

AH 1138
2020Z22879

Antwoord van minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (ontvangen 17 december 2020)

1. Kent u het bericht 'Twente Airport vindt in veldleeuwerik bondgenoot voor grote vliegtuigen' en het feitenrelaas opgesteld door Technology Base? 1) 2)

Ja.

2. Klopt het dat Twente Airport een ontheffing heeft gekregen voor het vertrek van de zeer zware toestellen van Lufthansa, geldig tot juni 2021? Zo nee, hoe zit het dan?

Ja, dit klopt.

3. Kunt u toelichten waarom deze ontheffing is verleend?

Het spoedeisende belang van vertrek van deze toestellen van Lufthansa was mede reden voor de ILT om de impasse te doorbreken waarbij de veiligheid niet in het geding zou raken. De ILT heeft eenmalig een aanvullend pakket van veiligheidseisen gesteld om ervoor te zorgen dat alleen deze zes vliegtuigen kunnen vertrekken. Twente Airport heeft aangegeven te voldoen aan dit pakket van eisen waarmee de veiligheidsrisico's zijn gemitigeerd.

4. Kunt u uitsluiten dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op enig moment het dreigement van "een rechtszaak waarin alle kosten op de inspectie zouden worden verhaald" heeft laten meewegen bij de totstandkoming van deze ontheffing? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waar blijkt dat uit? 3)

Ja, dat sluit ik uit. Het vertrek van het eerste vliegtuig van Lufthansa was de reden om tot een oplossing voor deze zes vliegtuigen te komen. Een rechtszaak zag de ILT met vertrouwen tegemoet.

5. Wat wordt er bedoeld met de opmerking dat de ILT zo lang mogelijk is meegegaan "met wat goed is voor het businessplan van de luchthaven"? 4)

Dit is een citaat van een journalist. Dit is niet aan de orde geweest. Zolang een aanvraag voor een veiligheidscertificaat of ontheffing loopt heeft de ILT de taak om deze aanvraag te behandelen.

6. Erkent u dat het uitgangspunt om “zo lang mogelijk mee te gaan met het businessplan van de luchthaven” op gespannen kan staan met het verdedigen van publieke belangen? Zo nee, waarom niet?

Dat was in deze situatie niet het geval.

7. Is er in dit geval naar uw mening te lang meegedacht met het businessplan van de luchthaven? Zo nee, waar blijkt dat uit?

Nee, dit was niet het geval. Op het moment dat een aanvraag binnenkomt kijkt de ILT hier zorgvuldig naar. In 2019 en 2020 heeft Twente Airport aanvragen gedaan voor een permanente wijziging van het veiligheidscertificaat om onbeperkt vluchten mogelijk te maken voor widebody luchtvaartuigen (Boeing 777, Boeing 747, Airbus A340, e.d.). De ILT, vergunningverlener, kon hier niet mee instemmen, omdat Twente Airport op enkele onderdelen niet voldoet aan internationale wet- en regelgeving (ICAO annex 14) waarin regels zijn gesteld over de aanleg, inrichting, uitrusting. Deze wet- en regelgeving beoogt het veilig gebruik van luchthavens met betrekking tot de orde en de veiligheid. Volgens Twente Airport zouden de zes vliegtuigen van Lufthansa langdurig worden gestald met uiteindelijk zicht op demontage van de vliegtuigen op Twente Airport. ILT heeft zodoende ingestemd met de landing van deze vliegtuigen. ILT heeft hierbij vanaf het begin duidelijk aan de exploitant aangegeven dat, vanwege het ontbreken van de infrastructuur, er geen sprake kon zijn van vertrek.

8. Erkent u dat de veldleeuwerik – en bij uitbreiding de natuur in het algemeen – gebaat is bij een zo laag mogelijk aantal vliegtuigbewegingen? Zo nee, waarom niet?

Het is bekend dat luchtverkeer een verstorend effect kan hebben op vogels en de natuur. Er is echter geen aanleiding om aan te nemen dat een enkele verstoring door *widebody* vliegtuigen zal leiden tot het verdwijnen van de veldleeuwerik uit dit gebied.

9. Erkent u dat de veldleeuwerik – en bij uitbreiding de natuur in het algemeen – niet gebaat is bij vliegtuigbewegingen met zeer zware vliegtuigen? Zo nee, waarom niet?

Het is bekend dat luchtverkeer een verstorend effect kan hebben op vogels en de natuur. Er is echter geen aanleiding om aan te nemen dat een enkele verstoring door *widebody* vliegtuigen zal leiden tot het verdwijnen van de veldleeuwerik uit dit gebied.

10. Deelt u de mening dat het voltrekt ongepast is dat Twente Airport de bescherming van de natuur aangrijpt om diezelfde natuur nog meer schade te berokkenen? Zo nee, waarom niet?

Dit punt is niet ingebracht door Twente Airport in het kader van een aanvraag voor een veiligheidscertificaat.

11. Deelt u de mening dat het voltrekt onwenselijk is dat Twente Airport in het conflict met de ILT naar allerlei argumenten heeft gezocht om niet te hoeven voldoen aan de vergunningseisen voor zeer zware vliegtuigen? Zo nee, waarom niet?

Nee. Het is het recht van Twente Airport om naar mogelijkheden te zoeken, zolang deze mogelijkheden binnen de wet- en regelgeving blijven.

12. Kunt u uitsluiten dat Twente Airport alsnog blijvend toestemming krijgt voor het laten opstijgen van zeer zware vliegtuigen? Zo nee, waarom niet?

In de huidige omstandigheden is dit niet mogelijk. Indien Twente Airport haar infrastructuur conform wet- en regelgeving zou aanpassen of een permanente ontheffing (met de daaraan gekoppelde voorwaarden) aanvraagt voor de ontbrekende infrastructuur kan – na beoordeling hiervan – een nieuwe situatie ontstaan.

13. Hoe gaat u voorkomen dat Twente Airport deze list – waarbij de ILT voor voldongen feiten werd geplaatst – nogmaals zal herhalen?

Twente Airport is verantwoordelijk voor de veiligheid op haar luchthaven. Dit is een unieke situatie geweest, omdat dergelijke vliegtuigen normaal gesproken niet meer hoeven te vertrekken. De ILT heeft eenmalig een aanvullend pakket van veiligheidseisen gesteld om ervoor te zorgen dat alleen deze zes vliegtuigen kunnen vertrekken. Twente Airport houdt de ILT op de hoogte op het moment dat een *widebody* vliegtuig zal landen op Twente Airport. Conform het huidige veiligheidscertificaat mogen *widebody* vliegtuigen landen met als doel End-of-Life (lees: sloop op Twente Airport).

14. Onderschrijft u de stelling van de ILT-woordvoerder dat Twente Airport op haar overkomt als “iemand die een vinger krijgt en de hele hand pakt”? Zo nee, waarom niet? 5)

De woordvoerder van de ILT geeft aan deze bewoordingen niet gebruikt te hebben.

15. Wat vindt u van deze stellingen van de ILT-woordvoerder over de handelwijze van Twente Airport: “Wat kun je nog meer verzinnen om niet te hoeven voldoen aan de regels?” en dat “Twente Airport keer op keer de grenzen van wat mag opzoekt en er soms overheen gaat”? 6)

Van het eerste citaat geeft de woordvoerder van de ILT aan deze bewoordingen niet gebruikt te hebben. Voor het tweede citaat heeft de woordvoerder van de ILT de volgende tekst gecommuniceerd: "De ILT verscherpt haar aandacht voor de luchthaven, omdat zij op basis van de hiervoor beschreven feiten en omstandigheden heeft geconstateerd dat de luchthaven telkens de grenzen van de regels opzoekt. De ILT zal eisen dat de operatie op de luchthaven voldoet aan de ICAO-regelgeving. Zo hoort daar voor de operatie van *widebody* vliegtuigen een aangepaste infrastructuur bij."

16. Erkent u dat er sprake is van een patroon waarbij luchthavens consequent de randen van de regelgeving opzoeken en overschrijden? Zo nee, waarom niet?

Luchthavens bekijken in het algemeen welke mogelijkheden er zijn binnen de wet- en regelgeving. Ik zie niet dat luchthavens consequent de randen van de wet- en regelgeving overschrijden.

17. Hoe gaat u een einde maken aan het gesol van luchthavens met maatschappelijke belangen zoals het klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier?

Met de Luchtvaartnota 2020-2050 die op 20 november 2020 is gepubliceerd zet het kabinet een nieuwe koers uit naar een veilige en duurzame luchtvaartsector die Nederland goed verbindt met de rest van de wereld, met heldere regels en voorwaarden voor de ontwikkeling van de civiele luchtvaart om te komen tot een veilige en duurzame luchtvaart. Met de luchtvaartnota wordt een balans aangebracht tussen de verschillende publieke belangen.

18. Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?

Ik heb alle vragen separaat beantwoord.

1) Tubantia, 23 november 2020, 'Twente Airport vindt in zeldzame veldleeuwerik bondgenoot voor zeer grote vliegtuigen' (<https://www.tubantia.nl/enschede/twente-airport-vindt-in-zeldzame-veldleeuwerik-bondgenoot-voor-zeer-grote-vliegtuigen~a08a3ded/>)

2) Tijdlijn/feitenrelaas verschil van inzicht Twente Airport met Inspectie Leefomgeving en Transport over vertrek toestellen Lufthansa, 13 november 2020, <https://www.enschede.nl/sites/default/files/Feitenrelaas.pdf>

3) Tubantia, 23 november 2020, 'Twente Airport vindt in zeldzame veldleeuwerik bondgenoot voor zeer grote vliegtuigen' (<https://www.tubantia.nl/enschede/twente-airport-vindt-in-zeldzame-veldleeuwerik-bondgenoot-voor-zeer-grote-vliegtuigen~a08a3ded/>)

4) Tubantia, 23 november 2020, 'Twente Airport vindt in zeldzame veldleeuwerik bondgenoot voor zeer grote

vliegtuigen' (<https://www.tubantia.nl/enschede/twente-airport-vindt-in-zeldzame-veldleeuwerik-bondgenoot-voor-zeer-grote-vliegtuigen~a08a3ded/>)

5) Tubantia, 23 november 2020, 'Twente Airport vindt in zeldzame veldleeuwerik bondgenoot voor zeer grote vliegtuigen' (<https://www.tubantia.nl/enschede/twente-airport-vindt-in-zeldzame-veldleeuwerik-bondgenoot-voor-zeer-grote-vliegtuigen~a08a3ded/>)

6) Tubantia, 23 november 2020, 'Twente Airport vindt in zeldzame veldleeuwerik bondgenoot voor zeer grote vliegtuigen' (<https://www.tubantia.nl/enschede/twente-airport-vindt-in-zeldzame-veldleeuwerik-bondgenoot-voor-zeer-grote-vliegtuigen~a08a3ded/>)