



FLUGHAFEN NIEDERRHEIN GMBH

**Richtlijnen voor een
economisch totaalconcept**

Luchthavenbrochure
FN Journaal

**Actuele stand van zaken
Flughafen Niederrhein GmbH
Januari 1999**

Gezamenlijk overleg van de raad van toezicht en de aandeelhoudersvergadering d.d. 30-09-1998

1. Voorrang voor de hoofdinvesteerder W.T. Invest BV uit Rijssen

Tijdens een gezamenlijk overleg van de raad van toezicht en de aandeelhoudersvergadering van de Flughafen Niederrhein GmbH d.d. 30-09-1998 hebben twee punten de doorslag gegeven, om W.T. Invest B.V voor de komende maanden het exclusieve recht te verlenen:

1. Enerzijds moet dit voor W.T. Invest BV een legitimatie zijn om met geïnteresseerden die zich daar zouden willen vestigen in vooronderhandeling te treden, zowel met luchtvaartgebonden ondernemingen (dus vliegtuigmaatschappijen, maintenance-ondernemingen e.a.) als met industriële ondernemingen (handels- en industriebedrijven, logistieke ondernemingen, recreatie-ondernemingen e.a.).
2. Anderzijds moet dit voor W.T. Invest BV een legitimatie zijn om met de beoogde financiële partners vooronderhandelingen te voeren inzake de totale investering.

Voor beide partners, dus voor W.T. Invest BV en de Flughafen Niederrhein GmbH is het van groot belang dat het businessplan al in een vroeg stadium gestaafd kan worden met concrete contacten en voorovereenkomsten.

Het besluit van de commissies van de Flughafen Niederrhein GmbH d.d. 30-09-1998 heeft de directeur ertoe aangezet om alles in het werk te stellen, om met W.T. Invest BV en de Flughafen Niederrhein GmbH tot een positieve overeenkomst te komen.

W.T. Invest BV zal van de Flughafen Niederrhein GmbH alle mogelijke ondersteuning krijgen die voor haar investeringsbeslissingen nodig zijn.

Concreet ziet de actuele situatie er als volgt uit:

Positieve vooruitzichten voor een vergunning voor civiele luchtvaart.

Omvang van de vergunning wordt mede bepaald door hoofdinvesteerder.

Kader van de aanvraag mag niet gewijzigd worden.

Geen juridische mogelijkheden voor Nederland om in te grijpen in de procedure.

Duits-Nederlands staatsverdrag inzake de overvlieg rechten in het vooruitzicht gesteld.

2. Vergunningsprocedure

Na bijna vier jaar voorbereidende werkzaamheden door de directie van de Flughafen Niederrhein GmbH heeft het Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr in Düsseldorf thans de overlegde vergunningsbescheiden goedgekeurd voor terinzagelegging. De zogenaamde inspraakprocedure wordt door de districtsregering in Düsseldorf doorgevoerd. Deze heeft op 07-01-1999 de vergunningsbescheiden in de gemeenten rondom de luchthaven terinzage gelegd. Wij zijn van mening dat **alle rapporten** de haalbaarheid van de civiele vluchtuitvoering eenduidig aantonen. Derhalve wordt erop gerekend dat nog voor het vertrek van de Britten (30-11-1999) een vergunning zal worden verleend.

De omvang van de vergunning wordt enerzijds bepaald door de vergunningsprocedure, anderzijds heeft de private hoofdinvesteerder grote invloed. De voorstellen van de hoofdinvesteerder moeten echter binnen het kader van de aanvraag liggen.

3. Duits-Nederlands staatsverdrag

Volgens juridisch onderzoek door bekende advocatenkantoren en juristen van de overheid uit Nederland en de Bondsrepubliek bestaat er voor Nederland geen juridische mogelijkheid om in de Duitse vergunningsprocedure in te grijpen.

De Duitse overheid heeft echter wel toegezegd, de Nederlandse burgers en overheid dezelfde inspraak te bieden als de Duitse burgers en overheid.

Onafhankelijk van de vergunningsprocedure is echter voor een volledige IFR-vluchtuitvoering het gebruik van het Nederlandse luchtruim noodzakelijk.

Daartoe moet tussen Nederland en de Bondsrepubliek Duitsland een staatsverdrag worden afgesloten.

Op basis van een voorovereenkomst tussen de ministeries in Den Haag en Bonn zal medio 1999 hiervoor een staatsverdrag

worden ondertekend.

Het luchtruim boven Weeze-Laarbruch is aan Duitse zijde volledig vrij, aan Nederlandse zijde wordt het in geringe mate gebruikt door het militaire vliegveld Volkel. Volgens de Nederlandse overheid moet dit probleem echter kunnen worden opgelost.

Grote meerderheid binnen alle commissies voor Euregionaal centrum voor luchtverkeer, logistiek en handel.

4. Gemeentelijk structuurplan

Nadat de commissies van de Flughafen Niederrhein GmbH, de gemeenteraad van Weeze en de districtsvergadering van Kleve gedeeltelijk unaniem, verder met grote meerderheid van stemmen hebben besloten tot het concept van Dorsch Consult **Euregionaal centrum voor luchtverkeer, logistiek en handel** is daarmee de basis gelegd voor de komende jaren.

Gemeentelijk structuurplan schept zekerheid voor bouwinvestering

In het kader van de lopende opdracht die door Dorsch Consult uit München wordt uitgevoerd, wordt een zgn. stedenbouwkundig kaderplan opgesteld, dat wederom de basis vormt voor het bestemmingsplan en het bebouwingsplan van de gemeente Weeze.

Daarmee wordt voor een hoofdinvesteerder de wettelijke basis gecreëerd om de bouwplannen zo snel mogelijk te kunnen realiseren.

Groot interesse van ondernemingen die zich daar willen vestigen

5. Interesse van de zijde van Investeerders

Sinds de bekendmaking van hoofdinvesteerder W.T. Invest BV op 30-09-1998 komen bij de Flughafen Niederrhein GmbH regelmatig aanvragen binnen uit zeer diverse branches:

- luchtvaartondernemingen
- handelsondernemingen
- industriële bedrijven
- adviseurs
- aanbod van personeel
- mede-investoren
- geïnteresseerden.

Dit geeft aan dat er een grote vraag is naar een **Industriegebied met vliegveld**.

De ervaring van jarenlange werkzaamheden van de Wirtschaftsförderung Kreis Kleve GmbH leert dat dit interesse tot

Hoofdinvesteerder moet eigen, realistisch en verificerbaar businessplan opstellen

Behoeftte aan discussie en overleg omdat W.T. Invest BV een spoedigere realisering voor ogen heeft.

Voortdurend contact en uitwisseling van informatie met W.T. Invest BV noodzakelijk.

spectaculaire vestigingen zal leiden en dat daarmee voor de samenleving de grondslag wordt gelegd voor een groot economisch project.

De Flughafen Niederrhein GmbH heeft met de opdracht aan Dorsch Consult uit München de basis gelegd voor de beantwoording van alle vragen die in het kader van ondernemingsbeslissingen ontstaan. De hoofdinvesteerder moet echter in eigen beheer een businessplan opstellen, waarin zijn plannen tot in detail worden beschreven. Het businessplan moet in elk geval realistisch en verificerbaar zijn en een verificatie door een onafhankelijk instituut (zoals b.v. een accountantskantoor) doorstaan.

6. Verdergaand haalbaarheidsonderzoek Dorsch Consult, München

De werkzaamheden van Dorsch Consult uit München draaien momenteel op volle toeren. Ze concentreren zich op de overzienbare realiseringsfase van de komende tien jaar.

- Concretisering van het stedenbouwkundig kaderpan 1 : 5.000 und 1 : 2.500 (vestiging in de eerste jaren)
- onderzoek van de infrastructuur
 - watervoorziening
 - afvalwater
 - electriciteit
 - warmtevoorziening
- ontsluiting gebied
- uitbreiding van de luchthaven in 2 fases
- gevolgen voor de haalbaarheid
- PR-strategie

In de periode nov. 1998 - maart 1999:

- acquisitie-strategie en het creëren van vraag
- organisatiestructuren van de onderneming / ondernemingen en
- financieringsconcepten

De resultaten van Dorsch Consult zullen voor iedere investeerder essentiële bestanddelen zijn voor de toekomstige gebruiksstrategieën. W.T. Invest BV als belangrijkste hoofdinvesteerder met het exclusieve recht heeft uiteraard permanent toegang tot alle inzichten die Dorsch Consult uit München heeft verworven.

Huidige hoofdaandeelhouders leggen de toekomstige onderneming volledig in handen van private hoofdinvesteerders.

Waarom zou een civiele luchthaven een voordeel zijn voor de regio?

Welke positie kan de luchthaven innemen ten opzichte van Amsterdam en Düsseldorf?

7. Toekomstige organisatiestructuren

Dorsch Consult zal daartoe discussiestukken uitwerken. De hoofdinvesteerder is echter degene die concrete voorstellen zal doen.

De beide huidige lokale hoofdaandeelhouders

- Kreis Kleve met ca. 51 % en
- de gemeente Weeze met ca. 48 %
willen het totale project in commerciële handen leggen, dat betekent dat ze ieder risico, zowel positief als negatief, overdragen. Desalniettemin blijft het interesse bestaan om het project ook in de toekomst blijvend te ondersteunen en te begeleiden. Een financieel engagement wordt echter uitdrukkelijk niet nagestreefd.

8. Belangrijkste vragen

- De Duits-Nederlandse grensregio beschikt over een uitstekende infrastructuur qua spoorlijn - water - wegen - en telecommunicatie.
Het medium lucht ontbreekt nog.
De Luchthaven Niederrhein kan hierin voorzien.
- De regio leeft al meer dan 45 jaar met een luchthaven, een militaire luchthaven. Nu kan de hele grensregio voor civiele doeleinden daarvan profijt van hebben.
- Al ten tijde van de Romeinen groeide de welvaar door verkeer en havens. Tegenwoordig zijn luchthavens de stuwende kracht voor economische ontwikkeling en werkgelegenheid. Dit is dus een enorme kans voor de regio, een gigantisch voordeel.
- Amsterdam en Düsseldorf zitten de komende 5 tot 10 jaar aan hun capaciteitsgrenzen. De prognoses voorspellen echter voor de komende 10 tot 12 jaar een verdubbeling van de hoeveelheid luchtvracht en het aantal passagiers. Hoe kan en hoe moet in deze extra behoefte voorzien worden?

Nieuwe luchthavens of nieuwe extra start- en landingsbanen liggen niet in het verschiep. Conversie-luchthavens zoals b.v. de Luchthaven Niederrhein kunnen hiervoor worden ingezet.

- De luchtvaartmarkt zal in de komende jaren sterk veranderen. Grote luchthavens als Amsterdam en Düsseldorf worden nog internationaler. Regionale luchthavens zullen aanvullende functies krijgen en daarmee in de behoefte aan korte en middellange afstandsvluchten voorzien.
- De Luchthaven Niederrhein wil echter niet alleen als 'filiaal' van Amsterdam en Düsseldorf fungeren, dat wil zeggen niet leven van datgene wat de grote luchthavens niet willen hebben. De Luchthaven Niederrhein wil zoeken naar gaten in de markt en vliegtuigmaatschappijen een attractief d.w.z. goedkoop alternatief bieden.

Wanneer zou de luchthaven in bedrijf kunnen worden genomen?

De Britten zullen de luchthaven op 30 november 1999 zonder verontreiniging en in technisch perfecte toestand overdragen. De luchthaven is in 1954 als militaire luchthaven gebouwd. Dat betekent dat voor het civiele gebruik aanpassingen nodig zijn.

Men kan ervan uitgaan dat medio 2000 de luchthaven in gebruik kan worden genomen, in eerste instantie echter alleen voor de zgn. 'general aviation' d.w.z. zakelijke en privé-vluchten, eventueel ook vliegopleidingen, onderhoudsvluchten en arbeidsluchtvaart. Voor lijn- en chartervluchten moet een nieuwe terminal worden gebouwd en een IFR-systeem worden geïnstalleerd. Ten behoeve van het vrachtverkeer moeten eveneens noodzakelijke infrastructuur-maatregelen worden doorgevoerd.

Daarvoor heeft men een jaar tijd nodig, wat betekent dat ongeveer medio 2001 met deze vluchtuitvoering kan worden gestart.

Welke hindernissen moeten nog uit de weg geruimd worden om de luchthaven voor civiele doeleinden te kunnen gebruiken?

- De lopende vergunningsprocedure moet voor eind 1999 positief worden afgesloten. Op basis van de vergunningsbescheiden hebben we daar volop

vertrouwen in.

- Voor een volledig gebruik van de luchthaven is de installatie van een IFR-systeem vereist. En daarvoor zijn voor de Flughafen Niederrhein GmbH de overvliegrechten over Nederland noodzakelijk. De vooruitzichten voor een desbetreffend staatsverdrag zijn eveneens positief.
- Het gemeentelijke structuurplan moet de wettelijke voorwaarden scheppen om alle bouwmaatregelen zo snel mogelijk te kunnen doorvoeren. De gemeente Weeze streeft ernaar deze voorwaarden voor het vertrek van de Britten te realiseren.
- De Flughafen Niederrhein GmbH heeft private commerciële partners nodig die aan dit grote project deelnemen. In W.T. Invest BV uit Rijssen heeft de Flughafen Niederrhein GmbH naar het schijnt zo'n partner gevonden. Deze partner wil uiteraard geld verdienen.

Daartoe wordt momenteel in opdracht van W.T. Invest BV een eigen businessplan opgesteld. Op basis van het haalbaarheidsonderzoek van Dorsch Consult uit München met het 'Euregionale centrum voor luchtverkeer, logistiek en handel' en op basis van de vergunningsbescheiden wordt in het kader van het businessplan een economisch aanvaardbare omzetting met private investeerders verwacht.

Wat verwacht de Flughafen Niederrhein GmbH van de hoofdinvesteerdere?

- Omdat het hier om een euregionaal centrum gaat, wordt verwacht dat het totale project door Nederlandse en Duitse partners gezamenlijk wordt gepland en gerealiseerd.
- Het project moet steeds als totaalproject worden gezien. Zowel het toekomstig gebruik van de luchthaven als de niet-luchtvaartgebonden activiteiten die binnen de luchthaven zullen plaatsvinden, moeten op elkaar worden afgestemd en moeten economisch worden geëxploiteerd. Negatieve onderdelen kunnen tijdelijk met positieve resultaten worden gecompenseerd.
- Het conversiedoel, op de luchthaven binnen 10 jaar ca. 2000 arbeidsplaatsen te creëren, moet eerste prioriteit hebben.
- Bij de toekomstige plannen moet met name rekening worden gehouden met de belangen van ondernemingen uit het Duits-Nederlands grensgebied, vooral uit het district Kleve en de steden Venlo, Nijmegen en Arnhem.
- De politieke acceptatie van met name de gemeente Weeze en het district Kleve zal de basis vormen voor de verdere ontwikkeling.

Kleve, 20-01-1999

Bijlage: luchthavenbrochure
 FN Journaal



FLUGHAFEN NIEDERRHEIN GMBH

**Actuele stand
van zaken m.b.t. het
project**

datum: mei 1998



FLUGHAFEN NIEDERRHEIN GMBH

Inhoud

1. De Flughafen Niederrhein GmbH
2. Het problematiek m.b.t. de conversie
3. De locatie van het conversieproject
4. De doelstellingen van de conversie
 - 4.1 Procedure ter verkrijging van een vergunning overeenkomstig LuftVG
 - 4.2 Luchthavenconcept
5. Stappen in de omzettingsfase



FLUGHAFEN NIEDERRHEIN GMBH

1. De Flughafen Niederrhein GmbH

- 14-06-1993 oprichting van de Flughafen Niederrhein GmbH

oprichtende vennoten:	
de 'Kreis Kleve':	52%
de gemeente Weeze:	48%

- Doel en taakstelling van de Flughafen Niederrhein GmbH:

'Onderwerp van het project is de ontwikkeling en het gereedmaken van de huidige luchthaven Weeze-Laarbruch voor algemeen civiel gebruik. Het project dient uitsluitend ter bevordering van het openbare luchtverkeer' (volgens statuten).

- juli 1994 verklaring van de Britten inzake hun vertrek

volledige ontruiming van de luchthaven vóór einde 1999

- huidige samenstelling van de vennoten

- de 'Kreis Kleve'
- de gemeente Weeze
- de Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve
- ELC Venlo: European Logistic Centers Venlo
- 5 MDN: Five Mode Distri Network Arnhem/Nijmegen
- de stad Duisburg
- de 'Kreis Wesel'
- de haven Duisburg
- de haven Emmerich

Het ideale beeld voor een toekomstige exploitatiemaatschappij is de paritaire bezetting van de maatschappij door Duitse en Nederlandse vennoten.



FLUGHAFEN NIEDERRHEIN GMBH

2. De problematiek m.b.t. de conversie

- Totale oppervlakte van de Navo-airbase Weeze-Laarbruch: 615 ha
- De gehele infrastructuur verkeert in uitstekende technische toestand.
- De totale lengte van de start- en landingsbaan bedraagt 3.000 m - tussen de drempels bedraagt de lengte van de baan 2.450 m.
- Met het vertrek van de Royal Air Force verlaten in totaal 6.000 Britse medeburgers (soldaten en hun gezinsleden) de gemeente van de luchthaven en het district Kleve. Daardoor komen er alleen al meer dan 1000 wooneenheden in Weeze vrij.
- Het vertrek van de Britten leidt tot een daling van de regionale inkomsten ter hoogte van 200 miljoen DM per jaar. De uitgaven van de Britten bedragen volgens eigen verklaring:
 - 70 miljoen DM voor salarissen (soldaten en burgermedewerkers) en
 - 90 miljoen DM voor bouwopdrachten /infrastructuur/ onderhoud
 - 40 miljoen DM voor o.a. huur en dienstverlening.

Door het vertrek van de Britten komen, directe en indirecte gevolgen in aanmerking genomen, ca. 2000 arbeidsplaatsen in gevaar.



FLUGHAFEN NIEDERRHEIN GMBH

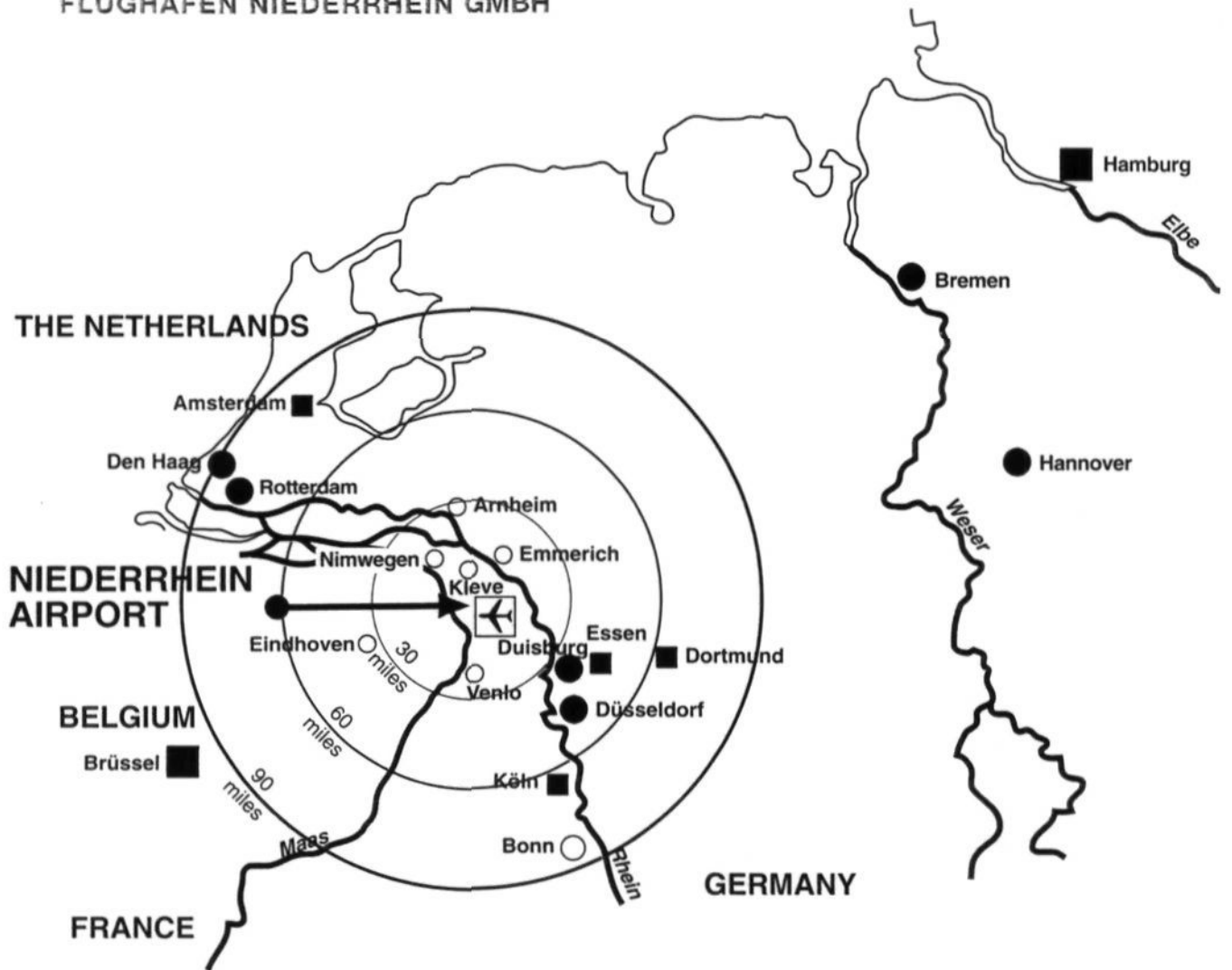
3. De locatie van het conversieproject

- De Luchthaven Weeze-Laarbruch ligt als het ware 'op de grens' met Nederland. De Luchthaven Weeze-Laarbruch ligt binnen de '**euregionale ogistieke driehoek**' Duisburg / Arnhem/Nijmegen / Venlo. Weeze-Laarbruch is derhalve bij uitstek geschikt om de nog ontbrekende modaliteit 'lucht' binnen de euregionale logistieke en distributieregio te ontsluiten.
- Een civiele '**Rijn-Maas-Airport**' kan ontlastende functies op zich nemen voor de luchthavens in Nederland en Nordrhein-Westfalen die aan de grenzen van hun capaciteiten zitten.



FLUGHAFEN NIEDERRHEIN GMBH

North Rhine-Westphalia/ Benelux Region



Population Categories

- < 200,000 population
- 200,000 - 400,000 population
- 400,000 - 600,000 population
- 600,000 - 1,000,000 population
- > 1,000,000 population
- > 30,000,000 population



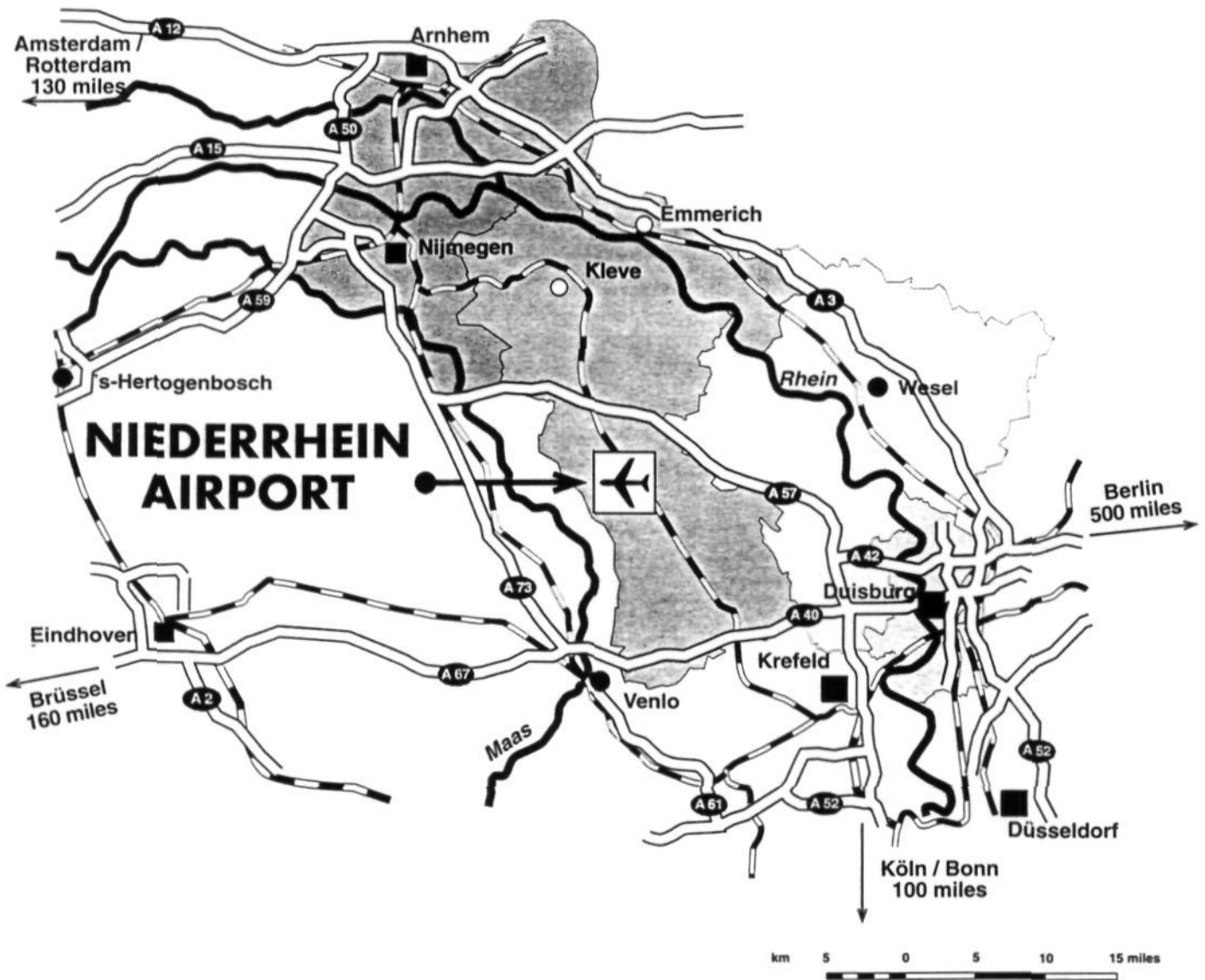
Central Economic Growth
and Development Corridor





FLUGHAFEN NIEDERRHEIN GMBH

Area

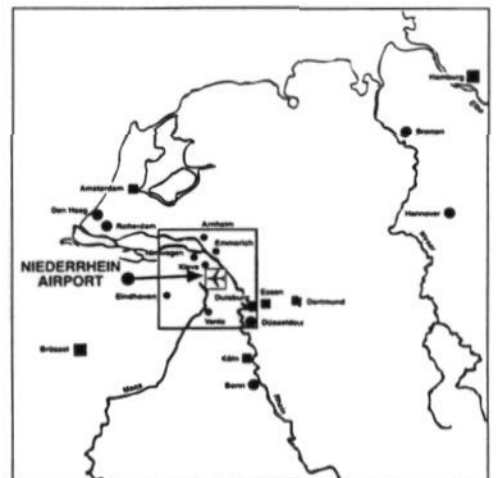


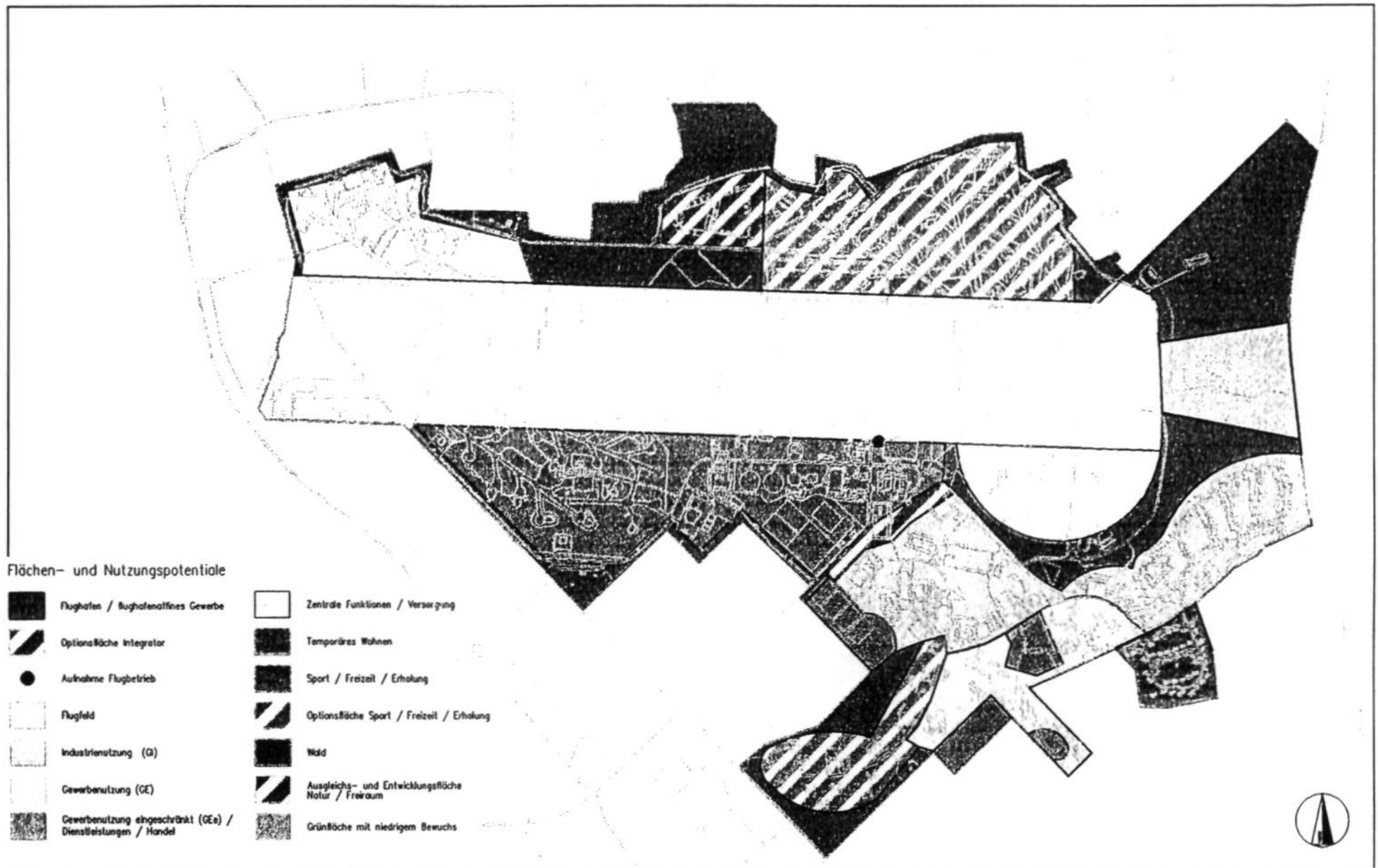
Population Categories

- < 50,000 population
- 50,000 - 100,000 population
- 100,000 - 200,000 population
- > 200,000 population

Area/District Population

■	Niederrhein Area (Germany)	> 2,3 Mio population
■	Kleve Administrative District	291,942 population
■	Wesel Administrative District	468,787 population
■	City of Duisburg	530,940 population
■	Arnhem/Nijmegen Area (Netherlands)	750,000 population
■	Venlo Area (Netherlands)	270,000 population





Flächen- und Nutzungspotentiale

- | | | | |
|--|---|--|--|
| | Flughafen / Flughafenaffines Gewerbe | | Zentrale Funktionen / Versorgung |
| | Optionsfläche Integrator | | Temporäres Wohnen |
| | Aufnahme Flugbetrieb | | Sport / Freizeit / Erholung |
| | Flugfeld | | Optionsfläche Sport / Freizeit / Erholung |
| | Industrienutzung (IG) | | Wald |
| | Gewerbenutzung (GE) | | Ausgleichs- und Entwicklungsfläche
Natur / Freiraum |
| | Gewerbenutzung eingeschränkt (GEs) /
Dienstleistungen / Handel | | Grünfläche mit niedrigem Bewuchs |





Flughafen Niederrhein



Conversie project Flughafen Niederrhein Weeze-Laarbruch

Gebouwd: 1954
Huidig gebruik: NATO vliegveld
Britse Royal Air Force
Opheffing
militair gebruik: uiterlijk 1 april 1999
Totaal oppervlak: ca. 650 ha
Start- en landingsbaan: lengte 3.000 m (9.843 ft)
breedte 45 m (148 ft)

Modernste vliegbeveiligings- en
controlesystemen (ILS)

Aantal inwoners in een
straal van 65 km (= 40 miles): ca. 2,3 miljoen

Verkleinerung aus der Deutschen Grundkarte 1:5.000 - Luftbildkarte, vervielfältigt mit
Genehmigung des Landesvermessungsamtes Nordrhein-Westfalen am 16. 08. 1994, Nr. 359/94.

Hoe zien de geluidszones van een civiele luchthaven eruit?

Europa binnen handbereik

Civiel gebruik van Laarbruch biedt kansen voor de regio

Over tien maanden is het voor de Britse soldaten van de Royal Air Force op Laarbruch definitief voorbij. Na 45 jaar verlaten ze hun luchthaven. Met hen vertrekt ca. 30 procent van de bevolking van Weeze. Met hen verdwijnt ook ca. 200 miljoen mark koopkracht per jaar en daarmee opdrachten voor het bedrijfsleven in deze regio. Alleen al op het luchthaventerrein verdwijnen ca. 400 arbeidsplaatsen.

Wat achterblijft is een start- en landingsbaan, een intacte luchthaven en een verlaten dorp. Hebben we rond de millenniumwisseling een "ghost city" in Laarbruch? Met daarbij jaarlijkse kosten ter hoogte van 4 miljoen mark enkel en alleen voor de bewaking van het terrein? Met dit vooruitzicht namen de politici in de Kreis Kleve geen genoegen. De mogelijkheden voor civiel gebruik

van de luchthaven die de militairen achterlaten, houdt de verschillende commissies al jaren bezig.

De kern van het gebruikskoncept waartoe nu besloten is, is de uiterst gunstige logistieke, dus verkeerstechnische locatie van het terrein, vrijwel in het hart van het Europese economische gebied. De levendige en groeiende interesse van de kant van de inves-

teerders aan beide zijden van de grens onderstreept de visie dat de erfenis van de Britten in Laarbruch voor de hele regio een onderpand is voor een nieuwe economische oriëntering. In de Kreis Kleve ligt Europa letterlijk binnen handbereik.



grafiek: FN, foto: Michéllis

Ter-inzage-legging: uw mening graag!

Een dezer dagen begint de openbare deelneming in de vergunningsprocedure voor civiel gebruik van de luchthaven Weeze-Laarbruch. Dat betekent voor u dat u uw mening kenbaar kunt maken met betrekking tot het conversie-project. Wie wil, kan de vergunningsbescheiden op de betreffende gemeentehuizen en stadhuisen inzien: overzichten, kaarten en rapporten over verschillende the-

ma's. Vragen over de vergunningsprocedure kunnen gedurende deze periode overigens alleen rechtstreeks aan de vergunningverlenende instantie gericht worden d.w.z. aan de districtsregering in Düsseldorf.

Het *FN Journal* geeft in dit nummer uitvoerig informatie over het thema vergunning en over de mogelijkheden om uw mening kenbaar te maken (pag. 3).

In deze uitgave:

Editorial	2
Conversie-kroniek	2
Vergunningsprocedure	3
Het concept: gebruiksmix	4-5
Speciaal thema: geluid	6-7
Last-minute	8
Colofon	8

Editorial

door Reinhard Gilleßen



Beste lezers,
de dag waarop het militaire tijdperk van de Luchthaven Laarbruch eindigt, komt naderbij. Velen van u zullen zich afvragen wat de toekomst zal brengen. Wat er op Laarbruch zal gebeuren en welke gevolgen de toekomstige ontwikkelingen zullen hebben voor de

leefkwaliteit van de mensen die rondom de luchthaven wonen? Het veranderen van een militaire luchthaven in een civiele luchthaven is een gecompliceerd proces waarbij veel partijen betrokken zijn.

Zo verwachten we dit jaar de luchtverkeersrechtelijke vergunning waarvan de voorbereiding veel tijd en deskundigheid heeft gevegd.

Dit voorjaar nog zal duidelijk worden hoe de samenwerking eruit gaat zien tussen de FN GmbH en het Nederlandse bedrijf WT Invest b.v. dat als hoofdinvesteerder aan het project Laarbruch wil deelnemen. Vanaf het tijdstip waarop de Royal Air Force meedeelde dat ze het steunpunt Laarbruch zou gaan sluiten, werden er levendige discussies gevoerd. Voor mij zijn deze discussies, die gedeeltelijk als politieke, gedeeltelijk als openbare discussie werden gevoerd, een duidelijk teken van interesse in de toekomst van Laarbruch, wat natuurlijk ook tevens de toekomst van onze totale regio is.

De FN GmbH beschouwt deze interesse als uitnodiging en voorziet u vanaf vandaag regelmatig van informatie "uit de eerste hand" door middel van het *FN Journaal*.

Bijna verleden tijd: militaire vliegtuigen boven Laarbruch



Conversie-kroniek

Van militair naar civiel gebruik

1991 Voor het eerst wordt onderzoek ingesteld naar een civiel medegebruik van de Britse militaire luchthaven in Laarbruch. Tevens verklaart de Royal Air Force dat ze de militaire luchthavens in Gütersloh en Wildenrath uiterlijk 1993 zal sluiten.

1992 De adviesgroep Jansen-Wolf-Mönig stelt een eerste rapport op over mogelijke vormen van civiel gebruik.

1993 Oprichting van de Flughafen Niederrhein GmbH (FN GmbH) met als vennoten de Kreis Kleve en de gemeente Weeze. Directeur wordt Reinhard Gilleßen.

1994 De Royal Air Force kondigt aan, de militaire luchthaven Laarbruch in 1999 te zullen sluiten. De FN GmbH dient bij het verkeersministerie van NRW een aanvraag in voor civiel gebruik van de luchthaven voor algemeen verkeer. Bij de gemeenteverkiezingen weet de coalitie van SPD en UWG een meerderheid te behalen in de gemeenteraad van Weeze.

1995 De FN GmbH start met het verzamelen van de bescheiden die voor de luchtverkeersrechtelijke vergunning vereist zijn. Onderzoek ter plaatse en langdurige onderhandelingen met overheden beginnen. Er worden experts gevraagd voor het opstellen van de gewenste rapporten. De deelstaat NRW stelt subsidiegelden beschikbaar voor het uitwerken van gebruikskoncepten. Het economisch adviesbureau Arthur Anderson zet een aantal alternatieven op een rij.

1996 Het conversie-doel wordt gedefinieerd: het scheppen van zoveel mogelijk arbeidsplaatsen. De gemeente Weeze, de Kreis Kleve en de FN GmbH stellen in overleg met de toenmalige minister van verkeer van NRW Wolfgang Clement een "Lijst van 13 punten" samen die de basis vormt voor de verdere samenwerking.

1997 Het ingenieursbureau Dorsch Consult uit München adviseert op basis van een wetenschappelijk onderzoek tot een gebruiksmix: handel, industrie, dienstverlening en recreatie naast het gebruik als luchthaven. Politieke raden en FN GmbH stemmen in met dit concept: "Euregionaal centrum voor luchtverkeer, logistiek en handel".

1998 Het Nederlandse bedrijf WT Invest b.v. wil als particuliere hoofdinvesteerder aan het conversie-project deelnemen. De FN GmbH verleent WT Invest tot het voorjaar 1999 voorrang voor eventuele andere investeerders.



foto: RAF

„De beste ontwikkelingsmogelijkheden voor onze regio liggen op logistiek gebied.“

Barbara Hendricks,
parlementslid Bundestag

Ter-inzage-legging van de vergunningsbescheiden

Hoe krijgt u meer inzicht in de vergunningsbescheiden?

Een dezer dagen start de openbare deelneming in de luchtverkeersrechtelijke vergunningsprocedure. In de

plaatsen Geldern, Goch, Kevelaer, Weeze en Sonsbeck hebben alle geïnteresseerde burgers de mogelijkheid tot inzage in de vergunningsbescheiden.

De periode van de ter-inzagelegging duurt 4 weken. In de daaropvolgende periode van 4 weken heeft iedereen de gelegenheid om suggesties te doen en bezwaren te maken.

De wet schrijft voor dat deze suggesties en bezwaren of schriftelijk moeten worden ingediend of ter protocol moeten worden gegeven.

Ze moeten in elk geval aan de districtsregering worden gericht.

Het adres staat in het blauwe kader hierboven.

Op de genoemde stadhuisen en gemeentehuizen neemt men de verzoekschriften echter ook in ontvangst.

De FN GmbH kan gedurende de periode van de vergunnings-

procedure geen vragen met betrekking tot de procedure beantwoorden - begrijpelijk, want

tenslotte is zij de aanvrager. Na de ter-inzagelegging krijgt ze van de districtsregering echter wel alle suggesties en bezwaren ter stellingname.

Van tevoren worden de persoonlijke gegevens uit deze verzoekschriften verwijderd en worden de verzoekschriften per thema gebundeld. Dit

doet de districtsregering in Düsseldorf.

Tegelijk met de deelneming van de burgers worden ook een groot aantal overheidsinstanties

en instellingen tot deelneming uitgenodigd.

Hoewel het juridisch niet vereist is, wordt de deelnemingsprocedure inzake Laarbruch ook in Nederland doorgevoerd om tegemoet te komen aan de betrokkenheid van de Nederlandse burgers.

Net als in de Duitse gemeenten liggen ook in de gemeente Bergen de vergunningsbescheiden voor een ieder ter inzage. Suggesties en bezwaren kunnen ingediend worden bij de Provincie Limburg.

Een openbare hoorzitting zal niet plaatsvinden.

Daarin voorziet de wet niet wanneer het, zoals in het geval van Laarbruch, om een procedure voor een wijzigingsvergunning gaat.

Suggesties en bezwaren kunt u rechtstreeks aan de districtsregering in Düsseldorf sturen. Het adres luidt:

**Bezirksregierung Düsseldorf
Dezernat 53
Am Bonnhof 6
40474 Düsseldorf
Bondsrepubliek Duitsland**

U kunt uw schriftelijk verzoek ook op het stadhuis of

Op de onderstaande plaatsen liggen de vergunningsbescheiden ter inzage:

Gemeente Weeze
Rathaus Cyriakusplatz 13/14
D 47652 Weeze

Stad Kevelaer
Rathaus Peter Plümpe Platz 12
D 47623 Kevelaer

Stad Geldern
Rathaus Issumer Tor 36
D 47608 Geldern

Stad Goch
Rathaus Markt 2
D 47574 Goch

Gemeente Sonsbeck
Rathaus Herrenstraße 2
D 47665 Sonsbeck

Gemeente Bergen NL
Raadhuis Raadhuisstraat 2
5854 AX Bergen

Ter Zake: nachtelijke vliegbewegingen

Sinds de FN GmbH de aanvraag voor civiel gebruik van de luchthaven Weeze Laarbruch heeft ingediend, waart er een spook door de regio: nachtvluchten. Hoe zit dat?

De aanvraag van de FN GmbH luidt algemeen „vergunning voor civiel gebruik als luchthaven voor algemeen verkeer. De aanvraag is o.a. gebaseerd op

het aantal vliegbewegingen dat in de rapporten wordt genoemd. Hierin gaat het om 1.560 nachtelijke vliegbewegingen per jaar. Dat komt overeen met gemiddeld vijf tot zes vliegbewegingen per nacht.

Vanuit het oogpunt van een effectieve bedrijfsvoering van de luchthaven ligt het echter voor de hand dat deze mogelijke nachtelijke vliegbewegingen

niet over de hele nacht verspreid worden maar zich meer in „de randen van de dag“ afspelen. Dat betekent concreet rond 22.00 uur en rond 6.00 uur. De bedrijfsvoering van de luchthaven is niet gebaseerd op willekeur, maar wordt geregeld door een bedrijfsreglement dat op zijn beurt gebieden aangeeft waarbinnen geen nachtvluchten mogen plaatsvinden.

Getallen en feiten omtrent een brandende vraag van mensen rondom de luchthave

Hoe zien de geluidszones bij civiel ge

Bij de openbare discussie over een civiel gebruik van de militaire luchthaven Laarbruch staat vaak de vraag centraal: Hoe groot zal de geluidsbelasting zijn?

De mensen die rondom de luchthaven wonen, weten waarom ze zich zorgen maken. Ze kennen de geluidsbelasting die sinds tientallen jaren wordt veroorzaakt door de militaire vliegtuigen van de Royal Air Force.

Zij weten dat men tussen Winkendonk en Nieuw-Bergen zijn eigen woorden niet kan verstaan wanneer er net een militaire laagvlieger zijn landing inzet boven de daken van de woonwijken.

En dat moet zo verder gaan?

Of erger nog: 24 uur per dag, om de tien minuten? Inderdaad, een vreselijk vooruitzicht. Maar hoe ziet de werkelijkheid eruit?

Er bestaan geen stille vliegtuigen, net zo min als dat er stille vrachtauto's of stille treinen bestaan, om van het autoverkeer maar te zwijgen. Met alles wat de mens doet, grijpt hij in zijn leefmilieu in: of hij nu straten aanlegt, huizen bouwt, op vakantie gaat, naar bodemschatten zoekt of graan verbouwt. De vraag is niet *of* het gebeurt maar *hoe* en in welke mate het gebeurt.

Met betrekking tot vliegtuiglawaai maakt het verschil of het lawaai wordt veroorzaakt door militaire of door civiele vlieg-

tuigen. Voor wat de bescherming van de burgers tegen vliegtuiglawaai betreft verschillen de wettelijke bepalingen in de Bondsrepubliek Duitsland voor deze twee namelijk.

In de praktijk komt dat tot uitdrukking in de vorm van geluidszones.

Uit de onderstaande kaart wordt dit duidelijk. Hierin worden de geluidszones rondom de luchthaven in Laarbruch aangegeven. Ze zijn verdeeld in drie zones: 62, 67 en 75 decibel.

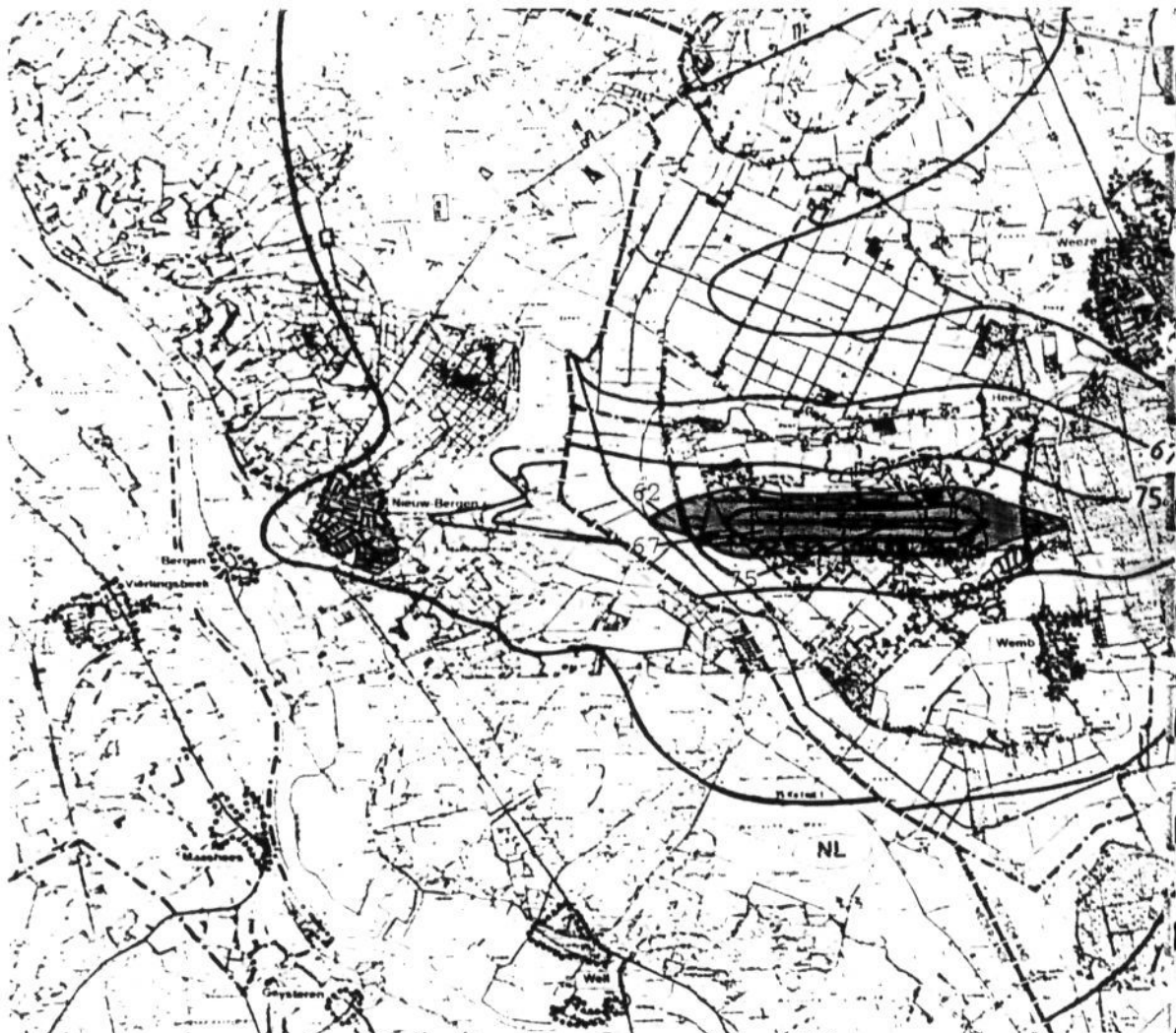
De zwarte lijnen geven de geluidszones van het huidige militaire gebruik weer.

De blauwe lijnen geven de toekomstige geluidszones bij een civiel gebruik weer.

Deze grafische weergave maakt

„De
luchtverkeersrechtelijke
vergunning is
voor de gemeente Weeze
en de
regio Niederrhein
van grote economische
waarde.“

Ronald Pofalla
parlements lid Bundestag

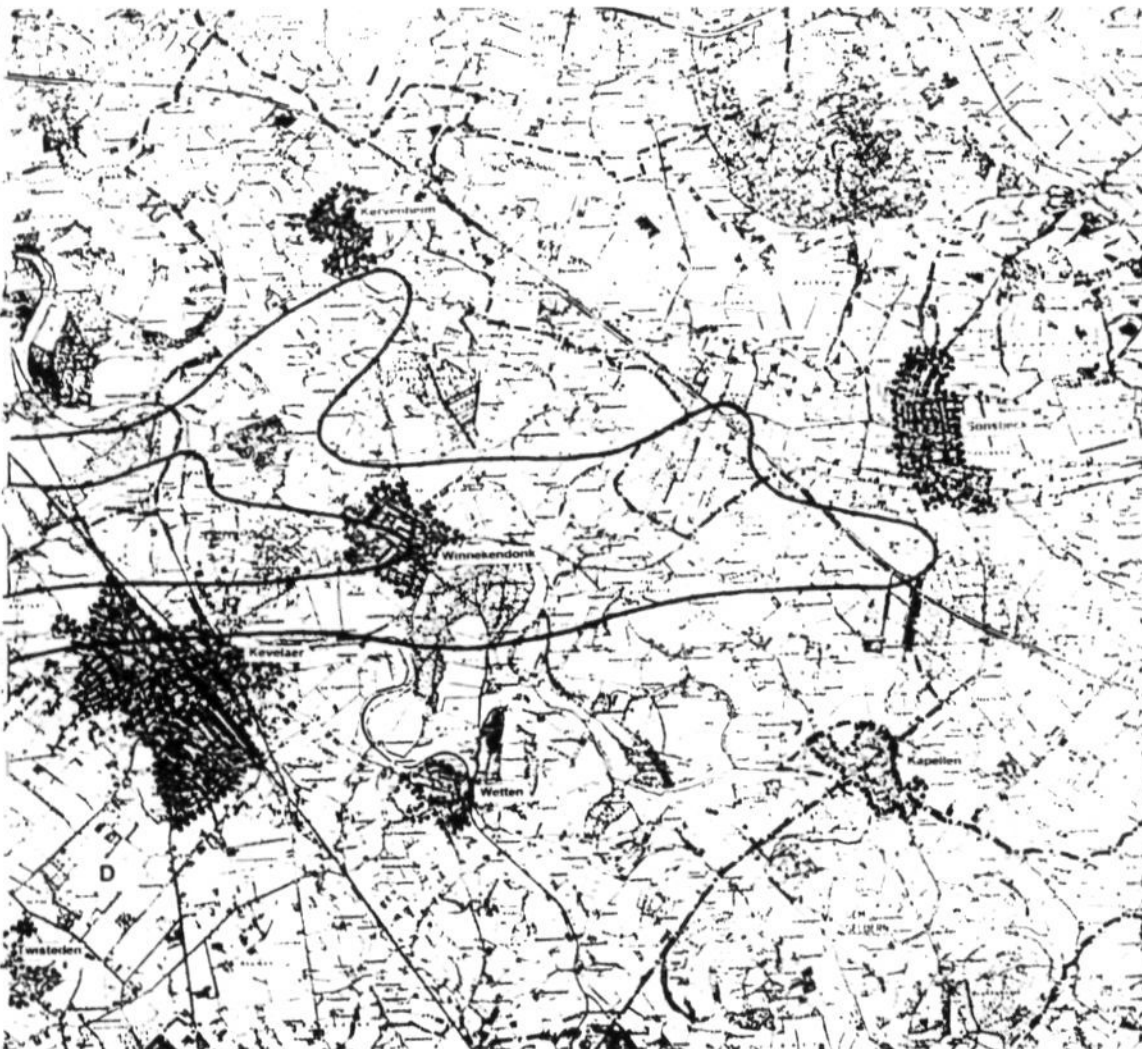


ik eruit?

duidelijk hoe groot de gemiddelde geluidsbelasting is. Aan de berekeningen van de civiele geluidszones voor een toekomstige civiele luchthaven in Laarbruch liggen met name twee grootheden ten grondslag: enerzijds de naderings- en vertrekroutes van de vliegtuigen, anderzijds het aantal te verwachten vliegbewegingen. Met betrekking tot het aantal vliegbewegingen ligt aan de grafische weergave op de onderstaande kaart precies de prognose ten grondslag, die ook de basis vormt voor het geplande Euregionale centrum: namelijk bijna 50.000 vliegbewegingen per jaar.

Ter vergelijking hebben we enkele geluidsniveaus uit het dagelijkse leven naast elkaar gezet

tikken van een wekker op 1 m afstand	23-35 dB(A)
fluisteren	ca. 30 dB(A)
omgevingsgeluid in een rustige woonwijk	ca. 50 dB(A)
zacht gesprek	50-60 dB(A)
starten van een Airbus A 320 op 700 m afst.	ca. 70 dB(A)
voorbijrijdende auto 50 km/uur	70-80 dB(A)
levendige conversatie	ca. 75 dB(A)
lijndienstbus	ca. 80 dB(A)
starten van een Airbus A 320 op 300 m afst.	ca. 80 dB(A)
voorbijrijdende auto 100 km/uur	80-90 dB(A)
voorbijrijdende intercity 150 km/uur, 25 m afst.	ca. 86 dB(A)
voorbijrijdende intercity 200 km/uur, 25 m afst.	ca. 90 dB(A)
voorbijrijdende TGV 300 km/uur, 25 m afst.	ca. 94 dB(A)
militaire laagvlieger op een hoogte van 150 m	ca. 105 dB(A)
claxon van voorbijrijdende auto	ca. 110 dB(A)
discotheek, geluidsniveau op de dansvloer	110-120 dB(A)
militaire laagvlieger op een hoogte van 75 m	110-125 dB(A)
pijngrens	ca. 130 dB(A)



In het kort

Bij de aandeelhouders die de Flughafen Niederrhein GmbH hebben opgericht, de Kreis Kleve en de gemeente Weeze, voegden zich in 1995 twee grote Nederlandse logistieke partners. Het ELC, het European Logistics Centre in Venlo, een vereniging van meer dan 150 logistieke ondernemingen, en 5MDN, Five Mode Distri Network in Arnhem. Ook de IHK Niederrhein werd in 1995 FN-aandeelhouder. In het jaar 1998 volgden de Haven Duisburg en de Haven Emmerich, de Kreis Wesel en de stad Krefeld.



Meer dan tweederde van de inwoners van Ratingen bij Düsseldorf beschouwt de nabijheid van de luchthaven als essentieel voordeel. Boven aan de lijst van concrete voordelen staan de aspecten investeringen en arbeidsplaatsen, aansluiting op

het internationale luchtverkeer, gevolgd door het belang voor de Ratingse ondernemingen en voor Ratingen in zijn algemeenheid. Wat deze rangorde betreft laten de inwoners van Ratingen zich ook niet beïnvloeden door de geluidsbelasting waarmee ze te maken hebben. Tot dit resultaat kwam het sociaal onderzoeksinstituut infas in opdracht van de Ratingse actiegroep 'Leben und Arbeiten in Ratingen'



In de volgende uitgave van het **FN Journaal** staat o.a. het thema rapporten centraal. In het kader van de conversieprocedure was het noodzakelijk om de deskundigheid van een groot aantal experts in te roepen. Wie heeft wat onderzocht en wat zijn de resultaten?



FN Journaal

Colofon

Uitgever
Flughafen Niederrhein
GmbH

Adres:
Lindenallee 23
47533 Kleve
Bondsrepubliek Duitsland

Tel. 0049-2821-727111
Fax 0049-2821-728130
eMail
wifkleve@t-online.de

Concept en redactie
Kressin PR Kleve

Adres:
Schenkenschanz 9
47533 Kleve
Bondsrepubliek Duitsland

Tel. 0049-2821-390700
Fax 0049-2821-390701
eMail
Kressin.PR@t-online.de

Druk
Eul & Günther Emmerich

Last-minute...

Voor een zakelijkere dialoog

Er werd in het verleden veel geschreven en gesproken over het conversie-project Weeze-Laarbruch. Daarbij was bij de openbare discussie niet altijd sprake van een zakelijke discussie.

Dat is niet verwonderlijk. Want de toekomst van de Luchthaven Laarbruch betreft alle mensen in de Duits-Nederlandse grensregio. Daarbij gaat de kans op economische groei gepaard met reële belastende factoren. Hoop op arbeidsplaatsen en twijfel aan de daadwerkelijke kans van slagen van het conversie-project liggen dicht bij elkaar.

Door middel van het **FN Journaal** wil de FN GmbH u van feiten en informatie voorzien en ertoe bijdragen dat de discussie zakelijker wordt.

Daarbij hopen wij op uw medewerking. Hebt u vragen of suggesties: laat het ons weten. Uw contactpersoon is



Een aandachtig publiek bij de eerste presentatie van het "Euregionale centrum" door de FN GmbH een jaar geleden in Weeze.

Foto: Alfes

FN
FLUGHAFEN NIEDERRHEIN GMBH

