwaarder gewicht zou zijn gehangen, er dan dus voor structuurvisie A zou zijn gekozen?*

44

*Het terrein van de luchthaven ligt in en nabij de Ecologische Hoofdstructuur en dichtbij een Natura 2000 gebied. Welke effecten kan de Natura 2000 wet- en regelgeving hebben op de plannen voor ontwikkeling van de luchthaven? Heeft u onderzocht welke andere milieu- en natuurregelgeving (lucht, geluid, water) van toepassing is op de ontwikkeling van het luchthaventerrein?*

45

*Kunt u aangeven bij wie de kosten voor bodemsanering en opruiming van explosieven terecht zullen komen? Heeft u al zicht op de te verwachten werkzaamheden ter bestrijding van de bodemverontreiniging?*

46

*Stemt u de geluidcontour van de luchthaven Twente af op burgerluchtvaart of op militaire luchtvaart? Welke effecten op het voorzien gebruik kunnen ontstaan wanneer ofwel burgerluchtvaart, ofwel militaire luchtvaart meer groeit dan voorzien? In welke mate belemmert de contour bestaande plannen voor ruimtelijke ontwikkeling in de regio?*

47

*Is het mogelijk om de geluidscontour van 11 km<sup>2</sup> te relateren aan de geluidscontour van voor 1 januari 2008? Kunt u aangeven hoeveel de geluidscontour destijds bedroeg?*

48

*Deel u de redenatie dat eventuele aanhoudende verliezen tot een opwaartse druk op de geluidscontour kunnen leiden, in een poging om met meer vliegtuigen de luchthaven alsnog rendabel te maken? Is dit risico niet in versterkte mate aanwezig, als de provincie zelf de geluidsruimte zou mogen bepalen, door middel van een luchthavenbesluit, over een luchthaven van regionale betekenis?*

49

*Waarom heeft u in de kosten baten analyse gewerkt met een discontovoet (5,5%) behorende bij overheidsprojecten? Klopt het dat, indien het vliegveld een private onderneming dient te worden er met een veel*

*hogere discountvoet gewerkt zou moeten worden (ca. 10%)? Kunt u aangeven wat in dit geval de uitkomst van de kosten baten analyse zou zijn?*

50

*Kunt u aangeven wat het cumulatieve effect is van het maken van andere keuzes ten aanzien de verschillende variabelen uit de kostenbatenanalyse?*

51

*Heeft zich al een exploitant gemeld met een aanvaardbaar businessplan? Zo nee, draagt u tot de komst van deze exploitant kosten voor het beheer en de werving van een exploitant? Welk scenario treedt er in werking als er geen private partij te vinden is die de luchthaven wenst te exploiteren?*

52

*Klopt de aannname in de structuurvisie dat de luchthaven «om niet» aan een exploitant wordt overgedragen? Zo ja, welk besluit ligt daaraan ten grondslag?*

53

*Klopt het dat in de berekeningen voor Structuurvisie B gerekend wordt met een exploitatieperiode van 100 jaar en zo ja, hoe realistisch acht u de pretentie om een eeuw vooruit te kunnen kijken?*

54

*Welk financieel-economisch scenario is er als de 1.2 miljoen passagiers niet worden gehaald en de luchthaven toch verlieslatend zal blijken te zijn? Hebben Overijssel en Enschede zich er op vastgelegd dat dan toch niet om een Rijksbijdrage zal worden gevraagd? Kunt u aangeven of deze twee overheden bereid zijn zelf de verliezen te dragen? Zo ja, hoe hebben ze daaraan uitdrukking gegeven? Zo neen, waarom niet?*

55

*Welke vraag naar luchtvervoer voor de (middel)lange termijn voorziet u vanuit de markt? Wat moet er gebeuren om binnen Nederland aan deze vraag te voldoen? Kunt u bij de beantwoording van de vraag, naast de Twentse plannen, ook de ontwikkelingsplannen van Lelystad en Eindhoven meenemen?*

56

*Is het waar dat er in de gebruikte groeiscenario's voor het vliegverkeer wordt uitgegaan van 5% groei per jaar? Waarom heeft u geen rekening gehouden met meer behoedzame, realistische scenario's?*

57

*Waarom heeft u het «reistijdeffect» voor structuurvisie A als «pm» genoteerd en voor B op 15,2 miljoen euro gewaardeerd? Heeft u daarmee de effecten van beide structuurvisies wel vergeleken? Deelt u de mening dat ook bij structuurvisie A effecten te verwachten zijn voor de gebruikers van nieuwe voorzieningen?*

58

*Kunt u aangeven hoe u bent gekomen tot het cijfer van de waardering van reistijdwinst van 15%, en het cijfer voor geluidsoverlast door vliegverkeer van 3%?*

59

*Bent u het eens met de argumentatie die gehanteerd is rondom de vliegtax, namelijk dat vakantiegangers hun reistijd niet zwaar meetellen? Bent u het ermee eens dat deze anders gewaardeerd moet worden in de*

*analyse (dus lager dan de nu gekozen 15% van de totale waardering en lager dan 22 euro per uur)?*

60

*Waarom heeft u de baten bij structuurvisie B alleen doorgerekend voor de maximum prognose, dus uitgaande van het daadwerkelijk halen van 1,2 miljoen passagiers in 2030?*

61

*Kunt u aangeven hoe de getallen in de kosten-batenanalyse eruit komen te zien als gerekend wordt met een passagiersprognose van 600 000 passagiers in 2030, zoals vermeld in het onderliggende rapport «multi-functionele luchthaven»?*

62

*Kunt u aangeven hoeveel netto en bruto additionele banen er zullen komen als gevolg van structuurvisie A en B? Kunt u hierbij aangeven wat direct en indirect het gevolg is van de heropening van het vliegveld, rekening houdend met alle verdringing- en herverdelingseffecten?*

63

*Waarom heeft u er in de analyse voor gekozen om de bruto werkgelegenheid (direct en indirect) als input te gebruiken en niet de netto werkgelegenheid? Kunt u aangeven hoe de kosten baten analyse uitkomt met een netto werkgelegenheid?*

64

*Bent u bekend met de uitspraken van emeritus hoogleraar Heertje over kannibalisering van bestaande economische activiteiten en inzake zijn twijfel over de terugverdientermijnen van de investeringen? Kunt u ingaan op de kritiek van de heer Heertje die de werkgelegenheidseffecten bij structuurvisie model B in twijfel trekt?*

65

*Deelt u de veronderstelling dat bij structuurvisie model B sprake is van aanzienlijke betere werkgelegenheidseffecten en veel hogere rentabiliteit? Deelt u daarnaast de veronderstelling dat de milieuscore voor beide varianten nagenoeg gelijk is?*

66

*Wat is uw reactie op de stelling zoals gedaan door enkele ondernemers in Dagblad Tubantia, dat structuurvisie B geen 2 770 nieuwe banen oplevert, maar slechts 440, omdat er 1 960 banen elders in Twente verloren gaan en 370 banen niet direct voortkomen uit bedrijvigheid die samenhangt met de luchthaven? En deelt u de stelling van deze auteurs dat structuurvisie A 530 nieuwe banen oplevert?*

67

*Waarom wordt er bij de berekening van de werkgelegenheid uitgegaan van de meest maximale passagiersprognoses (1,2 miljoen passagiers), die volgens de huidige verwachting op zijn vroegst in 2030 in beeld komen?*