

Aan: Indieners technische vragen structuurvisies
Van: VTM
Betreft: Technische toelichtingen op vragen inzake structuurvisie
Datum: 19 augustus 2009
i.a.a: leden participatiewerkgroep (tkn)

1. Indiening en afhandeling vragen structuurvisies

Door een aantal indieners zijn vragen gesteld inzake de structuurvisies en de onderbouwende rapporten. In deze notitie geeft de VTM een reactie op deze vragen.

Ten aanzien van de afhandeling van de vragen door VTM is een aantal overwegingen relevant.

In de structuurvisie gaat het om besluitvorming over de algemene ruimtelijke en programmatische kaders voor Luchthaven Twente e.o. De structuurvisie is een zgn. 'zelfbindend' beleidsinstrument. Dit betekent dat de visie alleen bindend is voor de besturen (i.c. provinciale staten en gemeenten) die de visie vaststellen.

De eenmaal vastgestelde structuurvisie vormt de beleidsmatige basis voor een uitwerking in bestemmingplannen. Burgers kunnen in de bestemmingsplanfase van een gebiedsproces in formele zin bezwaar en beroep aantekenen. In de huidige fase voor het vaststellen van de structuurvisie gaat het om een hoofdafweging om de richting voor de gebiedsontwikkeling te bepalen. Vanwege dit belang wordt aan betrokkenen en belanghebbenden de mogelijkheid geboden om kennis te nemen van de plannen en, desgewenst, hier een reactie op te geven (zgn. zienswijze). De ingebrachte zienswijzen worden voorzien van een commentaar (reactienota) door de bestuurlijke stakeholders (colleges) van de VTM. In december van dit jaar zal, mede op basis van de ingediende zienswijzen en de reactie nota, een definitief besluit worden genomen door het rijk, provinciale staten van Overijssel en de gemeenteraad van Enschede.

De structuurvisie en reactienota (met de ingediende zienswijzen) vormen derhalve belangrijke documenten voor de besluitvorming in december 2009.

Belanghebbenden en betrokkenen moeten daarom, gegeven de fase van het proces, in voldoende mate inzicht hebben in de hoofdafweging die wordt voorgesteld en de wijze waarop deze is uitgevoerd.

Gelijktijdig met de openbaarmaking van de structuurvisie wordt om die reden ook een groot aantal (veelal externe) onderzoeksrapporten gepubliceerd. Hiermee moeten belanghebbende en betrokkenen, gegeven de fase van besluitvorming, een goed beeld krijgen van de voorgestelde gebiedsontwikkeling en de hoofdargumenten die tot het voorgestelde besluit hebben geleid.

Inmiddels is gebleken uit reacties van een aantal belangstellenden en betrokkenen dat de veelheid aan verstrekt informatie aanleiding is tot diverse toelichtende en verdiepende vragen over de visies zelf en de onderbouwende rapportages.

VTM is echter van mening dat in voldoende mate informatie is verstrekt om belanghebbenden en betrokkenen zich een oordeel te kunnen laten vormen over de inhoud van structuurvisies en de hoofdafweging die hierover heeft plaatsgevonden.

Niettemin heeft VTM gemeend waar mogelijk indieners van vragen tegemoet te komen zodat deze het eenvoudiger gemaakt wordt de verstrekte informatie op een juiste wijze interpreteren. Het gaat daarbij steeds om een technische toelichting of technische verduidelijking op informatie uit de gepubliceerde visies en onderbouwende rapportages. Vragen die betrekking hebben op een nadere gespecificeerde onderbouwing van met name de financiële onderbouwing worden niet beantwoord en openbaar gemaakt, in verband met het potentieel marktgevoelig karakter van deze informatie.

Als ondanks onze inspanningen om langs deze weg extra ondersteuning te bieden betrokkenen of belanghebbenden nog steeds van mening zijn dat de verstrekte informatie onvoldoende is om zich een goed oordeel te kunnen vormen over de structuurvisies en het genomen voorkeursbesluit voor structuurvisie B kan dit via het indienen van een zienswijze kenbaar worden gemaakt. Via de bestuurlijk reactienota zal dit dan vervolgens onderdeel uitmaken van de voor december dit jaar geplande besluitvorming door rij Over de grondexploitatie en de businesscases worden geen nadere (financiële) cijfers of onderliggende berekeningen openbaar gemaakt. Reden hiervoor is het marktgevoelig karakter van deze informatie en de bescherming van publieke financiële belangen.

Als technische toelichting heeft de VTM in bijlage 1 een notitie bijgevoegd waarin, in algemene termen maar wel gerelateerd aan de functies en programma's in beide visies, is aangegeven op welke wijze de grondexploitaties, luchthavenexploitatie en risicoanalyse zijn opgesteld.

In de volgende paragraaf wordt ingegaan op de vragen van een aantal indieners.

2. Gestelde vragen en reactie VTM

In deze paragraaf wordt achtereenvolgens ingegaan op vragen inzake:

1. de luchthaven exploitatie (indieners mw. Minkjan en dhr Huge)
2. de grondexploitatie en businesscase (indiener dhr. Graas)
3. de geluidsinformatie (indiener dhr. Graas)
4. de tabel met regionale welvaartseffecten in de structuurvisie (indiener dhr. Haafkes)

Ad 1 vragen inzake de luchthaven exploitatie (mw. Minkjan/mail 13 juli 2009, dhr. Huge/mail 5 augustus 2009)

- Vraag: Wie heeft de businesscase geschreven? VTM of een ander bureau?
Antwoord: De businesscase is opgesteld door een team van medewerkers van de VTM.

Onderstaande vragen hebben betrekking op een tweetal tabellen over de financiële exploitatie van de luchthaven op pagina 45 en 46 van de KBA rapportage van Ecorys. Vragen van vergelijkbare aard zijn ook gesteld door de heer Huge.

- Vraag: Klopt het dat tabel 8.1 de resultaten van de businesscase voor alleen de luchthaven (exclusief bedrijventerrein, woningen e.d.) geeft?
Antwoord: Klopt, het gaat over de exploitatie van de luchthaven (incl parkeren)
- Vraag: toelichting op de cijfers in tabel 8.1. Hier lijkt een exploitatietekort gepresenteerd te worden over een periode van 100 jaar.
Antwoord VTM:
Ten behoeve van de KBA is de businesscase, met een tijdshorizon 2030, doorgetrokken over een periode van 100 jaar tot en met 2109.
Voor wat betreft het investeringsvolume in de tabel gaat het om de investeringen zoals opgenomen in de businesscase inclusief benodigde herinvesteringen over een periode van 100 jaar. Deze herinvesteringen zijn nodig in verband met veroudering/ benodigd groot onderhoud bij het doortrekken van de exploitatie over een periode van 100 jaar. De exploitatie kosten en opbrengsten zijn over de eerste 22 jaar weergegeven tot en met 2030 (en dus niet over de periode tot en met 2109 zoals de tabelkop doet vermoeden).

In tabel 8.1 is geen saldo weergegeven van investeringen, exploitatiekosten en /opbrengsten. Hiervoor dient tabel 8.2. Hierin zijn de resultaten allemaal doorgetrokken over een periode van 100 jaar. Het resultaat hiervan is dat de totale Netto contante waarde van deze kasstromen € 61,5 mln (positief) is.

Het betreft hier een financiële opstelling die in het kader van de KBA methodiek is opgesteld, en dus met name op het punt van de tijdshorizon afwijkt van de businesscase.

- Vraag: Wordt met businesscase (inderdaad) bedoeld een overzicht van de bedrijfseconomische kosten en baten?
Antwoord VTM: Ja, met daarbij de kanttekening dat in dit verband bedoeld wordt de exploitatie van de luchthaven in plan B en de exploitatie care- cure in plan A. De kosten en opbrengsten van het bouw- en woonrijp maken voor de toekomstige bestemmingen maken onderdeel uit van de grondexploitaties.

- Vraag: Klopt het dan dat als je de bedrijfseconomische kosten (investerings- plus exploitatiekosten, samen naar onze berekening 446,9 miljoen, klopt dat?) aftrekt van de bedrijfseconomische opbrengsten (315 miljoen) een verlies resulteert van 131,9 miljoen?
Antwoord VTM: Nee, dit klopt niet. Het resultaat van de investeringen en exploitatie over 100 jaar heeft als resultaat € 61,5 mln (positief) op netto contante waarde.
- Vraag: Is dit verlies (en zijn de bovengenoemde cijfers) een contante waarde, en zo ja in welk jaar?
Antwoord VTM: Het resultaat van de exploitatie van de luchthaven met 1,2 mln passagiers over een periode van 100 jaar is € 65 mln op Netto Contante Waarde positief.
- Vraag: Wat is precies de hoogte van de discontovoet waarmee in deze bedrijfseconomische analyse (businesscase) gewerkt is?
Antwoord VTM: In de KBA wordt gewerkt met 5,5%. Dit staat ook zo omschreven in het rapport op pagina 12.

Ad 2 vragen inzake de economische en financiële berekeningen (dhr. N. Graas/schriftelijk 13-7-2009 en in verzoek WOB 10-8-2009)

Er is gevraagd om inzage te krijgen in de opgestelde financiële rapportages voor de grondexploitatie en de businesscase voor de beide visies.

Over de grondexploitatie en de businesscases worden geen nadere (financiële) cijfers of onderliggende berekeningen openbaar gemaakt. Reden hiervoor is het marktgevoelig karakter van deze informatie en de bescherming van publieke financiële belangen.

Als technische toelichting heeft de VTM in bijlage 1 een notitie bijgevoegd waarin, in algemene termen en naar algemeen gangbare maatstaven, maar wel gerelateerd aan de functies en programma's in beide visies, is aangegeven op welke wijze de grondexploitaties, luchthavenexploitatie en risicoanalyse zijn opgesteld.

Ad 3 vragen inzake de verstekte geluidsinformatie (indiener dhr. N. Graas/VOLTio, 3-8-2009 en in verzoek WOB 10-8-2009)

Vraag: Wat betekenen alle afkortingen in dit rapport, met name Bijlage D?

AIP	Aeronautical Information Publication	
AMSL	Above Mean Sea Level	Boven zeeniveau
ATC	Air Traffic Control	Luchtverkeersleiding
CTR	Control zone	De zone rondom een luchthaven waarbinnen het verkeer van en naar de luchthaven begeleid wordt
FIR	Flight Information Region	Het luchtruim is opgedeeld in FIR's. Binnen een FIR wordt het luchtverkeer afgehandeld door 1 partij
FL	Flight Level	De vlieghoogte in feet gedeeld door 100. Dus FL070 is

		70*100=7000 feet
Ft	Feet	1 feet = 0.3048 meter
IFR	Instrumental Flight Rules	Een IFR vlucht kan plaatsvinden onder omstandigheden waarbij weinig zicht is. Er wordt op de instrumenten gevlogen.
Km	Kilometer	
M	Meter	
NM	Nautical mile	1 nm=1852 meter
Pax	Passagiers	
SID	Standard Instrument Departure	Voorgeschreven vertrek procedures
VFR	Visual Flight Rules	Zichtvliegvoorschriften. Een VFR vlucht is een vlucht die plaatsvindt bij voldoende zicht en waarbij de piloot 'op zicht' vliegt

Vraag:

Gaarne ontvang ik op 1 tekening, A1 formaat de samengestelde figuren 1, 2, 3, 4, 5, 6, en 8 op een achtergrond kaart met een vrije ruimte van 50 km vanaf de uiteinden van de startbanen. Hiermee is een inzicht te verkrijgen over de vliegroutes over geheel Twente en het aansluitende grensgebied.

Antwoord:

Voor dit onderzoek is niet gerekend met de routes tot op 50 km van de baan omdat dit niet nodig is voor het bepalen van de geluidsbelasting. Wel is er een figuur gemaakt (van een gebied van 30x37km rondom de luchthaven) waarin alle startroutes en de naderingsroutes inclusief bijbehorende spreidingsgrenzen van het grote verkeer zichtbaar zijn, voor zo ver deze gebruikt zijn voor het berekenen van de geluidsbelasting. De figuur is opgenomen in bijlage 2 (start en landingsroutes).

Vraag:

Welke geluidsgegevens horen bij de in figuur 8 aanduidingen voor horizontale afstand. Anders gesteld: welk geluidsniveau wordt ervaren door personen die zich in het vrije veld bevinden (dB(a) of dB. (de zgn. vrije veld condities)

Antwoord:

Deze vraag kan niet eenduidig beantwoord worden. Het geluidsniveau dat op de grond wordt ervaren hangt af van vele factoren. Dit hangt niet alleen af van het vliegtuigtype en de hoogte van een toestel, maar ook o.a. van de windrichting, windsterkte, het actuele vliegtuiggewicht en de horizontale afstand tot het toestel. Ook hangt dit af van de locatie van de persoon. Recht onder het toestel zal een ander geluidsniveau worden waargenomen dan op een plaats niet recht onder het toestel. Een eenduidige beantwoording van deze vraag is derhalve niet mogelijk zonder een duidelijk omschreven uitgangssituatie.

Voor de geluidsniveaus per geluidscategorie, welke zijn gebruikt in de geluidsbelastingberekeningen, is gebruik gemaakt van de appendices van de voorschriften

voor de berekening van de geluidsbelasting, geluidsniveaus, prestatiegegevens en indeling naar categorie door R. de Jong en G.J.T. Heppe, Nationaal Lucht en Ruimtevaartlaboratorium (NLR).

Vraag:

Tabel 1 geeft alleen de hoogte tot 3000 ft. Gaarne informatie over de horizontale afstand en een hoogte van 5.000 ft en het hierbij behorende geluidsniveau op leefniveau.

Antwoord:

Zie onderstaande tabel. Tevens is hierin opgenomen hoeveel horizontale afstand benodigd is om een hoogte van 4.000 ft te bereiken. Voor bijbehorende geluidsniveaus wordt opnieuw verwezen naar de appendices van de voorschriften voor de berekening van de geluidsbelasting (NLR).

Tabel 1 Overzicht van benodigde afstand voor het klimmen naar 2.000 of 3.000 ft hoogte.

Cat	Type	Horizontale afstand nodig voor hoogte van:			
		2.000 ft	3.000 ft	4.000 ft	5.000 ft
039	Boeing 747-400, Airbus A340	6.767 m	11.541 m	18.600 m	24.050 m
070	Citation, Embraer 135/145, Gulfstream IV	3.470 m	4.238 m	5.006 m	5.774 m
071	Fokker 50, ATR42, ATR72, Saab 2000, etc.	5.108 m	7.198 m	9.288 m	11.378 m
072	Beech 1900, Dornier 228/328, JS 31/32/41	4.518 m	6.486 m	8.454 m	10.422 m
074	Fokker 70, Fokker 100, BAe146	4.185 m	6.057 m	7.929 m	9.801 m
077	Airbus A318/A319/A320/A321, B757-300	4.501 m	6.560 m	12.367 m	14.427 m
078	Boeing 767-200/300/400, A300B4, A330	5.394 m	7.823 m	10.236 m	12.649 m
469	Boeing 737-600/700/800/900	4.736 m	6.543 m	11.774 m	13.977 m

Getoonde afstanden zijn de afstanden die behoren bij de meest ongunstige (theoretische) vliegprocedure per vliegtuigtype van het grote verkeer die in de invoerset voorkomt.

Vraag:

Gaarne een verdeling over de geluidsfrequenties en met name de zware grondtonen.

Antwoord:

Voor de berekening van de geluidsbelasting wordt gebruik gemaakt van een rekenmodel dat niet rekent met frequenties. De verdeling over de frequentie is niet beschikbaar.

Vragen over bijlage 18 van het plan-MER, deelrapport geluid

Vraag: Gaarne opgave van de in tabel 18 gebruikte waarden van de Geluidscategorie.

Vraag: Wat is de definitie van geluidscategorieën?

Antwoord:

Voor de waarden in de bedoelde tabel en de definitie van geluidscategorieën is gebruik gemaakt van de 'appendices van de voorschriften voor de berekening van de geluidsbelasting, geluidsniveaus', prestatiegegevens en indeling naar categorie door R. de Jong en G.J.T. Heppe, Nationaal Lucht en Ruimtevaartlaboratorium (NLR).

VTM is van mening dat hiermee voldoende de grondslag van de gebruikte waarden is toegelicht en dat de gebruikte informatie voldoet aan de hieraan te stellen eisen.

Vragen:

Hoe zijn deze geluidscategorieën bepaald, motoren op de proefstand, windtunnel belast onbelast?

Welke meetcondities?

Indien niet bepaald op de proefstand, windtunnel hoe dan wel?

En onder welke condities, oa welke windrichting, windsnelheid, achtergrond geluidsniveau

Hoe is de relatie tussen het kale motor geluid en het vliegtuiglawaai?

Hoe gemeten, vrije veld condities etc?

Antwoord:

VTM is van mening dat de bovenstaande vragen (qua aard en detail) niet relevant zijn voor een beter begrip van de structuurvisies en de voorgestelde besluitvorming hierover. Deze vragen zijn derhalve niet in behandeling genomen.

**Ad 4 vragen inzake de KBA rapportage (ecorys(2009) Kosten Baten Analyse Luchthaven Twente)
(indiener dhr. Haafkes/mail 18 augustus 2009)**

VTM heeft aangenomen dat onderstaande vragen betrekking hebben op tabel 14.8 (p. 148) uit de structuurvisie.

Indiener vraagt op diverse onderdelen uit deze tabel om specificaties en toelichtingen. Deze tabel is ontleend aan de rapportage Kosten en Baten Analyse (Ecorys (2009), KBA Luchthaven Twente). In de beantwoording wordt daarom veelal verwezen naar deze tabel.

1. grondexploitatie

Vraag: specificatie van de grondexploitatie van structuurvisie A (6,6 mln.) en B (9,4mln.)
antwoord: Voor het bepalen van deze waarden is gebruikt gemaakt van de door VTM opgestelde grondexploitaties. Vanwege het potentieel marktgevoelige karakter worden over de opbouw van deze bedragen geen nadere informatie verstrekt.

2 en 3 Directe (reistijd) effecten

Vragen:

Wat wordt verstaan onder directe effecten?

Specificatie van 15,2 bij structuurvisie B?

Op welke categorie personen (reizigers)?

Hoe is de specificatie 15% en 15,2 en resp. 35,8 mln. euro's?

Antwoord:

Voor een reactie op deze vragen wordt verwezen naar hoofdstuk 3 Directe Effecten uit de KBA rapportage. Hierin wordt naar mening van de VTM in voldoende mate informatie verstrekt over de wijze waarop de directe effecten voor beide structuurvisies zijn bepaald.

4. Indirecte Effecten

Vragen:

Wat wordt hier onder verstaan?

Specificatie structuurvisie A 20,3 en structuurvisie B 34,2

Antwoord:

Voor een reactie op deze vragen wordt verwezen naar hoofdstuk 4 Indirecte Effecten uit de KBA rapportage. Hierin wordt naar mening van de VTM in voldoende mate informatie verstrekt over de wijze waarop de indirecte effecten voor beide structuurvisies zijn bepaald.

5 en 6. Externe Effecten en externe veiligheid

Vragen:

Wat wordt hier onder verstaan?

Specificatie structuurvisie A-9,7 en structuurvisie B -31,6

Antwoord:

Voor een reactie op deze vragen wordt verwezen naar hoofdstuk 5 Externe Effecten milieu en veiligheid uit de KBA rapportage. Hierin wordt naar mening van de VTM in voldoende mate informatie verstrekt over de wijze waarop de directe effecten voor beide structuurvisies zijn bepaald.

6. Externe Veiligheid

Vraag:

Wat daaronder begrepen en waarom is dat in beide visies 0?

Antwoord:

Voor een reactie op deze vragen wordt verwezen naar hoofdstuk 5 Externe Effecten milieu en veiligheid uit de KBA rapportage. Hierin wordt naar mening van de VTM in voldoende mate informatie verstrekt over de wijze waarop de directe effecten voor beide structuurvisies zijn bepaald.

7.

vraag:

Waar staan de meerkosten van een rampenplan, dat volledig is toegerust om paraat te zijn bij den neergestort toestel in een nabijgelegen woonwijk en voldoet aan de wettelijke eisen?

Antwoord:

Gelet op de fase van besluitvorming en de hoofdafweging die gevraagd wordt over de structuurvisies zijn deze kosten niet afzonderlijk of zichtbaar in de rapportages opgenomen. In algemene zin kan worden gesteld dat, ingeval van een operationele luchthaven, er wettelijke voorschriften zijn met betrekking tot het niveau van de veiligheidsvoorzieningen (w.o. bijv. brandweervoorzieningen).

B

Vraag:

Het totaal van de tabel regionale welvaartseffecten komt bij structuurvisie A op 17,2 en structuurvisie B op 27,2. Waar zijn dat de totalen van (mijn telling komt uit op andere bedragen)?

Antwoord:

VTM heeft geen fouten geconstateerd. De gearceerde totalen sluiten aan bij de specificaties per rubriek. Het totaal van de gearceerde bedragen sluit aan bij de totaal telling in de tabel.

C

Vraag:

Waar staan de waardedalingen van de woningen vermeld onder de aanvliegroute (Oldenzaal/Hengelo) ingeval van luchthaven, en waar de waardestijging ingeval zonder luchthaven? Welke bedragen zijn hiervoor gerekend en onder welke post is dat terug te vinden?

Antwoord:

Voor een reactie op deze vraag wordt verwezen naar paragraaf 5.2 uit de KBA rapportage (Ecorys).

D

Vraag:

Oldenzaal zal beperkt worden in de ontwikkelingsmogelijkheden. Is er een specificatie om hoeveel geld dat gaat en onder welke post is dat terug te vinden?

Antwoord:

De ontwikkelingsmogelijkheden voor Oldenzaal nemen in beide visies juist toe, ook in de structuurvisie met een luchthaven. De thans geldende militaire geluidscontour wordt aanzienlijk verkleind ten opzichte van de contour van een burgerluchthaven.

De voorgestelde contour geeft Oldenzaal de mogelijkheid om de gewenste ontwikkelingen zonder substantiële belemmeringen aan te pakken. Er is derhalve geen noodzaak om hierover financiële berekeningen te maken.

E Additionele werkgelegenheid voor Twente

Vraag 1: Wanneer (welk jaar) wordt het aantal banen bereikt (zie tabel 14.5 structuurvisie) van zowel structuurvisie A en B en hoe is het verloop over de opbouwjaren vanaf aanvang tot eindsituatie?

Vraag 2: Om welk soort banen (administratief, metaal, horeca, ontwikkeling, verpleging, etc.) gaat het bij de structuurvisies?

Vraag 3: Op welk niveau en wat is de globale salarisindicatie van de banen

Vraag 4: Hoe ziet de additionele werkgelegenheid (aantal banen) er uit bij een bedrijfsdrukte van resp. 50%, 60%, 70%, 80%, 90% in de achtereenvolgende jaren bij structuurvisie A (direct en indirect) en structuurvisie B (direct en indirect)?

Antwoord:

Voor een reactie op deze vragen wordt verwezen naar paragraaf 4.1 uit de KBA rapportage (Ecorys). Aanvullend wordt opgemerkt dat de structuurvisie uitgaat van een realisatiedatum van 2030. Dit geldt ook voor de realisatie van het aantal banen zoals berekend in de Kosten Baten Analyse.

Een nadere opbouw of verloop over de jaren is niet gebruikt voor de afweging tussen beide structuurvisies. Dit geldt ook voor het type werkgelegenheid of diverse scenario's voor wat betreft de bedrijfsdrukte. In dit stadium van onderzoek en besluitvorming heeft deze informatie nog geen rol gespeeld en is gebruik gemaakt van algemeen gangbare

rekenmodellen die aansluiten bij de huidige projectfase. Op deze punten kan derhalve geen nadere informatie of specificatie worden verstrekt.

Wel kan worden gezegd dat de werkgelegenheid waarmee in de KBA rekening is gehouden voor een belangrijk deel bestaat uit werkgelegenheid voor lager opgeleiden. Hiermee wordt een belangrijk beleidsdoel gediend. Er is echter ook een aanzienlijk deel dat betrekking heeft op werkgelegenheid voor hoger opgeleiden. Juist in Twente waar het moeilijk is om hoger opgeleiden vast te houden is dit een belangrijk punt.

F

Vraag:

Is er binnen de Euregio overleg geweest over de wenselijkheid van een tweede luchthaven? Zoja met welke instanties?

antwoord:

Er is gedurende het gehele proces, vanaf 2006 veelvuldig contact geweest met diverse bestuurlijke organen aan Duitse zijde van de grens. Zo is de startnotitie die in december 2006 is vastgesteld begin 2007 aan alle te betrekken Duitse instanties (73 adressen) verstuurd. Gedurende het gehele proces zijn de contacten gebleven en zijn de officiële instanties goed geïnformeerd. Onze notities zijn deels in het Duits vertaald.

G

Vraag:

Zijn er onderzoeken/berekeningen waarbij de luchthaven Munster Osnabruck (FMO) de luchthaven wordt voor de Euregio met goede verbindingen (autosnelweg), spoor en shuttle bus) en op het vliegveld Twente andersoortige activiteiten die Euregionaal worden ondersteund en van internationale allure met een grote bijdrage aan werkgelegenheid, een duurzamer en sterker economisch Twente?

Antwoord:

Nee, deze variant heeft geen onderdeel uitgemaakt van de opdracht aan VTM en is derhalve niet nader onderzocht.

H

Vraag:

Is onderzoek gedaan naar de risico's (elkaar kapot concurreren), de voor- en nadelen van 2 luchthavens zo dicht bij elkaar in hetzelfde euregiogebied?

Antwoord:

In de onderzoeken is het zgn 1-uurs en 2-uurs catchment area in beeld gebracht. Bij de afweging voor het Twente potentieel is rekening gehouden met andere luchthavens die belangrijk zijn voor de concurrentiepositie van de luchthaven Twente en zich bevinden in een groter gebied dan alleen de euregio zone..

I

De luchthaven wordt gepresenteerd als de motor van de economie, maar er zijn een groot aantal onzekerheden zoals bijvoorbeeld:

- groei luchtvaart ongewis ivm klimaatbeleid (inspraaknotitie MER Lelystad, mr. Dr. Buursma)
- Oliecrises op enig moment. Dat zal vooral de luchtvaart hard treffen
- verhogen prijzen vliegtickets door btw heffing op vliegtickets, accijnsheffing op kerosine, milieubelasting op vliegtickets, co2 heffing, etc.
- Groeiende concurrentie van het spoor
- Indien Twente geen overloop krijgt van schiphol
- Krimp van de bevolking ipv aanwas

-Gevolgen voor Twente bij een moordende concurrentie in de luchtvaart als gevolg van
-Een krimpende vraag naar vliegtuigstoelen

Vraag:

In hoeverre (graag specificaties) is in de structuurvisie B voornoemde onzekerheden/mogelijkheden rekening gehouden?

Antwoord:

De luchtvaartsector zal, net als andere marktsectoren, te maken krijgen met diverse markt-, technische- en beleidsontwikkelingen die positief of negatief doorwerken op de ontwikkelingsmogelijkheden. Dit geldt, net als voor andere luchthavens ook voor bijvoorbeeld de luchthaven Twente. In algemene zin blijkt uit wetenschappelijke rapportages dat de langjarige groeiverwachting van de luchtvaartsector positief zal zijn (ca. 4%).

J

Vraag:

Zijn in de kosten- batenanalyse alle voor en nadelen van o.a. de luchthavens FMO en Weeze als (directe) concurrente meegenomen?

Nee, in de rekenmodellen en systematiek die zijn gehanteerd voor de KBA wordt niet specifiek ingegaan op de luchthavens FMO en Weeze. Voor de KBA is als uitgangspunt genomen dat een luchthaven met 1,2 mln. passagiers in 2030 zal zijn gerealiseerd.

K

Vraag:

Voor een volledig en zorgvuldig vergelijk/afweging/zienswijze tussen de structuurvisies A en B zou ik graag de businesscase ontvangen.

Antwoord:

Over de grondexploitatie en de businesscases worden geen nadere (financiële) cijfers of onderliggende berekeningen openbaar gemaakt. Reden hiervoor is het marktgevoelig karakter van deze informatie en de bescherming van publieke financiële belangen.

Als technische toelichting heeft de VTM in bijlage 1 een notitie bijgevoegd waarin, in algemene termen maar wel gerelateerd aan de functies en programma's in beide visies, is aangegeven op welke wijze de grondexploitaties, luchthavenexploitatie en risicoanalyse zijn opgesteld.

Bijlage 1 Technische toelichting Businesscase

Zie separate documenten:

Bijlage 1a Technische toelichting vragen grex structuurvisie.doc

Bijlage 1b Programma SV A en B.xls

Bijlage 1c programma kaart A

Bijlage 1d Programma kaart B

Bijlage 2 start en landingsroutes

Zie separaat document: start en landingsroutes.gif