Reactie college, versie 1.2

Quick Scan Technology Base Twente

Geachte leden van de gemeenteraad,

U bent gewend om jaarlijks een document te ontvangen met een quick scan van de begrotingen en jaarrekeningen van alle gemeenschappelijke regelingen waarin Twentse gemeenten samenwerken.

Ook dit jaar komt die quick scan beschikbaar. Er is de afgelopen weken in de regionale media veel aandacht geweest voor de ontwikkelingen rondom Technology Base (hierna TB). Met name de financiële resultaten van het bedrijvengedeelte en die van de luchthavenexploitatie vallen tegen en kennen ook toekomstige risico's. Vanwege de gevoeligheid van het dossier en de beperkte groep direct belanghebbenden is in overleg met de griffie Enschede een afzonderlijk document met een quick scan van TB gemaakt.

Op 10 maart 2021 is op initiatief van Provinciale Staten een informatiebijeenkomst georganiseerd waarin de toekomstperspectieven van TB en in het bijzonder het luchthavengedeelte zijn geschetst. De daarbij gebruikte presentatie is voor zover bekend met u gedeeld. Het lijkt er op dat het bestuur van TB ervoor kiest om de ontwikkeling van het luchthavengedeelte voort te zetten. Dat vraagt om een politiek debat, wellicht in gezamenlijkheid met Provinciale Staten als partner in dit project.

Op het moment van schrijven van deze notitie was de uitslag van het kort geding over het laten opstijgen van geparkeerde vliegtuigen in het voordeel van TB beslist en blijkt inmiddels ook een van die vliegtuigen te zijn vertrokken. Dat wil niet zeggen dat daarmee de problematiek van het vliegveld is opgelost, al is het maar omdat met het vertrek van een van de vliegtuigen ook een deel van de opbrengsten wegvalt.

Op basis van het beschikbaar gestelde materiaal: de jaarrekening 2020, de begroting 2022 en de eerder genoemde presentatie van 10 maart zijn hieronder kort wat aandachtspunten voor een debat over de toekomst van TB aangestipt.

Reactie college: Het AB van Technology Base Twente, waarvan wij zelf deel uitmaken, heeft afgelopen maart de opdracht gegeven de perspectieven voor de luchthaven opnieuw te laten onderzoeken. Dit gelet op de ontwikkelingen van het afgelopen jaar. In onderstaande geven wij per aandachtspunt een korte reactie.

1. In 2015 publiceerde de Rekenkamer Enschede een rapport naar aanleiding van de ontwikkelingen sinds de sluiting van de militaire luchthaven. In dat rapport, getiteld 'Tussen begrijpen en begrip tonen' stellen de onderzoekers dat enerzijds vasthoudendheid bij een dergelijk complex project nodig is, maar anderzijds dat achteraf bezien te lang is vastgehouden aan het oorspronkelijke commitment voor het project (p. 54). In de oplegnotitie van de Rekenkamer Enschede staat op p.3 dat het goed zou zijn geweest als er op een aantal momenten (gedepolitiseerd) een heroverweging van het project had plaatsgevonden vanuit het perspectief of het project nog op de goede weg zit.

Reactie college: De afgelopen jaren hebben we de raad vaak betrokken bij en geïnformeerd over de ontwikkelingen op Technology Base. Het leek daarbij de goede kant uit te gaan. Vol ambitie werkten we aan de heropening van het vliegveld (2017), de voorbereiding van de batterijencampus (Lithium Werks, 2018). En toen dat niet doorging, aan de ontwikkeling van de 'garagefunctie'/het MRO-cluster voor het vliegveld (2020). De gronduitgifte bij de woonparken en de ontwikkeling van de Evenementenlocatie van Van Eck verliep eveneens voorspoedig. Al deze inspanningen waren in lijn met het advies van de commissie Wientjes en de daarop gebaseerde kaderstelling van uw raad. Er was tot het najaar van 2020 geen aanleiding om het project te heroverwegen.

Het unieke profiel van Technology Base hebben we begin 2020 in de nieuwe Gemeenschappelijke Regeling bevestigd. Dit na een heroriëntatieproces waarin ook de Raad is betrokken. Na deze herbevestiging heeft zich een aantal nieuwe knelpunten voorgedaan die een negatieve invloed hebben op de ontwikkelingen: het stikstofvraagstuk, het conflict met de ILT en wegvallende belangstelling als gevolg van COVID-19. Dit leidde tot het jaarrekeningtekort over 2020 voor met name de luchthaven en deels de grondexploitatie van TB. Ook de  begroting 2021 en de meerjarenbegroting 2022-2025 zijn hierdoor sterk onder druk komen te staan.

Deze – recente – feiten zijn voor het Algemeen Bestuur aanleiding om schoon schip te maken en de evaluatie van de GR te vervroegen (en daarmee in het najaar van 2021 te starten). Over deze evaluatie ontvangt uw raad zo spoedig mogelijk een aparte brief.

Daarnaast gaf het AB in maart 2021, op advies van de algemeen directeur TB (en tevens wnd directeur Twente Airport), opdracht de perspectieven voor de luchthaven opnieuw te laten onderzoeken.

*Conclusie*
Wij zijn van mening dat we niet ‘te lang’ hebben vasthouden aan het profiel en aan de kansen die dat met zich meebrengt voor economische structuurversterking in de regio. Door recente gebeurtenissen is er aanleiding daar opnieuw naar te kijken.

2. Het project TB is analytisch in drie delen te splitsen: a. de woningbouw, b. de ontwikkeling van  het bedrijventerrein en c. de luchtvaartzijde van de bedrijvigheid.

Dit is grotendeels correct. De GR maakt in de begroting echter onderscheid tussen 1) de grondexploitatie (dit is a. en b. samen, te weten de grondexploitatie van de bedrijvenpark en de woonparken), 2) de luchthavenexploitatie en 3) de exploitatie overige baten en lasten (waaronder de vastgoedexploitatie).

3. Het beeld dat in de jaarstukken en de begroting naar voren komt over de woningbouw is dat zich hier geen problemen voordoen, de ontwikkelingen gaan in het algemeen voorspoedig.

Dat is correct, de kaveluitgifte voor woningbouwkavels verloopt boven prognose.

4. Over het bedrijventerrein valt op dat er sprake is van verliezen in 2020 in de grondexploitatie en dat er problemen zijn met bestemmingsplannen in combinatie met stikstofproblematiek, waarbij vooralsnog een deadline van 1 januari 2022 geldt voor afronding van de gehele procedure voor een herzien bestemmingsplan. In de jaarrekening van TBT is dit traject als risico aangemerkt. Dit kan uiteindelijk de ontwikkeling van het bedrijventerrein in brede zin raken.

Reactie college: Het is, in dit verband, beter om niet te spreken over ‘de ontwikkeling van het bedrijventerrein’ maar over de grondexploitatie (Grex). Zie onder punt 2. Het bedrijvenpark in plangebied Noord beschikt over een onherroepelijk vastgesteld bestemmingsplan (Noord). Daar zit dus geen probleem.

In de Grex (waarin zowel de kosten als opbrengsten van de woonparken en het bedrijvenpark zijn verwerkt) zit ook een post ‘bestemmingplan VTE’. Dit betreft de kosten van de ‘reparatie’ van het bestemmingsplan Midden (voor het evenemententerrein VTE)’. Deze reparatie is nodig vanwege het volgende:

- Het bestemmingsplan ‘Voormalige Vliegbasis Twenthe – Midden’ (en een deel van het bestemmingsplan Zones) is in 2019 als gevolg van de stikstofuitspraak van de Raad van State vernietigd.
- De betreffende deelgebieden (werkparken, Deventerpoort en het Natuurgebied) vallen hierdoor terug op hun oude bestemming. Op basis van de afspraken in de koopovereenkomst heeft de Gemeenschappelijke Regeling (GR) TB in juli 2020 een nieuwe aanvraag voor een bestemmingsplanherziening ingediend bij de gemeente Enschede.
- Hiervoor hebben we de afgelopen periode een intensief hersteltraject gevolgd en alles op alles gezet om de deadline van 31 december 2021 te halen. De planning van het hersteltraject is hier volledig op afgestemd. Het nieuwe bestemmingsplan wordt in die planning in het derde kwartaal van 2021 behandeld in college en raad.

- Zodra het nieuwe bestemmingsplan onherroepelijk is, volgt de laatste overeengekomen betaling van de koopsom door de eigenaar van de evenementelocatie. Zoals het er nu uitziet wordt de planning gehaald en zal het opgenomen risico voor de laatste termijnbetaling niet optreden.
- Het in de begroting genoemde risico raakt niet zozeer de ontwikkeling van het bedrijvenpark TB, maar de algehele Grex voor het plangebied (dus inclusief die van de woonparken).

Voorts merken wij het volgende op over de ontwikkelingen rond het bedrijvenpark:

- In het coronajaar 2020 zijn er geen nieuwe huurders gekomen en heeft de GR geen kavels in erfpacht uitgegeven. Door de coronacrisis hebben kansrijke partijen zich teruggetrokken. (Dit tegenvallende resultaat had tegelijk ook een voordeel. Als zich namelijk wel belangstellende partijen hadden gemeld, was de kans groot dat de komst van die bedrijven qua vergunningen een probleem was geworden door de stikstofproblematiek (die in 2020 nog niet was opgelost).)
- Voor het bedrijvenpark geldt dat de crisis geen ingrijpende gevolgen had voor de zittende huurders.
- Het aantal belangstellende partijen voor het bedrijvenpark is in de loop van 2021 toegenomen.
- Voor de komende jaren ligt de nadruk op gronduitgifte (in erfpacht). Daarover het volgende:
  - Het projectbureau heeft eind april een acquisitiestrategie en operationeel acquisitieplan laten opstellen om het gebied beter naar de markt te brengen. Het plan bevat acties voor het aanscherpen van het profiel, het actief benaderen van de relevante netwerken binnen en buiten de regio en het versterken van de bekendheid van het gebied. De coronacrisis heeft de uitvoering van deze acties bemoeilijkt.
  - De afgelopen periode is gebruikt om materiaal te ontwikkelen waarmee de marketing na corona kan worden opgepakt.
- Eind 2020 zijn de provinciale beleidsregels voor het extern salderen van stikstofuitstoot aangepast. Daardoor worden nieuwe activiteiten mogelijk door stikstofruimte over te nemen van een ander bedrijf dat (gedeeltelijk) stopt (‘extern salderen’). Hiermee heeft de GR Technology Base inmiddels de eerste ervaring opgedaan begin 2021 en dat blijkt kansen te bieden. Ook komt er meer beweging op de markt voor emissierechten. Dit betekent dat er weer meer ontwikkelingsmogelijkheden zijn en komen voor het gebied. En daarmee wordt het gebied weer aantrekkelijker voor bedrijven om vestiging te overwegen.

5. Voor de luchthavenfunctie is het debat met ILT over parkeren van grote vliegtuigen via kort geding voorlopig beslist maar vermoedelijk niet definitief van de baan. Dat geldt zeker ook als het bestuur van TBT zou besluiten om de door ILT gewenste ‘shoulder’ aan te leggen zoals in scenario 2 van de eerder genoemde presentatie lijkt te zijn gesuggereerd. Deze opmerking gaat uit van de veronderstelling dat die aanpassing aan de landingsbaan ook een omgevingsvergunning vereist.

Reactie college:

- De discussie met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is inderdaad nog niet van de baan, ook al mogen de twee resterende Lufthansa-toestellen nog tot 1 juni 2022 blijven staan als gevolg van het kort geding.
- Of er een omgevingsvergunning nodig is voor de aanleg van de shoulders (verstevigde bermen) is afhankelijk van de wijze waarop dat moet gebeuren. De laatste metingen van de stevigheid van de grond naast de baan wijzen erop dat de GR Technology Base kan volstaan met lichte maatregelen die niet vergunningplichtig zijn.
- Daarnaast (en in combinatie met de verstevigde shoulders) wil de ILT dat de GR turnpads (draaiplatforms) aanlegt. Pas daarna mag Twente Airport weer (andere) grote vliegtuigen laten vertrekken. De GR vindt dit onnodig. Dit omdat dit ook met behulp van het slepen van vliegtuigen van en naar de baan eenvoudig en volledig veilig kan worden opgelost. De komst en het vertrek van de grote toestellen van Lufthansa heeft Twente Airport op dezelfde wijze afgehandeld.
  Om die reden verzoekt de luchthaven de ILT om een permanente ontheffing te verlenen voor de aanleg van deze draaiplatforms. De wet voorziet in de mogelijkheid voor de ILT om deze ontheffing te verlenen. De relatie met de ILT staat echter onder druk, mede vanwege de uitkomst van het kort geding. Alles overziend houden we rekening met een afwijzing van ons verzoek. Daartegen zijn weer juridische stappen mogelijk. In 2021 moet er op dat punt duidelijkheid

komen. Wij betreuren dat we dit soort stappen moeten ondernemen, ook vanwege de hoge juridische kosten die dit met zich meebrengt.

6. Een overstijgend probleem is de stikstof uitstoot op het terrein. Met alle signalen rondom de noodzaak rondom stikstofreductie kan dit een ingewikkeld dossier worden, in het bijzonder wanneer parkeren van en onderhoud aan middelgrote vliegtuigen als onderdeel van het bedrijfsmodel wordt gezien.

Reactie college: Zoals hierboven gemeld is er op dit punt ruimte gekomen en lijkt de stikstofproblematiek geen showstopper te zijn.

7. Tot slot valt op dat zowel van de zijde van Gedeputeerde Staten als van de zijde van het college van Burgemeester en Wethouders sprake is van ieder vier vertegenwoordigers in het bestuur van TB. Dat betekent de meerderheid van de colleges van GS en B&W in het bestuur van TB betrokken zijn. Dat roept, mede in het licht van de opmerkingen over het rapport uit 2015, of er bestuurlijk nog voldoende tegenkracht is om het project kritisch te blijven beoordelen. Wellicht was er in het verleden aanleiding om deze keuze te maken en het project vlot te trekken maar zou in de huidige context hier wellicht ook herbezinning denkbaar kunnen zijn.

Reactie college: De Wet gemeenschappelijke regelingen schrijft voor dat de leden dagelijks bestuur worden gekozen uit het algemeen bestuur (art. 14). Het is immers verlengd lokaal bestuur. Als de AB leden in het DB zitting nemen, blijven ze ook zitting houden in het AB (monistisch systeem Wet gemeenschappelijke regelingen). Uitgangspunt is wel dat de rollen van eigenaar en opdrachtgever zoveel mogelijk worden gescheiden binnen het college. Bij veel gemeenschappelijke regelingen hebben onze collegeleden ‘meerdere petten op’. Het voordeel bij Technology Base is dat er meerdere AB leden zijn. Dat maakt rolscheiding makkelijker en komt tegemoet aan het Beleidskader verbonden partijen d.d. 2017. Daarin is bepaald dat wij bestuurlijke rollen (opdrachtgever, eigenaar, klant) zoveel mogelijk scheiden. Wij zien dan ook geen aanleiding tot herbezinning van deze constructie.