



Deel 5: Advies

Deel 5: Advies

14 Prestaties, afweging en advies

14.1

In het najaar van 2008 zijn de adviezen uit de nota "Een vliegwiel voor Twente" [59] in hoofdzaak overgenomen door het Ministerieel Opdrachtgeverberaad van het Rijk, de Staten van provincie Overijssel en de gemeenteraad van Enschede. Daarbij heeft VTM i.o. opdracht gekregen twee vlekkenplannen uit te werken tot structuurvisies voor het gebied.

Voor deze herontwikkeling is als missie geformuleerd:

"Het transformeren van de huidige vliegbasis tot een vliegwiel voor een economisch sterker en duurzamer Twente."

Het draait erom een ontwikkeling op gang te brengen die inspeelt op een nieuwe dynamiek van de economie, maar tegelijk geworteld blijft in de lokale cultuur en verbonden is met het landschap van het Lonnekerland. Met een evenwichtige People, Planet en Prosperity benadering kan de herontwikkeling ook echt iets toevoegen aan de regio.

De herontwikkeling zal nieuwe mogelijkheden moeten scheppen voor:

- de ontwikkeling van nieuwe natuur en versterking van ecosystemen;
- het zorgvuldig inpassen van de lange lijnen in het gebied en de cultuurhistorisch waardevolle bruikbare gebouwen en vinden van een daarbij passend gebruik;
- behoud en waar mogelijk versterken van de multi-modale bereikbaarheid van de regio per auto, trein, schip en vliegtuig;

- het verbinden van wonen in de steden en stadsranden met nieuwe recreatieve netwerken en voorzieningen;
- selectieve uitbreiding van nieuwe permanente en tijdelijke woonvormen die zijn verbonden aan de unieke gegevens van landschap, occupatiegeschiedenis en infrastructuur van het gebied;
- het ruimte bieden aan nieuwe voorzieningen die een toevoeging betekenen op het hoogwaardige voorzieningenaanbod in de regio voor bewoners en bezoekers;
- het bieden van ruimte aan moderne high-tech research, ontwikkeling en bedrijvigheid die in zijn bedrijfsvoering voldoet aan hoge eisen van milieukwaliteit en veiligheid, die aansluiten bij sterke economische clusters in Twente en die gebruik maakt van de specifieke vestigingscondities in het gebied.

Daarmee staan centraal in onze visie op de herontwikkeling van vliegveld Twente e.o. [59]:

- vernieuwen en versterken van het karakter van het Lonnekerland;
- ruimte bieden aan voor deze plek specifieke en innovatieve (investerings) impulsen die het vestigingsklimaat versterken en nieuwe werkgelegenheid creëren in Twente onder meer door het verbeteren van infrastructuurnetwerken en bereikbaarheid.

Beide plannen voldoen goed aan de meegegeven doelstellingen en bieden een bij landschap en bewoningsgeschiedenis passende programmatische en ruimtelijke invulling. Plan A heeft in het noordelijk plandeel een sterker accent op hergebruik van bestaande bebouwing en inpassing van ecologische waarden en EHS. Beken en recreatieve routes kunnen het gebied ook in noord-zuid richting doorkruisen. In het plan zit een aanzienlijk woonprogramma.

Plan B heeft een sterker accent op bedrijvigheid en het volledig benutten van de mogelijkheden voor een multimodale bereikbaarheid van de regio als voornamelijk vestigingsplaatsfactor. In deze variant met een luchthaven is de keuze gemaakt voor een compacte luchthaven in het groen, zodat een groot deel van het huidige luchtvaartterrein beschikbaar komt voor beekherstel en natuurontwikkeling met een robuuste uitbreiding van de EHS aan de zuidzijde.

Nu ligt de keuze voor welke van de structuurvisies de beste perspectieven geeft voor een economisch sterker en duurzamer Twente. De argumenten daarvoor worden ontleend aan de verwachte effecten van beide plannen op milieugebied, de economie en de planexploitatie.

Daarnaast hebben we echter in dit stadium ook meegewogen de mate waarin de plannen een bijdrage leveren aan het realiseren van de beleidsdoelen van de stakeholders zoals neergelegd in onder meer de Luchtvaartnota van het Ministerie van V&W [51], de Nota Ruimte van het Ministerie van VROM [40], het rijksbeleid ten aanzien van de EHS en Water in de 21e eeuw, de omgevingsvisie van provincie Overijssel [44], het beleid ten aanzien van de Gebiedsagenda 2010-2020 van Twente [57] en de Toekomstvisie van gemeente Enschede [26]. Belangrijk verbindend element daarbij is de invulling van het begrip duurzaamheid dat in de missie van VTM i.o. is verankerd.

14.2

Duurzame ontwikkeling voorziet in de behoefte van de huidige generatie zonder daarmee voor toekomstige generaties de mogelijkheden in gevaar te brengen om ook in hun behoefte te voorzien [11].

Tabel 14.1 VTM i.o. doelstellingen en structuurvisies

	Structuurvisie A	Structuurvisie B
Waarvan EHS uitbreiding	Ca 50 ha	Ca 127 ha
Inpassing open ruimte	Langgestrekte centrale ruimte herinnert aan de voormalige landingsbaan en wordt met vier zichtlijnen verankerd in het landschap en beleefbaar gemaakt.	Monumentale open ruimte rond de landingsbaan wordt door een viertal zichtlijnen verankerd in het landschap en beleefbaar gemaakt.
Multimodale bereikbaarheid	Vliegveld gesloten. Vergroten capaciteit Vliegveldstraat. Noord zuid koppelingen langzaam verkeer.	Multimodaal knooppunt compacte luchthaven met A1 en (op termijn) mogelijk nieuwe voorstadhalte NS. Uitbreiding netwerk langzaam verkeer.
Selectieve uitbreiding wonen	395 woningen in niches	228 woningen in niches
Ruimte bieden aan innovatieve bedrijvigheid	Care en cure, ca 31 ha Innovatieve bedrijvigheid ca 37 ha	Platform en luchtvaartgebonden bedrijvigheid ca 36 ha Innovatieve andere bedrijvigheid ca 33 ha

In de structuurvisies is een aantal ruimtelijke dragers opgenomen voor een duurzame gebiedsontwikkeling zoals:

- het herstel van het bronnen en beken systeem van de Lonnekerberg;
- het bieden van kansen voor een grotere biodiversiteit door de aanleg van nieuwe robuuste natuur en inpassing van leefgebieden van beschermde soorten;
- hergebruik en inpassing van bestaand vastgoed en cultuurhistorisch waardevolle elementen.

Om de kansen op een duurzame uitwerking verder te vergroten is als onderdeel van de structuurvisie de kansenkaart voor duurzame gebiedsontwikkeling opgesteld [52].

Daarin wordt op geïntegreerde wijze aandacht geschonken aan aspecten als natuurontwikkeling, ecosystemen, waterhuishouding, cultuurhistorie, sociale structuren, economische ontwikkeling, energievoorziening- en gebruik, bouwsystemen en productontwikkeling, bodemsanering en kennisontwikkeling. De kansenkaart is erop gericht om veelbelovende zoekrichtingen aan te geven voor een stevig en samenhangend duurzaamheidsconcept voor beide alternatieven. Duurzaamheid is opgevat als het toevoegen van waarde aan de gebiedsontwikkeling. Het creëren van een zodanige leefomgeving dat mensen er graag wonen, werken of recreëren, ook op lange termijn en dat zij graag bereid zijn om daarin structureel te investeren. Naast milieukwaliteit, economische kwaliteit, ruimtelijke kwaliteit en sociale kwaliteit is daarom de samenwerking tussen betrokkenen een belangrijke vijfde dimensie van duurzame ontwikkeling. Het bereiken van een duurzame gebiedsontwikkeling staat of valt met een keuze voor duurzaamheid als drager van ontwikkelingen en zal ook letterlijk duurzaam moeten worden uitgedragen. Het is daarbij van belang dat de plannen voldoende flexibiliteit bieden om in te blijven spelen op veranderende

maatschappelijke omstandigheden en behoeften. Een stevig en daadkrachtig proces-, programma- en projectmanagement van de gebiedsontwikkeling is een kritische succesfactor voor het realiseren van de gemeenschappelijke ambities en het beheersen van de risico's van beide concepten.

Voor de structuurvisie zonder luchthaven (A) concentreren de duurzaamheidskansen zich met name rond energie, lokale voedselproductie, het sluiten van kringlopen ("Cradle2Cradle" – C2C) en natuurontwikkeling. De vrijkomende landingsbaan van circa 135.000 m² heeft veel potentie voor energieopwekking, waarbij de vrijkomende ruimte kan worden benut als experimenteerruimte voor duurzame energie. Dit kan een belangrijke economische drager zijn, naast lokale biologische voedselproductie. De (nieuwe) natuur zal voor een belangrijk deel gebruiksnatuur zijn, aansluitend op de nieuwe functies rond Care, Cure, Wellness en Leisure. Interessant kan de mogelijke samenhang rond deze functies en het beheer en onderhoud van natuur zijn, dus bijvoorbeeld mensen vanuit een behandelperspectief en recreatief laten bijdragen aan het landschap.

In het "Foot-print Zero" concept voor de structuurvisie A ontstaat een zelfvoorzienend gebied door netto duurzame energieopwekking, lokale biologische voedselproductie en kleinschalige

afval(water)verwerking. Gebouwen en werken worden C2C ontworpen en zoveel mogelijk met lokale materialen geproduceerd. Bewoners en gebruikers leveren naar vermogen en in samenwerking, een bijdrage aan een duurzame exploitatie [52].

Daarmee ziet de kansenkaart voor structuurvisie A er als volgt uit: tabel 14.2.

Duurzaamheid in structuurvisie B krijgt vorm door gelijktijdige versterking van economie en ecologie, rondom mobiliteit en in samenhang met andere schaalniveaus. Inzet daarbij is "Sustainable Airport Twente" als een sterk merk te positioneren. De mogelijkheden om een duurzame luchthaven te realiseren zijn immers juist aanwezig wanneer van meet af aan de duurzaamheid als uitgangspunt van ontwikkeling wordt genomen. Bij dit concept hoort de luchthaven als brandpunt van en proeftuin voor een duurzaam mobiliteitsnetwerk/ kennis- en ontwikkelcentrum in samenwerking met kennisinstellingen en bedrijfsleven. Inzet daarbij is om vernieuwende mobiliteitsconcepten te ontwikkelen rond dit multimodale knooppunt en daarbij koppelingen te leggen naar vervoersvraagstukken elders. Doel daarbij is onder meer het aantal autokilometers te beperken. Op de luchthaven maken bedrijven gebruik van elkaars reststromen (materiaal en energie). Door de schaalgrootte van het gebied en

Tabel 14.2 Kansenkaart duurzaamheid structuurvisie A [52]

Economisch	Sociaal
Milieu	Ruimtelijk

door de relatief grote energievraag die in het gebied zal ontstaan is het verduurzamen van de energievoorziening naar verwachting kansrijk. De bedrijfsterreinen bij de luchthaven bieden ook mogelijkheden voor herallocatie van bedrijven die elders de leefbaarheid negatief beïnvloeden, bijvoorbeeld door hun geluidsprofiel. Rond de compacte luchthaven ontstaat veel ruimte voor robuuste natuurontwikkeling en het versterken van de ecologische kwaliteit van bos en natuur. De effecten van de extra CO₂ emissie zouden daarnaast gecompenseerd kunnen worden door gebruik te maken van de mogelijkheden die de eigen aansluiting van de luchthaven op het DPO (Defensie Pijpleiding Organisatie) pijpleidingnet biedt [15]. Aanvoer van Jet A1 brandstof voor de luchtvaart per pijp is niet alleen ca € 300.000 per jaar voordeliger dan wanneer dit per tankauto geschiedt, het is ook uitermate betrouwbaar en reduceert de uitstoot van CO₂ met ongeveer 25% ofwel ca 70.000 ton per jaar. Indien dit systeem ook zou worden ingezet voor de regionale behoefte aan andere brandstoffen zou, onder condities, een reductie van de CO₂ uitstoot mogelijk zijn van maximaal 670.000 ton [15].

De kansenkaart ziet er voor structuurvisie B als volgt uit: zie tabel 14.3.

14.3

Voor beide plannen is een milieueffectrapportage (MER) opgesteld [6]. Dit is een plan-MER passend bij het huidige structuurvisie niveau van de plannen. Bij uitwerking van een aantal onderdelen volgt in een later stadium nog de Besluit MER. Met deze onderzoeken krijgt het milieubelang een volwaardige plaats in de afweging en besluitvorming over de plannen.

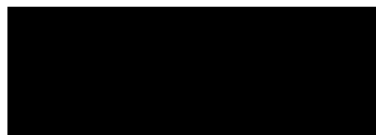
Wanneer we het overzicht bekijken van de milieueffecten dan zien we dat beide structuurvisies overwegend gering positief tot zeer positief scoren. Op 10 onderdelen van de MER hebben beide plannen

gelijke milieuscores. Daarbij is Plan A over de hele linie het plan met de gunstigste milieueffecten door betere effecten op het gebied van water en bodem, cultuurhistorie, recreatie en landbouw en met minder verstoring door het verdwijnen van de luchthaven.

Plan B heeft op onderdelen betere scores door de natuurontwikkeling aan de zuidzijde van de compacte luchthaven en de kansen voor (regionaal) openbaar vervoer die de passagierstromen rond de luchthaven bieden.

De negatieve effecten van de plannen zijn te herleiden tot de grotere belasting van het wegennet die de programma's in beide plannen veroorzaken. Dit geeft meer geluidsbelasting en emissies. Plan A heeft 384 woningen minder binnen de 56dB contour dan Plan B. De MER laat zien dat de totale emissie van de luchtvaart 2% is van de totale emissie van structuurvisie B [44, p.84].

Zie voor de milieueffectscores tabel 14.4.



Van belang is dat beide plannen grote kansen bieden voor versterking van natuur en milieu vooral door veel beekherstel

en de daaraan verbonden ecologische verbindingen. Beide structuurvisies bieden kansen voor het afkoppelen van hemelwater en herstel van het grondwatersysteem. Voor burgers en bezoekers wordt het gebied (op termijn) beter toegankelijk met positieve impulsen voor de versterking van het toeristisch en recreatief profiel van Twente. Veel karakteristieke elementen in landschap en bebouwing worden ingepast.

Veiligheidseffectrapportage (VER)

In de MER rapportage is ook een VER opgenomen voor beide structuurvisies. Het biedt een toolkit voor de beheersing van veiligheidsrisico's in de vervolgfases van de plannen. Daarbij is onder meer van belang voor noodgevallen een tweezijdige ontsluiting mogelijk te maken en wordt het belang onderstreept van een goede openbare vervoerontsluiting en voldoende parkeergelegenheid. Transport per pijpleiding van brandstoffen draagt bij aan een grotere veiligheid en betrouwbaarheid.

14.4

Toen in 2003 het besluit over de sluiting van de Luchtmachtbasis Twente werd genomen, verdween werkgelegenheid uit de regio. Naast werkgelegenheid aan de onderzijde van de arbeidsmarkt is het ook van belang om met innovatieve bedrijvigheid voldoende kansen en uitdaging

Tabel 14.3 Kansenkaart duurzaamheid structuurvisie B [52].

Economisch	Sociaal
Milieu	Ruimtelijk



Tabel 14.4 Milieueffectscores structuurvisie A en B [6]

Verkeer	Draagvlak wegennet (intensiteit/wegcapaciteit)	0	-	-
	Verkeersveiligheid	0	-	-
	Kansen voor OV	0	+	++
		0	+++	+
		0	+	0
Lucht	NO2	0	0	0
	PM10	0	0	0
		0	+++	++
		0	+++	+++
Natuur	Vernietiging (ruimtebeslag op natuur)	0	++	+++
	Versnippering (ecologische samenhang)	0	++	++
	Verstoring (van beschermde soorten en leefgebieden)	0	++	-
	Verdroging (verandering in grond- en oppervlaktewater)	0	++	++
		0	++	+
		0	++	+
		0	++	-
		0	0	-
Archeologie	Gelegen op of nabij een terrein op de Archeologische Monumenten Kaart (AMK) en of waarneming of vondstmelding vermeld in Archis II	0	0	0
	Gelegen in een gebied met een (middel)hoge trefkans op archeologische waarden o.b.v. bureauonderzoek, IKAW en/of gemeentelijke verwachtingswaarde kaart.	0	--	---
		0	++	+
		0	++	+
Water	Beïnvloeding waterhuishouding/ kansen	0	++	+
	Doorsnijding watergangen	0	0	0
	Afkoppeling hemelwater naar watergangen	0	++	+
	Beïnvloeding waterkwaliteit (grond- en oppervlaktewater)	0	+	+
	Beïnvloeding grondwaterkwantiteit	0	++	+
		0	+++	++
		0	++	-

te bieden aan afgestudeerden van de hogere onderwijsinstellingen in Twente. Daarom is het aantal nieuwe banen dat additioneel is voor Twente voor de lager- en hoger opgeleiden de belangrijkste factor om de economische prestaties van beide structuurvisies te beoordelen. Deze werkgelegenheidseffecten zijn door Ecorys gemeten in de kosten-baten-analyse (KBA) [16] middels het inzichtelijk maken van de arbeidsmarktbatens (indirect effect). Een andere factor die van belang is bij het meten van welvaartseffecten is het reistijdeffect (direct effect). Het geeft de reistijdwinst weer voor goederen en personen uitgedrukt in een geldbedrag. Op basis van de resultaten van deze twee effecten wegen wij de economische prestaties van beide structuurvisies af.

Het totale aantal banen dat gecreëerd wordt, de bruto werkgelegenheid, varieert van 1.500 fte in structuurvisie A tot 3.440 fte in structuurvisie B. Wanneer we kijken naar de additionele werkgelegenheid voor Twente voor de laag- en hoogopgeleiden, gecorrigeerd voor verhuizende werkgelegenheid binnen Twente, dan biedt structuurvisie A 1300 fte aan structurele nieuwe werkgelegenheid en structuurvisie B 2770 fte [16]. (Tabel 14.5)

Voor structuurvisie A wordt verwacht dat het reistijdeffect in omvang zeer gering zal zijn en de waarde nul zal naderen, met een beperkte negatieve of positieve afwijking. Er wordt vanuit gegaan dat, gegeven het aanbod van Care en Cure, patiënten anders naar de reguliere zorginstellingen in de regio zouden gaan en er daarmee geen reistijdeffecten optreden [16]. Voor structuurvisie B geldt een totaal aan baten van 15,2 mln euro op regionaal niveau en 35,8 mln euro op het nationale schaalniveau voor wat betreft de welvaartseffecten van reistijd, met name door het operationaliseren van de luchthaven. (Tabel 14.6)

Tabel 14.5 Additionele werkgelegenheid voor Twente [16]

Direct (100%)	1.090	2.100
Indirect (50%)	210	670

*Deze waarden worden gebruikt voor de MCA en wijken af van de waarden zoals gehanteerd in het berekenen van de arbeidsbaten in de KBA.

Tabel 14.6 Reistijdeffecten voor structuurvisie A en B [16]

Reistijdeffecten (mln euro's)	PM (0)	15,2 (35,8)

*tussen haakjes de effecten op nationaal niveau

Tabel 14.7 Financiële prestaties structuurvisie A en B

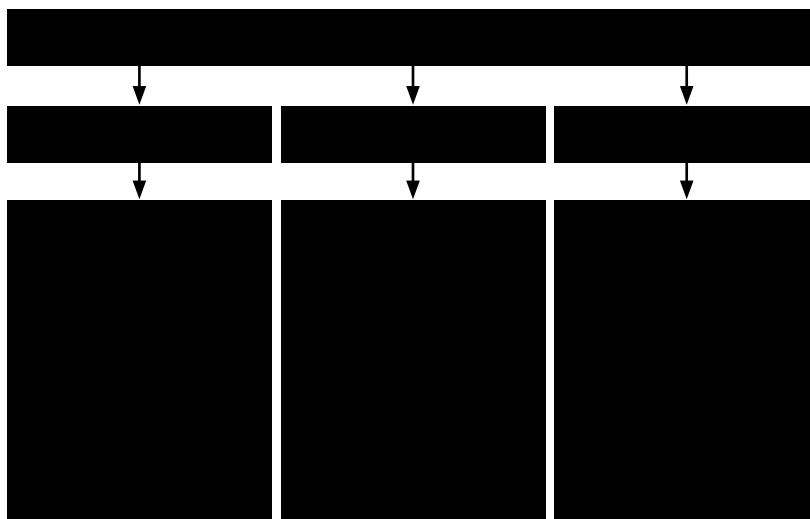
	Structuurvisie A	Structuurvisie B
Risicoreserveringen	19,7 mln.	15,1 mln.

Tabel 14.8 Regionale welvaartseffecten structuurvisie A en B [16]

	Structuurvisie A	Structuurvisie B*
Reistijdeffecten	PM	15,2
Arbeidsmarktbatens wonen	0,7 (1,0)	0,3 (0,6)
Arbeidsmarktbatens werken	18,4 (19,6)	12,5 (13,2)
Arbeidsmarktbatens leisure	1,2	0,8
Arbeidsmarktbatens luchthaven	0	18,7 (25)
Waardestijging vastgoed en grond	0	1,9
Emissies wegverkeer	-1,7	-2,5 (0,8)
Emissies luchtverkeer	0	-2,5
Emissies bedrijfsgebonden bronnen	-11,5	-19,7
Geluidhinder	0	-8,6
Externe veiligheid	0	0
Verkeersveiligheid	PM (-)	PM (-)
Natuur- en landschap	3,5 +PM (++)	1,7 +PM (+)

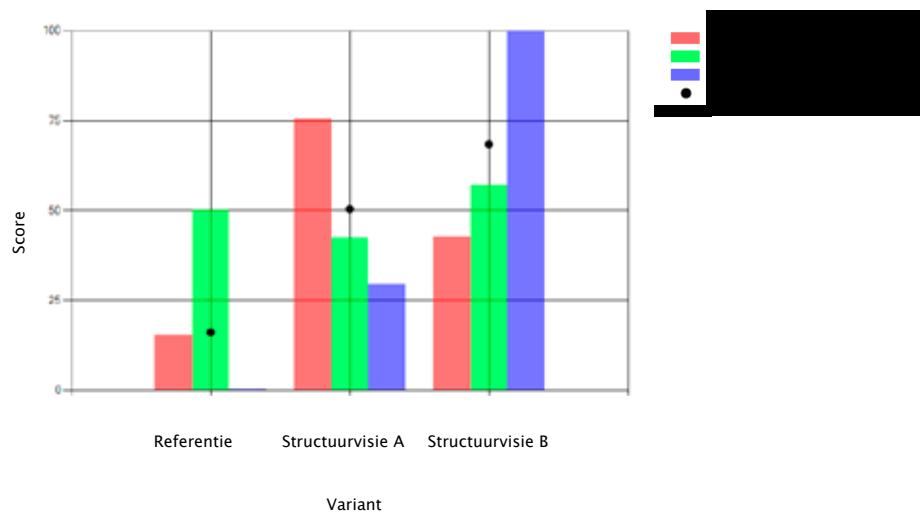
*tussen haakjes de nationale welvaartseffecten daar waar deze afwijken van de regionale effecten.

Tabel 14.9 Visie en wegingsfactoren MCA [2]



Afbeelding 14.10 De variantscores en clusterscores weergegeven per variant [2]

MCA: Variantscore



14.5

Voor beide plannen zijn de financiële prestaties doorgerekend in de grondexploitaties. Grondslag daarvoor zijn de grondexploitatieberekeningen waarin alle kosten en opbrengsten van de gebiedsontwikkeling in de tijd in beeld zijn gebracht, aangevuld met relevante andere exploitaties.

De voornaamste parameters voor de financiële prestatie zijn de (residuele) grondwaarden, de risicoprofielen en het totale investeringsniveau (totale volume aan investeringen dat gemoeid is met het realiseren van de structuurvisies). (Tabel 14.7)

Financieel gezien presteert structuurvisie B beter dan structuurvisie A; niet alleen op resultaat maar ook op risicoprofiel. Dat wordt met name veroorzaakt door het grotere sanerings- en afzetrisico voor de woningbouw.

14.6

Voor de integrale kwantitatieve afweging zijn er twee instrumenten gebruikt. Ten eerste de multicriteria analyse, omdat dit een methodiek is die de resultaten van economie, milieu en financiën onderling vergelijkbaar maakt, en bezien vanuit de consistentie van het algehele proces.

Ten tweede is een KBA uitgevoerd. Een KBA brengt de welvaartseffecten (indirect, direct, extern) van ruimtelijke plannen op nationaal en regionaal schaalniveau in beeld, en drukt de effecten zoveel mogelijk in monetaire eenheden uit. Hiervoor meet het bijvoorbeeld effecten op werkgelegenheid en reistijden, maar ook op de kosten

en baten van de effecten op natuur en landschap worden zoveel mogelijk monetair vertaald. Daarmee is een KBA net als een MCA als een integraal afwegingsinstrument te beschouwen. Zowel de MCA als de KBA zijn naast de kwalitatieve analyse leidend geweest voor dit advies.

Multicriteria analyse (MCA)

Net als in juni 2008 is een multicriteria analyse (MCA) uitgevoerd [2]. De weging die gehanteerd wordt in de multicriteria analyse volgt uit de missie van VTM i.o. waarin duurzaamheid en economie leidend zijn. Dit resulteert in het volgende: de economische prestaties en milieuprestaties wegen voor 40% mee in de in afweging en de financiële prestaties van beide structuurvisies wegen mee voor de resterende 20%. Hiermee wordt aangesloten op de weging zoals in 'een Vliegwielt voor Twente' [59] is gehanteerd.

Wanneer structuurvisie A en structuurvisie B met elkaar worden vergeleken, valt op dat structuurvisie A beter scoort op het cluster milieu en structuurvisie B substantieel beter scoort op het cluster economie. Het cluster financieel geeft slechts kleine verschillen tussen de structuurvisies. De weging leidt tot een duidelijke eindscore: 50 voor structuurvisie A en 68 voor structuurvisie B [2].

Om de robuustheid van het resultaat van de eindscores te bepalen, zijn gevoeligheidsanalyses uitgevoerd. Hierbij wordt gekeken in welke mate de uitkomsten beïnvloed worden, indien voor een andere weging over de clusters of over de verschillende effecten binnen een cluster zou zijn gekozen. Uit deze analyses blijkt dat er is sprake van een robuuste einduitslag [2].

Kosten-baten-analyse

De programma's van de structuurvisie en de grondexploitaties zijn de basis van de KBA's voor beide structuurvisies. Daarnaast zijn de economische effecten berekend van de bedrijfsexploitatie van de care & cure voorzieningen in Plan A en de luchthaven in Plan B. Dit alles resulteert in een totaaloverzicht aan welvaartseffecten, zie hiervoor de bijgaande tabel.

Beide structuurvisies hebben per saldo een positief effect op de welvaart. Plan B heeft een substantiëler positief effect voor wat betreft de welvaartseffecten op regionaal niveau. Op nationaal niveau zelfs drie maal zoveel, met name dankzij de verschillen in reistijdeffecten. De compacte luchthaven in het groen met 1,2 mln passagiers en de daarbij voorziene ontwikkelingsmogelijkheden is op grond van de uitkomsten van de KBA het beste plan. De nationale en regionale welvaartseffecten van plan B kunnen daarnaast nog sterk stijgen indien er meer dan 1,2 mln. passagiers worden vervoerd in Twente. (Tabel 14.8)

14.7

De gebiedsontwikkeling van de luchthaven, midden in de regio en dicht bij de infrastructuur van A1 en spoor biedt grote kansen voor economie, welzijn en natuur.

Het komt er nu op aan de beste kansen voor Twente te verzilveren en het plan te kiezen dat het beste vliegwielt vormt voor de versterking van de regionale economie en ecologie.

VTM i.o. heeft in een sterk interactief proces met alle betrokkenen tal van mogelijkheden

verkend. Onderzoek, tekenen en rekenen zijn daarbij in alle stadia hand in hand gegaan.

Er is zorgvuldig gezocht naar niches in de markt die een aanvulling betekenen op het in Twente aanwezige potentieel aan woonmogelijkheden, werklandschappen, voorzieningen, vrije tijdsomstandigheden en verbindingen.

Daarbij is vooral gekeken naar de ontwikkelingsmogelijkheden op langere termijn. Wanneer de economie weer aantrekt moet Twente klaar zijn om passende investeringen te accommoderen en in te spelen op structurele sociaaleconomische en sociaal-culturele trends.

Tegen deze achtergrond stelt VTM i.o. voor te kiezen voor vaststelling van de structuurvisie B gebaseerd op een compacte luchthaven in het groen. Door de luchthaven op termijn te concentreren in het noordelijk gebied, dicht bij A1 en spoorlijn, komt er aan de zuidzijde ruimte voor ca 130 ha nieuwe natuur ten behoeve van een versterking van de Ecologische Hoofdstructuur. De luchthaven is van nationale betekenis ondersteunt de multimodale bereikbaarheid van de regio en versterkt het vestigingsklimaat in Twente voor (inter) nationale bedrijven en instellingen. Het biedt het Twentse bedrijfsleven en de Twentse burger een eigen venster op de wereld in een structureel perspectief van een blijvend groeiende wereldhandel en mobiliteit. Omdat een luchthaven in Twente getypeerd kan worden als middelgrote regionale luchthaven is dit goed verenigbaar met de belangen van leefbaarheid en natuurontwikkeling voor de omwonende stedelingen en bezoekers. De ruimtelijke reservering en de bijbehorende beperkingen kunnen, ten aanzien van de militaire geluidsruimte, aanzienlijk worden teruggebracht waardoor met name Oldenzaal weer ruimte krijgt voor zijn stedelijke ontwikkeling. Hiermee ontstaat een luchthaven die qua schaal en omvang past bij het Twentse landschap. Omdat de

luchthaven van de grond af ontwikkeld moet worden kan van meet af aan veel aandacht worden besteed aan maximale duurzaamheid. Het uitdrukkelijk benoemen en ontwikkelen van de kanskaart duurzaamheid biedt mogelijkheden i.s.m. UT, Saxion Hogeschool en bedrijfsleven voor ontwikkeling van innovatief onderzoek, onderwijs en bedrijvigheid. Deze structuurvisie levert blijkens de uitgevoerde kosten-baten-analyse de grootste bijdrage aan welvaartseffecten voor Twente, biedt de meeste additionele werkgelegenheid en heeft de hoogste opbrengst bij de grondexploitatie.

Plan B biedt daarnaast aantrekkelijke mogelijkheden voor het aantrekken van nieuwe draagkrachtige bewoners in het hoogste segment door het aanbieden van nieuwe woonmilieus.

Vanuit provinciaal perspectief past plan B goed in de doelen van de Omgevingsvisie. Het plan biedt alle mogelijke kansen voor een sterke economie in een mooi landschap. Ook vanuit de rijksdoelen geredeneerd past de compacte luchthaven in het groen uitstekend.

Een zeer bruikbaar en strategisch deel van de luchtinfrastructuur met een grote optiewaarde blijft behouden en kan in de toekomst worden ingezet. Onder meer wanneer Schiphol aan de grenzen van zijn groei komt en de overloop niet geheel geacommodeerd kan worden op Eindhoven of Lelystad. De voorgestelde ontwikkeling van het zuidelijk gebied met ca 130 ha nieuwe natuur in plan B sluit goed aan bij de LNV beleidsdoelen. Voor de Ministeries van VROM en V&W kan de luchthavenontwikkeling op Twente een voorbeeld worden van op elkaar afgestemde infra- en ruimtelijke ontwikkeling binnen een duurzame gebiedsontwikkeling. De Innovatiedriehoek (Hart van Zuid/Centraal Station Twente, Kennispark en Luchthaven) is alleen bij een keuze voor plan B een echte synergetische driehoek die goed

past in de Gebiedsagenda Oost-Nederland en de Gebiedsagenda voor Twente. Deze onderlinge synergie biedt namelijk goede kansen voor de verdere ontwikkeling van toptechnologie en innovatieve bedrijvigheid op en rond de luchthaven, dan wel voor de programma's van het Kennispark en Hart van Zuid / Centraal Station Twente.

Ruimte voor incidenteel militair medegebruik blijft aanwezig op Twente. De opbrengst van de rijksgronden kan op basis van gemeenschappelijk ontwikkelde plannen worden bepaald en worden afgerekend met regionale en lokale overheden in Twente.

Status van de besluitvorming

Voorwerp van besluitvorming is de keuze tussen beide structuurvisies en de vaststelling van de structuurvisie als toetsingskader voor de uitwerking in gemeentelijke bestemmingsplannen of een provinciaal inpassingsplan. Daarbij worden vastgesteld de structuurvisiekaart met de toelichtende facetkaarten, het voorgestelde bouwprogramma en de geschreven toelichting op kaarten en programma's. Niet vastgesteld worden de proefverkavelingen en de kaart met de planschets. Deze dienen uitsluitend ter illustratie van een mogelijke uitwerking van de structuurvisies en hebben uitsluitend een indicatieve betekenis. Voor de financiële onderbouwing is voor beide plannen een grondexploitatie opgesteld en een risico-analyse uitgevoerd. Vanwege het marktgevoelige karakter van deze informatie is dit niet openbaar. In de structuurvisies wordt op hoofdlijnen ingegaan op de financiële uitkomsten van beide plannen. Daarnaast is informatie uit de grondexploitaties en de risico-analyse gebruikt als input voor de kosten-baten-analyse (KBA) en de multicriteria analyse (MCA).

Uitgangspunten luchthavenbesluit

Indien de keuze valt op structuurvisie B, dan zal op grond van de aanwijzing van Luchthaven Twente in de Luchtvaartnota, een luchthavenbesluit moeten worden vastgesteld. Het bevoegd gezag voor de vaststelling van het luchthavenbesluit is de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het definitieve luchthavenbesluit kan pas worden opgesteld nadat de exploitant van de luchthaven daartoe een aanvraag met een ondernemingsplan heeft ingediend. Voor dit besluit zal t.z.t. ook een milieueffectrapportage worden opgesteld. In het luchthavenbesluit zal ondermeer de geluidscontour formeel worden vastgesteld.

Voor de burgers in het gebied en de betrokken gemeenten is het van belang dat bij de keuze voor de structuurvisie ook de uitgangspunten helder zijn die gelden voor de beoogde regionale luchthaven. Deze uitgangspunten dienen duidelijke grenzen te stellen aan de mogelijke groei van het luchtverkeer en aan de daaraan verbonden hinder. Belangrijk daarbij is het uitsluiten van nachtvluchten. Op Twente zou dus alleen gevlogen moeten worden tussen 06.00 uur en 23.00 uur, afgezien van calamiteiten en vertraging. Bij de opzet van de luchthaven is uitgegaan van een luchthaven uitleg code E met het volledige gebruik van de landingsbaan van 3000m, die daarmee in principe ook geschikt is voor intercontinentaal vliegverkeer (zwaardere

toestellen). De keuze daarvoor is echter aan de exploitant. Als er gewacht wordt totdat er een formeel luchthavenbesluit is vastgesteld blijven betrokken burgers en gemeenten nog geruime tijd in het ongewisse over de uitgangspunten. Vooruitlopend op het luchthavenbesluit wordt daarom voorgesteld om nu reeds stappen te zetten. Teneinde helderheid te bieden over het afwegingen en beperkingengebied dat samenhangt met de luchthaven is de afweging aan de orde om voldoende strategische geluidsruimte te reserveren zonder onnodige beperkingen op te leggen aan de stedelijke omgeving. Marktonderzoeken geven aan dat een regionale luchthaven Twente een perspectief heeft van 1,2 mln. passagiers in 2030. In samenhang met de structuurvisie (planhorizon 2020) wordt voorgesteld om een ruimtelijke reservering (in de zin van de Wro) vast te leggen, waarbinnen t.z.t. via een luchthavenbesluit het beperkingengebied zal worden geregeld, via een aanwijzing van nationaal belang (in de zin van de Wro). Dit betekent dat het gebied waarvoor ruimtelijke beperkingen gelden, kan worden teruggebracht van 38,71 km² naar circa 11 km². Zie hiervoor afbeelding 13.34.

Grondexploitaties als basis voor de afrekening rijk-regio en fasering

VTM i.o. is gestart vanuit het principe dat de drie overheidspartijen het beste kunnen samenwerken aan een goed plan met een gedeelde missie en dat daaruit dan de residuele waarde volgt van de rijksgronden.

Dat plan ligt nu op tafel met een compleet doorgerekende grondexploitaties.

De grondwaarde die daaruit volgt is minimaal € 30 mln.

Voorgesteld wordt dit als basis te hanteren voor de afrekening rijk-regio bij de verkoop van de rijksgronden aan de regio. Bij de uitwerking van deze transactie zullen in een bestuursovereenkomst nadere afspraken moeten worden gemaakt over onder meer een blijvende rijksbetrokkenheid bij deze luchthaven van nationale betekenis, de wijze waarop een goede ontsluiting van het terrein kan worden gewaarborgd en de wijze waarop een marktpartij zal worden geselecteerd voor de exploitatie van deze luchthaven. Ook over de risico's van bodemsanering en explosieven opruiming zullen nadere afspraken moeten worden gemaakt met het Rijk in aanvulling op de reeds gemaakte afspraken.

Bij de plannen is uitgegaan van uitbreiding van de EHS en een fasering waarbij uiterlijk 1 januari 2018 kan worden gestart met de uitvoering van de EHS gezien de geldende afspraken tussen het Ministerie van LNV en de provincies.

Dit betekent dat binnen 8 - 10 jaar de transformatie van de huidige luchthaven naar de compacte luchthaven moet zijn afgerond. Deze fasering zal ook onderdeel dienen uit te maken van de afspraken.