

Structuurvisie gemeente Dinkelland

Raadsbesluit: vaststellen gewijzigde Structuurvisie Dinkelland. Voorstel van B&W van 16 juli 2013.

In op de 2 januari 2013 ter visie gelegde Structuurvisie is geen verwijzing opgenomen naar de luchthaven en de daarbij behorende Gebiedsontwikkeling.

Wij, Vereniging Omwonenden Luchthaven Twente (VOLT-Twente), hebben dan ook geen Zienswijze ingediend op deze Structuurvisie.

In de Reactienota Zienswijzen Ontwerp-Structuurvisie gemeente Dinkelland zijn de ontvangen Zienswijzen behandeld en onder 4 treffen we aan de Zienswijze van ADT van 7 februari 2013.

De reactie, van de gemeente, hierop luidt:

Het is lange tijd onzeker geweest of er een doorstart zou komen van de luchthaven Aan de medewerking van de gemeente Dinkelland zijn voorwaarden verbonden zoals de verkeersafwikkeling. Eerst dit jaar is duidelijk geworden dat er een doorstart komt en is er meer duidelijkheid geschapen over de aard en omvang van de functies op Dinkellands grondgebied. Dat geldt niet alleen de ontsluiting maar ook de luchthavengerelateerde bedrijvigheid, het parkeren en een deel van het Leisure Gebied Noord. etc

Conclusie: De zienswijze van ADT wordt overgenomen.

VOLT-Twente kan zich niet vinden in deze gang van zaken. De wijzigingen betreffen geen punten en komma's maar een substantiële en wezenlijke toevoeging aan de Structuurvisie met grote gevolgen voor de gemeente en haar inwoners. Wij maken ernstig bezwaar tegen deze gang van zaken want wij hebben ons hierover niet kunnen uitspreken. Meerdere inwoners van Dinkelland hebben mij de afgelopen dagen benaderd om toch vooral bezwaar te maken tegen deze gang van zaken en het aantasten van hun rechten.

Verzoek:

Wij verzoeken het college van burgemeester en wethouders het voorstel betreffende **Het gewijzigd vast te stellen de structuurvisie Dinkelland, zoals vervat in het GML-bestand NL.IMRO.1774.SVDINKELLAND-0401** in te trekken en opnieuw in de gewijzigde vorm ter visie te leggen.

Daarmee wordt recht gedaan de spelregels van burgerinspraak conform de Wet ruimtelijke ordening.

Toelichting:

Vele burgers van Dinkelland hebben geen mogelijkheid gehad de substantiële aangepaste Structuurvisie, zoals deze nu voorligt, te beoordelen en zo nodig een Zienswijze in te dienen.

Deze gang van zaken (zoals blijkt uit de stukken) wordt ervaren als een overval en is tenminste strijdig met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Het voorgenomen besluit zal, alleen al om die reden, bij de bestuursrechter vernietigd worden.

Wij verzoeken dan ook dringend aan ons verzoek tegemoet te komen.

Bovendien, het is nog helemaal niet duidelijk dat er een doorstart komt, dat er een bedrijventerrein ontwikkeld gaat worden, dat er een Leisure Gebied Noord komt met de benodigde parkeerterreinen en ontsluiting. Ook de NOEK is onduidelijk.

Er is dus voldoende tijd voor een aanvullende Zienswijze procedure.

Waarschijnlijk is er, nadat de aanvullende Zienswijze procedure doorlopen is, ook meer duidelijkheid over de gebiedsontwikkeling -inclusief wel of geen doorstart luchthaven- en of aan de door Dinkelland gestelde voorwaarden voldaan is.

Stand van zaken Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente

Basis.

Er is eind mei 2013 een overeenstemming bereikt tussen ADT en het Consortium over de voorwaarden om te komen tot de beoogde ontwikkeling en exploitatie van een burgerluchthaven en bijbehorend luchthavengebonden bedrijventerrein.

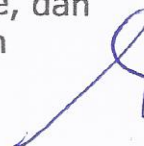
Er is op dit moment geen getekende voorlopige concessieovereenkomst tussen ADT en het Consortium.

Er is geen getekende Consortiumovereenkomst tussen Aviapartner en Reggeborgh BV, een voorwaarde om de voorlopige concessieovereenkomst te kunnen tekenen.

De hierboven genoemde overeenstemming tussen ADT en het Consortium was er al eind mei en er zou snel getekend worden: voor de vakantie (begin juni) de heer Kok, begin september de heer van der Ree, eind september de heer den Oudsten, eind september / begin oktober mevrouw van Hees. Ik heb het jaartal maar weggelaten.

Tot op heden is er niets getekend.

Onze inschatting is dat ADT niet durft te tekenen in verband met de vele onzekerheden. Is er eenmaal getekend en zegt Brussel daarna nee, dan kost dat minimaal 200.000 euro en de daarna volgende claims van Reggeborgh: Reputatie schade en ga zo maar door.



Wat is er aan de hand?

1. In Zwolle, eind mei, heeft Gert Jan Kok, verantwoordelijke gedeputeerde, bekend gemaakt dat er nog gewerkt werd aan een laatste controle of er geen fouten gemaakt zijn.
2. ADT wacht vervolgens op een positief signaal uit Brussel over de **aanbestedingsrechtelijke** aspecten van de aanbesteding.
3. Mocht Brussel de gevolgde procedure goed keuren dan volgt nog steeds de **Staatssteuntoets**.
4. Dit is een **nieuwe** toets omdat de vorige, behorende bij de vorige openbare procedure, ingetrokken is en de hoeveelheden publiek geld tenminste verdubbeld zijn. De houding tegenover steun aan regionale luchthavens is gewijzigd en de regels zijn veranderd.
5. Mocht ook dit positief uitvallen, eerst dan gaat het ministerie van I&M de aanvraag van het Luchthavenbesluit in behandeling nemen.
6. Daar hoort dan de Mer met het Gezondheidsonderzoek en de vliegroutes bij.
7. Dit laatste, de vliegroutes, is een apart verhaal. ADT stelt dat deze niet over Duitsland gaan, wat volgens de door ons geraadpleegde deskundigen niet mogelijk is. Vooralsnog weigert ADT deze routes openbaar te maken, terwijl deze bekend gemaakt zijn aan onder andere: de betrokken Nederlandse gemeenten. Naar ik moet aannemen ook Dinkelland.
8. Vervolgens staan er nog een aantal voorwaarden van het Rijk te wachten zoals **een onafhankelijk getoetste business case die een levensvatbare en voldoende rendabele exploitatie van de luchthaven op een plausibele wijze aantoont**. Zie brief van 23 mei 2013 met daarin 10 voorwaarden voor de bijdrage via PPM Oost.
9. En het bestemmingsplan van zowel Dinkelland als Enschede moet goedgekeurd worden.
10. In de ter visie gelegde Structuurvisie is de luchthaven niet genoemd en via de Zienswijze van ADT is op onterechte gronden alles van belang voor de luchthaven nu ineens opgenomen in de gewijzigde Structuurvisie. Wij vinden dit onaanvaardbaar.

Terug naar: **aanbesteding** en **staatssteun**.

Aanbestedingsrechtelijke toets.

Van een openbare aanbesteding, indien er geen biedingen ontvangen zijn, overgaan naar een onderhandse aanbesteding mag, mits:

- De voorwaarden **niet wezenlijk** anders zijn.

Voor het begrip wezenlijk zijn handvatten gemaakt:

- Elke wijziging of alle wijzigingen samen, uitgedrukt in geld, mag niet meer zijn dan 5 miljoen euro;
- En het totaal mag ook niet hoger zijn dan 5% van het contract waarde.



Uiteraard, volgens ADT, wordt daaraan voldaan.

Nee, daar wordt niet aan voldaan: de waarde van de wijzigingen is vele malen hoger dan 5 miljoen euro en ligt in de orde grootte van 40 miljoen euro, in het bijzonder door:

- Extra 5 miljoen via PPM Oost
- Extra 4,6 miljoen voor Luchtverkeersleiding
- Garantstelling voor 80% van de lening van 20 miljoen euro
- Eerst met ingang van het 8e jaar wordt er 500.000 euro/jaar betaald voor de huur van circa 250 hectare, minder dan de rente kosten van de grondaankoop;
- Eerst boven 750.000 passagiers wordt er een concessievergoeding betaald, een soort pacht.

Er is er meer, bijvoorbeeld wijziging verhouding eigen/vreemd vermogen.

Er is sprake van 80 wijzigingen, 60 niet materiële en 20 materiële. De Tenderboord geeft aan dat: **alleen al dit grote aantal wijzigingen voldoende aanleiding kan zijn voor Brussel om de aanbesteding niet goed te keuren.**

Wanneer Brussel beslist? Geen idee, maar niet voor eind september, mogelijk voor het eind van dit jaar en dan ben ik optimistisch of pessimistisch.

Staatssteuntoets.

Bij de eerste en openbare aanbesteding hebben wij in januari 2011 Brussel geïnformeerd over de vermeende staatssteun. Vervolgens is dit regelmatig met nieuwe informatie aangevuld.

In februari 2013 hebben wij bericht ontvangen van Brussel dat de Nederlandse Autoriteiten de Melding hebben ingetrokken en de klacht dus zonder zaak is.

De uitleg van ADT hierover is: nee we hebben de Melding niet ingetrokken maar even opgeschort en als we met Wessels tot een overeenstemming komen, dan halen we de stukken weer te voorschijn en is het zo geregeld.

Helaas, zo werkt het in Brussel niet. Intussen zijn de regels veranderd, is ook de houding tegenover steun aan regionale luchthavens veranderd en is de hoeveelheid publiek geld, waarmee ADT Wessels over de streep heeft kunnen trekken, meer dan verdubbeld.

Vandaar dat Brussel besloten heeft een nieuw dossier te openen en een nader onderzoek te gaan uitvoeren. (Dit niet alleen naar de staatssteun maar ook naar de aanbesteding).

Wij hebben gevraagd onze eerste klacht van januari 2011 aan te houden en dat is gebeurd. Vervolgens zijn er op basis van nieuwe informatie aanvullingen gestuurd. Wanneer Brussel beslist: geen idee, maar bij de vorige staatssteun melding was het **nog lang geen gelopen race.**



Tot slot:

7 november 2013 vervalt de militaire aanwijzing en de geluidscontour en komt er voor in de plaats de ruimtelijke reservering van 10,8 km². Echter er is geen luchthavenbesluit die het vliegen mogelijk maakt.

Conclusie luchthaven:

Er moet nog heel wat water door de Dinkel voordat de eerste commerciële vlucht vanaf Twente opstijgt.

Onderwerpen die ook van belang zijn.

Luchthavengerelateerde bedrijvigheid.

In de eind mei 2013 gepresenteerde plannen van Wessels is de ontwikkeling van het luchthavengebonden bedrijventerrein niet opgenomen.

Er zijn te veel leegstaande bedrijventerreinen in de regio, zelfs in heel Overijssel.

TRONED

De tijdelijke omgevingsvergunning voor het brandweeroefencentrum is door de rechtbank vernietigd. De gemeente is in hoger beroep gegaan en heeft een gedoogbeschikking ter inlage gelegd.

Ondertussen gaat alles gewoon door en de gemeente weigert handhavend op te treden. Lastig als je en eigenaar, en beheerder en vergunningverlener bent en ook nog handhaver en bovendien ook nog initiatiefnemer. (Via de Veiligheidsregio).

Exploitatie Ontdekking Aarde; Leisure Gebied Noord

Ook hier is de stand van zaken verre van duidelijk.

De laatste berichten waren dat er financiële middelen gezocht werden om de plannen verder uit te werken en om op basis van de uitwerking te komen tot een business case.

Hoe de stand van zaken nu is weet ik niet, maar ik heb wel horen luiden dat de initiatiefnemers niet zo blij zijn met de nabijheid van de luchthaven. Zij zagen liever dat EOA op de luchthaven komt. Kortom onduidelijkheid ten top.

Parkeerterreinen

Gezien al het bovenstaand is de behoefte aan parkeerterreinen niet te voorspellen en dus ook niet te plannen.

NOEK

Ook is niet duidelijk welke bedrijfsactiviteiten welke verkeersbehoeften creëren en welke ontsluiting daar dan optimaal voor nodig is.



Ontsluiting

Het is onduidelijk welke duidelijkheid door het college van B&W bedoeld wordt. Zeker niet het 2^e punt uit de brief van 15 december 2006:
de verkeersafwikkeling rond het vliegveld aan de zijde van Deurningen wordt op voorhand aantoonbaar en adequaat geregeld.

Ootmarsum, 3 september 2013.

Nol Graas
Voorzitter VOLT-Twente

