



Feitenrelaas Bomenkap rondom Vliegveld Twente

Opgesteld door: Sandor Löwik

Datum: 6 februari 2016

Aanleiding

Tijdens de raadsvergadering van 25 januari 2016 is een discussie ontstaan tussen de VVD en GroenLinks inzake de vermeende bomenkap rondom luchthaven Twente in 2014. De VVD stelt daarbij dat de bomenkap nooit nodig geweest zou zijn en dat hier onterecht ophef over is ontstaan. GroenLinks voert aan dat de ophef wel zeker terecht was. Tijdens het debat heeft GroenLinks aangegeven om duidelijkheid te scheppen. Daartoe dient dit feitenrelaas.

Samenvatting en conclusie

Uit het feitenrelaas is op te maken dat onder de toen geldende wetgeving grootschalige bomenkap noodzakelijk zou zijn geweest. ADT heeft destijds weliswaar de wens uitgesproken dat dit niet nodig zou zijn, maar kon dit niet garanderen omdat het Ministerie daar over gaat. Na aanpassing van bestaande wetgeving, en onder de voorwaarden dat de Inspectie van Leefomgeving en Transport goedkeuring zal verlenen, en ADT operationele beperkingen zal accepteren, is grootschalige bomenkap waarschijnlijk niet aan de orde.

Feitenoverzicht

7 maart 2014: Ontwerp Luchthavenbesluit ligt ter inzage.

17 maart 2014: Landschap Overijssel maakt inzichtelijk wat het Ontwerp Luchtvaartbesluit betekent voor de bomenkap: 840 hectare bos moet wijken. (<http://www.landschapoverijssel.nl/ruim-840-ha-bos-rondom-vliegveld-twente-moet-verdwijnen>)

18 maart 2014: Directie van Landschap Overijssel en ADT brengen samen naar buiten dat ze willen dat er niet meer dan een paar honderd bomen worden gekapt, maar dat ADT dit niet kan garanderen binnen de huidige wet- en regelgeving. (<http://www.landschapoverijssel.nl/gezamenlijke-verklaring>).

Landschap Overijssel, Natuurmonumenten en andere belangengroeperingen blijven oproepen om een zienswijze in te dienen tegen het voorliggende Ontwerp Luchthavenbesluit.

19 maart 2014: Gemeenteraadsverkiezingen

14 april 2014: De Oldenzaalse raad stelt Initiatiefvoorstel GroenLinks Standpuntbepaling gemeente Oldenzaal Luchthaven Twente vast en besluit "tegen de ontwikkeling van een Luchthaven in Twente te zijn". In de argumenten worden, naast de bomenkap (nadelige gevolgen natuur), genoemd: toename geluidsoverlast voor bewoners, nadelige gevolgen milieu, nadelige gevolgen leefbaarheid en beperkte economische onderbouwing.

16 mei 2014: Onderzoek op Luchthaven Twente naar obstakelvlakken door Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) (zie verder 6 juni 2014).

6 juni 2014: Staatssecretaris Mansveld antwoordt op vragen van de Tweede Kamer op de bomenkap

(<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2014/06/16/luchthaven-twente-scenario-s-luchthavengebied-en-bomenkap-in-verband-met-vliegveiligheidsvlakken>). Bomenkap kan waarschijnlijk voorkomen worden als de wet wordt aangepast, als ILT goedkeuring geeft en als ADT operationele beperkingen accepteert. Echter, schrijft de staatssecretaris, *"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"*.

Dat grootschalige bomenkap een reële optie was onder het voorgestelde Ontwerp Luchthavenbesluit blijkt uit de 'Analyse Obstakelvlakken Luchthaven Twente' (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2014/06/16/analyse-obstakelvlakken-luchthaven-twente>) waarin staat genoemd: *"In het ontwerp-luchthavenbesluit Luchthaven Twente zijn obstakelvlakken gedefinieerd waar geen bestaande obstakels aanwezig mogen zijn, anders dan op basis van een verleende omgevingsvergunning. Deze obstakelvlakken houden verband met de goede werking van CNS-apparatuur en veilige vliegoperaties. Strikte toepassing van deze vlakken zou resulteren in een grootschalige bomenkap in de omgeving van de luchthaven.(..) De huidige regelgeving biedt geen mogelijkheid voor een genuanceerde beschouwing van de daadwerkelijke vliegveiligheidsrisico's."*

Ofwel, als de bestaande wet- en regelgeving zou worden toegepast, zou grootschalige bomenkap nodig zijn. Echter, vooruitlopend op nieuwe wetgeving zou deze grootschalige bomenkap beperkt kunnen worden en is er een "Aeronautical Study" uitgevoerd door het NLR Air Transport Safety Institute in mei 2014.

(<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2014/06/16/analyse-obstakelvlakken-luchthaven-twente>)

Het resultaat van deze studie is, uitgaande van nog aan te passen wetgeving: *"Geconcludeerd wordt dat noch de vliegveiligheid noch het functioneren van CNS-apparatuur aanleiding geeft tot kap van bomen binnen de obstakelvlakken van het ontwerp-luchthavenbesluit. Er is bovendien geen sprake van ernstige operationele beperkingen voor de luchthaven. Binnen één vlak is het – om bomenkap te voorkomen – wel nodig dat operationele maatregelen worden getroffen in verband met de aanwezigheid van zweefvliegers. (..). Mogelijk leidt het feit dat alle bomen blijven staan in de toekomst tot operationele beperkingen, wat wordt geaccepteerd."*

Een operationele beperking is dat groot commercieel verkeer niet met maximaal startgewicht zou kunnen vertrekken onder gemiddelde weersomstandigheden.

11 juni 2014: Definitief besluit geen commerciële luchthaven in Twente, omdat Europese Commissie niet voor 1 september 2014 een uitspraak kan doen over geoorloofde staatsteun.