

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

340

Vragen van het lid **Van Tongeren** (GroenLinks) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het verwachte vrijstellingsbesluit luchthaven Twente* (ingezonden 4 oktober 2013).

Antwoord van staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 28 oktober 2013)

Vraag 1

Bent u bekend met het feit dat Area Development Twente (ADT) op 19 augustus 2013 bij u een verzoek tot vrijstelling heeft gedaan voor luchthaven Twente?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat het een bijzondere gang van zaken is dat niet een luchthavenexploitant een dergelijk besluit aanvraagt, maar een gebiedsontwikkelingsmaatschappij? Zo nee, waarom niet? Zo ja, is dat van invloed op uw te nemen besluit?

Antwoord 2

Rijk, provincie Overijssel en gemeente Enschede hebben in 2009 de Bestuursovereenkomst Gebiedsontwikkeling Vliegveld Twente² gesloten. Daarin is opgenomen, dat de provincie en de gemeente het terrein van de luchtmachtbasis Twente zullen herontwikkelen. De provincie en de gemeente hebben daarvoor ADT in het leven geroepen. ADT handelt conform de taken uit de Gemeenschappelijke regeling gebiedsontwikkeling Twente e.o., waarin is opgenomen dat het bij de herontwikkeling gaat om herbestemming voor woningbouw, bedrijventerrein, luchthaven en natuurontwikkeling. Eén van de taken van ADT is het beheer en faciliteren van bestaande activiteiten, waaronder het gebruik van de luchthaven door de huidige civiele gebruikers. In de concessieovereenkomst tussen ADT en het consortium Reggeborgh Invest B.V. en Aviapartner Holding N.V. is ondermeer bepaald dat het consortium pas exploitant van de burgerluchthaven wordt wanneer er een

¹ TC Tubantia, 11 september 2013

² Bijlage bij Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, 31 936, nr. 17

onherroepelijk luchthavenbesluit ligt. Dat betekent dat ADT in de periode tot aan een onherroepelijk luchthavenbesluit de exploitant is van de luchthaven. Vanuit die context heeft ADT mij verzocht om – als bedoeld in artikel 8a.50, tweede lid, Wet luchtvaart – een vrijstelling te verlenen van het verbod een burgerluchthaven in bedrijf te hebben indien voor deze luchthaven geen luchthavenbesluit of luchthavenregeling geldt. Deze situatie is anders dan bij andere luchthavens en heeft te maken met het feit dat bij Twente sprake is van de vestiging van een nieuwe burgerluchthaven. Vanuit dat perspectief zal ik dan ook de aanvraag voor het vrijstellingsbesluit beoordelen.

Ik merk hierbij overigens op dat op 10 oktober 2013 door de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op verzoek van ADT – in het kader van het door ADT e.a. ingestelde hoger beroep tegen de uitspraak van de rechtbank Almelo van 7 november 2012 – een voorlopige voorziening is toegekend. Als gevolg daarvan is de werking van de uitspraak van de rechtbank Almelo, waarbij werd bepaald dat de militaire aanwijzing van het luchtvaartterrein en de daarvoor verleende ontheffingen voor burgermedegebruik op 7 november 2013 zouden komen te vervallen, opgeschort. Gelet hierop zal het besluit op de aanvraag van ADT voor een vrijstellingsbesluit worden aangehouden tot het moment waarop door de Afdeling bestuursrechtspraak wordt beslist op het hoger beroep.

Vraag 3

Klopt het dat bij goedkeuring van deze aanvraag de gebiedsontwikkelingsmaatschappij ADT de facto exploitant van Luchthaven Twente wordt? Zo ja, welke veranderingen treden er dan op ten opzichte van de huidige situatie (tot 7 november)?

Antwoord 3

ADT is de facto al sinds december 2010 exploitant van de luchthaven door verwerving van het eigendom van het vliegveld. De belangrijkste verschillen tussen de oude situatie (onder de militaire aanwijzing) en de nieuwe situatie (onder het vrijstellingsbesluit) zijn:

- Het luchthavengebied wordt aanzienlijk kleiner;
- De luchthaven wordt een burgerluchthaven van nationale betekenis, waarvoor het ministerie van Infrastructuur en Milieu bevoegd gezag is;
- Het civiele medegebruik onder de militaire aanwijzing vervalt, maar de betreffende activiteiten worden voortgezet onder het vrijstellingsbesluit;
- Tevens krijgt de luchthaven onder het vrijstellingsbesluit de mogelijkheid om het segment General Aviation beperkt uit te breiden. Deze beperkte uitbreiding past binnen de voorgenomen ontwikkeling van de luchthaven, die het consortium Reggeborgh/Aviapartner wil realiseren. Zonder dit verkeer is het voor het consortium moeilijker om het gewenste segment General Aviation te realiseren.

Vraag 4

Kunt u aangeven welke verplichtingen de aanvraag en een vrijstellingsbesluit met zich mee brengen voor ADT? Bent u van mening dat ADT bevoegd en in staat is deze verplichtingen uit te voeren? Zo ja, waarom?

Antwoord 4

Voor ADT zullen in de nieuwe situatie de verplichtingen gelden, zoals die zijn opgenomen in het vrijstellingsbesluit. Het gaat dan bijvoorbeeld om verplichtingen ten aanzien van de veiligheid op de luchthaven. ADT zal investeringen moeten plegen op de luchthaven om aan deze verplichtingen te voldoen. In de aanvraag voor het vrijstellingsbesluit heeft ADT aangegeven dat het de exploitatie van de luchthaven gedurende de periode van de vrijstelling in samenspraak met de huidige gebruikers op zich zal nemen. Ook heeft ADT aangegeven dat het als exploitant financieel verantwoordelijk is voor de investeringen en de kosten die de exploitatie van de luchthaven met zich mee brengt. Die stelling geeft mij voldoende vertrouwen dat de exploitatie van de luchthaven door ADT geborgd is en dat ADT kan voldoen aan de verplichtingen die zijn opgenomen in het vrijstellingsbesluit.

Vraag 5

Deelt u de mening dat het onwenselijk is dat een gebiedsontwikkelingsmaatschappij als ADT verantwoordelijk wordt voor de veiligheid en het onderhoud van een luchthaven? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Nee ik deel die mening niet. Voor mij is bepalend dat ADT gedurende het vrijstellingsbesluit – dat uiterlijk tot 31 december 2014 geldt – voldoet aan alle eisen, die aan de veiligheid van de luchthaven worden gesteld en daarvoor de noodzakelijke investeringen doet. In het vrijstellingsbesluit is onder andere de verplichting opgenomen dat ADT beschikt over een veiligheidscertificaat. Vanuit dat perspectief is ADT momenteel in gesprek met de ILT om te komen tot dit certificaat, passend bij het voorgenomen gebruik onder het vrijstellingsbesluit.

Vraag 6

Kunt u aangeven wie verantwoordelijk is voor de controle op de naleving van de verplichtingen van ADT bij het vrijstellingsbesluit? Kunt u garanderen dat deze controle voldoende is geborgd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

De ILT is verantwoordelijk voor de handhaving van de verplichtingen uit het vrijstellingsbesluit. Die handhaving is niet anders dan bij andere luchthavens en is voldoende geborgd.