

Vergaderjaar 2013–2014

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 204

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 juni 2014

Uw Kamer heeft op 9 april 2014 het verslag van het schriftelijk overleg over het ontwerp luchthavenbesluit luchthaven Twente aan mij aangeboden voor reactie. Ik heb daarop per brief van 12 mei 2014 gereageerd, waarop het verslag op 14 mei 2014 is vastgesteld (Kamerstuk 31 936, nr. 198).

In mijn brief heb ik u aangegeven dat ADT werkt aan een verkenning in de vorm van scenario's voor het gebied waar de luchthavenontwikkeling voorzien is, omdat het door de gemeente Enschede en provincie Overijssel gestelde politieke tijds kader («vliegen eind 2014») niet gehaald kan worden. ADT heeft de verkenning inmiddels opgeleverd. In deze brief ga ik daar verder op in. In mijn brief heb ik tevens aangekondigd dat ik u nader zou informeren over het vraagstuk van de bomkap rond luchthaven Twente. Met deze brief vul ik, ondanks de recente ontwikkelingen, deze toezegging in.

Verkenning scenario's luchthavengebied

ADT heeft op 11 juni 2014 de Colleges van Gedeputeerde Staten van Overijssel en Burgemeester en Wethouders van Enschede geïnformeerd over de uitgevoerde verkenning van scenario's voor het gebied waar de luchthavenontwikkeling is voorzien. In de scenario's is de ontwikkeling van een commerciële burgerluchthaven niet opgenomen, omdat ADT op dit moment geen mogelijkheden ziet om binnen korte tijd de twijfels van de Europese Commissie ten aanzien van het vraagstuk van staatssteun weg te nemen, waardoor het traject in Brussel niet voor eind 2014 (politiek kader vanuit de provincie en gemeente) afgerond kan worden. In de verkenning van ADT worden vier alternatieve scenario's beschreven voor de ontwikkeling van het gebied. In twee scenario's wordt uitgegaan van de mogelijkheid om te kunnen vliegen, bijvoorbeeld een luchthaven voor Business en General Aviation.

De Colleges onderschrijven de conclusie van ADT ten aanzien van de commerciële luchthaven en hebben de verkenning doorgestuurd aan Provinciale Staten en de gemeenteraad voor behandeling. Deze behandeling staat gepland op respectievelijk 2 juli en 30 juni 2014.

Ik heb kennisgenomen van het standpunt van de Colleges en wacht de politieke besluitvorming vanuit de regio af. Na besluitvorming door Provinciale Staten en de gemeenteraad zal ik in overleg treden met de regio over de consequenties voor de lopende procedure voor vaststelling van het luchthavenbesluit en over de verdere uitwerking van de voorgestelde scenario's. Ik zal daarbij kijken naar mijn rol als bevoegd gezag¹ en naar de financiële afspraken die het Rijk met ADT heeft gemaakt. Ik zal u daar nader over informeren.

Vraagstuk rond bomenkap

Gezien het feit dat er nog geen definitieve regionale besluitvorming over voornoemde scenario's heeft plaatsgevonden los ik mijn toezegging in om u te informeren over het vraagstuk van de bomenkap.

De afgelopen maanden is door ADT in overleg met mijn ministerie versneld een analyse uitgevoerd om de concrete omvang van de problematiek ten aanzien van de bomenkap in beeld te brengen, uitgaande van een aangepast Besluit burgerluchthavens en uitgaande van vaststelling van het luchthavenbesluit voor luchthaven Twente. Mijn inzet daarbij is geweest om, binnen de veiligheidskaders, de bomenkap tot een minimum te beperken.

Als bijlagen bij deze brief zijn documenten opgenomen die de problematiek in beeld brengen². De uitgevoerde analyse van de huidige situatie is door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) beoordeeld. Op basis van de analyse en de beoordeling door de ILT wordt geconcludeerd dat er op basis van de huidige informatie geen bomen gekapt of getopt hoeven te worden in verband met de introductie van de vliegveiligheidsvlakken. Daar staan operationele consequenties voor de luchthaven tegenover. Deze consequenties worden door ADT niet als ernstig gezien. Het ministerie heeft richting ADT aangegeven dat het niet kappen van de bomen ervoor zorgt dat de veiligheidsmarges worden verkleind en dat – bij doorgroei van de bomen – eerder sprake kan zijn van verdere operationele beperkingen. Een meer technische toelichting op deze conclusie is opgenomen in bijlage 1.

Uiteindelijk moet een definitief ontwerp van de vertrek- en naderingsprocedures voor verkeer dat vliegt op basis van instrumentvliegvoorschriften (IFR) op grond van de Wet Luchtvaart (artikel 5.11) nog worden goedgekeurd door de ILT. Dan kan, onder andere gebaseerd op een geactualiseerde obstakelmeting en de uiteindelijke routestructuur, worden bepaald of de voorgestelde operationele maatregelen voldoende zijn. Daarbij zit er een grens aan de operationele maatregelen om het gebruik van een route – ondanks de aanwezigheid van obstakels – mogelijk te maken. In het uiterste geval kan het zo zijn dat een route niet meer gebruikt mag worden of dat toch bomen gekapt of getopt dienen te worden. In het ontwerp luchthavenbesluit is opgenomen dat het voor de uitvoerbaarheid van het luchthavenbesluit noodzakelijk is dat de ILT een veiligheidsbeoordeling doet van de routes en het operationele concept. Die beoordeling was

¹ De luchthaven is op grond van de Wet luchtvaart van nationale betekenis, indien de militaire aanwijzing wordt ingetrokken of beëindigd en er op die plek een burgerluchthaven wordt gevestigd.

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

voorzien voorafgaand aan vaststelling van het luchthavenbesluit. Op basis daarvan is het mogelijk om – indien noodzakelijk – in het vast te stellen luchthavenbesluit gebieden aan te wijzen waar bomen getopt of gekapt moeten worden.

Omdat geen sprake is van kap van bomen vanwege de introductie van de vliegveiligheidsvlakken³ is geen nader onderzoek gedaan naar de milieueffecten en economische effecten (bijvoorbeeld op het gebied van toerisme) daarvan.

De conclusies ten aanzien van het vraagstuk van de bomen zal ik mededelen aan de betrokken gemeenten, belangenorganisaties en omwonenden.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

³ Er is door ADT wel uitgegaan van het kappen van bomen binnen het luchthavengebied vanwege de aanleg van luchthaveninfrastructuur, zoals de terminal en andere gebouwen. Deze kap is ook meegenomen in het opgestelde Milieueffectrapport voor luchthaven Twente.

Vliegveiligheidsvlakken in verband met een veilige operatie

- Deze vlakken worden ingesteld in verband met het veilig gebruik van de voor de luchthaven Twente geldende aan- en uitvliegroutes. Deze moeten vrijgehouden worden van (nieuwe) hoge obstakels. Op die manier wordt voorkomen dat deze routes onbruikbaar raken omdat bijvoorbeeld te hoge gebouwen of bomen een veilig gebruik ervan onmogelijk maken.
- In het ontwerp luchthavenbesluit zijn in dit kader drie vliegveiligheidsvlakken vastgelegd: (1) Takeoff climb surfaces, (2) Approach en transitional surfaces en (3) Inner horizontal en conical surface.
- Bomen die door de Takeoff climb surfaces en Approach en transitional surfaces steken liggen binnen aangewezen EHS-gebieden dan wel op waardevolle landgoederen. Het is volgens ADT disproportioneel en niet haalbaar deze te kappen of te toppen. Volgens de uitgevoerde analyse leidt de aanwezigheid van deze bomen (circa 700) niet tot onaanvaardbare risico's. De aanwezigheid van bomen binnen de Takeoff climb surfaces zorgt wel voor een operationele consequentie, omdat sommige toestellen voor groot commercieel verkeer niet met het maximaal startgewicht kunnen vertrekken onder gemiddelde weersomstandigheden. Deze consequentie wordt door ADT niet als ernstig gezien. Het ministerie heeft richting ADT aangegeven dat het niet kappen van de bomen ervoor zorgt dat de veiligheidsmarges worden verkleind en dat – bij doorgroei van de bomen – eerder sprake kan zijn van verdere operationele beperkingen. Vliegprocedures kunnen bij het doorgroeien van bomen steeds hogere klaringswaardes krijgen en in het ultieme geval niet meer aan de minimumvereisten voldoen en komen te vervallen, wat inhoudt dat een route dan niet meer gebruikt mag worden. Borging van de veiligheid van de vliegprocedures vindt plaats via het proces van vaststelling van de aan- en uitvliegroutes (op basis van artikel 5.11 Wet luchtvaart). Deze consequenties zijn bekend bij ADT en worden aanvaard. Met deze consequenties hoeven binnen deze vlakken daarom vooralsnog geen bomen te worden gekapt.
- Door de Inner horizontal en conical surface steken vooral bomen die zijn gelegen in bosgebieden. Het gaat hierbij om waardevolle bossen binnen EHS-gebieden en landgoederen en het betreft een oppervlakte van circa 2,38 hectare. Het is disproportioneel en niet haalbaar deze te kappen of te toppen. Volgens de uitgevoerde analyse leidt de aanwezigheid van deze bomen niet tot onaanvaardbare risico's voor het verkeer dat vliegt op basis van zichtvliegvoorschriften (VFR) en instrumentvliegvoorschriften (IFR). Voor het zweefvliegverkeer dient – om het kappen dan wel toppen van bomen te voorkomen – een minimale vlieghoogte te worden gehanteerd en dienen aanknopingspunten op het circuit door markeringen op de grond visueel herkenbaar gemaakt te worden. Het implementeren van deze maatregelen wordt door ADT in overleg met de zweefvliegers opgepakt. Borging daarvan vindt plaats via het door ILT te verlenen veiligheidscertificaat. Daarmee wordt bomenkap binnen deze vliegveiligheidsvlakken voorkomen.
- Voor wat betreft de Inner approach surface, de Inner transitional surface en de Balked landing surface geldt dat geen obstakels zijn toegestaan vanwege de bescherming van een afgebroken landing op lage hoogte. In de analyse wordt geconcludeerd dat er geen bomen binnen en buiten het luchthavengebied door deze vlakken steken. Er hoeven derhalve geen bomen in deze vlakken te worden gekapt of getopt.

Vliegveiligheidsvlakken in verband met communicatie-, navigatie, en surveillanceapparatuur (CNS)

- Voor de communicatie tussen de luchthaven en luchtvaartuigen die van de luchthaven gebruik maken en voor de navigatie en plaatsbepaling van deze luchtvaartuigen wordt gebruik gemaakt van apparatuur, die veelal werkt met behulp van radiogolven, satellieten of radar. De aanwezigheid of de hoogte van objecten in de directe omgeving van deze apparatuur kan de werking ervan beïnvloeden. Teneinde de goede werking van deze apparatuur te kunnen garanderen worden eisen gesteld aan de hoogtes van objecten in gebieden rondom de luchthaven en in het verlengde van de (hoofd) start- en landingsbaan.
- Bij luchthaven Twente is het voornemen om een Instrument Landing System categorie 1 (ILS cat. 1) te plaatsen voor landingen vanuit het noordwesten (baanrichting 23) en daaraan gekoppeld een Distance Measuring Equipment (DME). Daarnaast is voorgenomen om een zendstation bovenop de toekomstige verkeerstoren te plaatsen. Voor deze apparatuur zijn in het ontwerp luchthavenbesluit vier vliegveiligheidsvlakken vastgelegd (bijlagen 6a tot en met 6d): (1) ILS surface, (2) DME directional surface, (3) DME omnidirectional surface en (4) Zendstation toren.
- Met betrekking tot de plaatsing van apparatuur voor ILS/DME is er geen aanleiding om maatregelen (bomen kappen/toppen) te nemen om de goede werking van deze apparatuur te garanderen. Het is een relatief schone omgeving waar zonder problemen de voorgenomen plaatsing van ILS/DME kan worden gerealiseerd.
- De voorgenomen plaatsing van het zendstation op de nieuwe verkeerstoren voorkomt problemen met de bestaande omgeving, ook hiervoor hoeven er daarom geen maatregelen te worden genomen voor de bestaande bomen.
- Algemene conclusie is dat op grond van de huidige situatie geen bomen gekapt hoeven te worden in de vier vliegveiligheidsvlakken die betrekking hebben op de goede werking van de CNS-apparatuur.