

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

3436

Vragen van de leden **Dijksma** en **Van Dekken** (PvdA) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *overlast van de KLM Luchtvaart School op vliegveld Eelde* (ingezonden 6 juli 2011).

Antwoord van staatssecretaris **Atsma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 29 augustus 2011).

Vraag 1

Bent u op de hoogte van de ernstige overlast die vrijwel dagelijks in Noord-Drenthe wordt veroorzaakt door de lesvliegtuigen van de KLM Luchtvaart School (KLS)?

Antwoord 1

Het is mij bekend dat de vergunde ruimte volgens de Ke-geluidsmaat vrijwel volledig wordt benut. Dit heeft onder meer te maken met een intensief gebruik door lesvliegtuigen. Daartoe behoren ook de lesvliegtuigen van de KLM Luchtvaart School. Deze vliegtuigen zijn van het type Beechcraft Baron, een tweemotorig lesvliegtuig waaraan, zo begrijp ik uit verschillende berichten, een groot deel van de geluidsoverlast in de regio wordt toegeschreven. Zo rapporteert de Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Eelde dat in 2010 van de 1 200 ingediende klachten er 346 betrekking hadden op vluchten met dit type. Overigens houdt de Inspectie Verkeer en Waterstaat toezicht op het gebruik van de aan Groningen Airport Eelde vergunde geluidsruimte. Daarbij zijn de afgelopen jaren geen feitelijke overschrijdingen geconstateerd.

Vraag 2, 3

Heeft u – zoals aangekondigd in de Luchtvaartnota¹ – de plannen al ontvangen die de luchthavenexploitant in overleg met de vliegscholen moet opstellen om de geluidsbelasting en de geluidhinder van de lesvliegtuigen zoveel mogelijk te beperken?

Zo niet, waardoor niet? Op welke termijn kan de Kamer deze plannen tegemoet zien?

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 1.

Antwoord 2, 3

In de Luchtvaartnota is het volgende gesteld: «Het Rijk wil dat de luchthavenexploitant in overleg treedt met de lesscholen en met plannen komt om de geluidsbelasting en de geluidshinder van deze vliegtuigen zoveel mogelijk te beperken.» Daarmee is bedoeld dat de luchthavenexploitant met de vlieg-scholen afspraken maakt om de geluidsbelasting en de geluidshinder te beperken. Niet bedoeld is dat deze plannen ten principale aan mij voorgelegd zouden moeten worden. Ik heb in deze op grond van de vigerende wet- en regelgeving namelijk slechts een bevoegdheid indien de vergunde geluidsruimte wordt overschreden of vliegtuigen niet voldoen aan gestelde veiligheidseisen.

Ik heb geconstateerd dat de luchthavenexploitant invulling geeft aan het gestelde in de Luchtvaartnota. In het kader van de handhaving van de geluidszone heeft de luchthavenexploitant de Inspectie Verkeer en Waterstaat geïnformeerd over de afspraken die zij met de vlieg-scholen heeft gemaakt. Dankzij deze afspraken is het de luchthavenexploitant in de afgelopen twee gebruiksjaren gelukt om binnen de vergunde geluidsruimte te blijven. Zonder deze afspraken zou overschrijding van de vergunde geluidsruimte hebben plaatsgevonden en had de Inspecteur Generaal handhavend moeten optreden.

De afspraken die de luchthavenexploitant met de vlieg-scholen maakt, zijn van operationele aard. Zo heeft men afgesproken om niet langer te vliegen tijdens de avonduren en derhalve in principe te stoppen met lesvluchten voor 18.00 uur. Ook heeft de luchthaven beperkingen opgelegd aan naderingen met behulp van het Instrument Landing System door vlieg-scholen die elders – dus niet op de luchthaven – gevestigd zijn. Deze vluchten worden tot 17.00 uur toegestaan. Het merendeel hiervan wordt middels NOTAM openbaar gepubliceerd opdat alle (potentiële) gebruikers van de luchthaven daar kennis van kunnen nemen. Verder heeft de luchthaven in zijn tarifiering voor havengelden sinds 1 april 2011 het tijdstip waarop een extra toeslag voor lesvluchten wordt geheven, vervroegd van 19.00 naar 18.00 uur en is deze toeslag verhoogd naar 50 procent.

Vraag 4, 5, 6

Kunt u aangeven hoe groot het economisch belang is van de KLS in vergelijking met het economisch belang van toeristisch/recreatieve sector in Noord-Drenthe?

Kan het economisch belang van de KLS voldoende rechtvaardiging zijn voor de ernstige overlast veroorzaakt door de KLS, die duizenden omwonenden dagelijks ervaren, en de economische schade aan toeristisch/recreatieve sector in Noord-Drenthe? Zo ja, hoe beredeneert u dat belang?

Zo niet, welke belang is dan in het geding, dat de overlast doet voortduren?

Antwoord 4, 5, 6

In de Luchtvaartnota is uitgesproken dat Groningen Airport Eelde het belangrijkste opleidingscentrum voor verkeersvliegers voor groot handelsverkeer in Nederland huisvest. Het gaat hier om de functie van opleidingscentrum voor verkeersvliegers (onder Instrument Flight Rules (IFR)). Met het oog op de veiligheid is het nodig dat deze aspirant verkeersvliegers leren vliegen onder Nederlandse omstandigheden met zware propellervliegtuigen. Op andere luchthavens in Nederland zijn de mogelijkheden daarvoor te gering. De KLS is overigens één van de aanbieders van opleidingsmogelijkheden op Groningen Airport Eelde.

U vraagt mij het economisch belang van de KLS te wegen met het economisch belang van de toeristisch / recreatieve sector in Noord-Drenthe. Ik hecht niet specifiek aan het economisch belang van de KLS, maar wel in algemene zin aan het economisch belang van de opleidingsmogelijkheden op Groningen Airport Eelde. Ik acht deze functie, zoals uitgesproken in de Luchtvaartnota, van belang.

Bij besluit van 14 maart 2006 hebben mijn toenmalige voorgangers beslist op ingediende bezwaren. Daarbij is naar aanleiding van daartoe strekkende bezwaren ook ingegaan op de (economische) belangen van de toeristisch / recreatieve sector in de omgeving van de luchthaven. Daarbij is geconstateerd dat in de direct nabije omgeving van de luchthaven geen toeristische complexen zijn gelegen. In de nabije omgeving, binnen de 35 Ke-zone, liggen voorts geen vakantiewoningen of campings. Binnen de 20 Ke-contour ligt één

camping. Vakantiewoningen bevinden zich eerst buiten de 20 Ke-contour. Zo zijn de complexen met vakantiehuizen in Norg het meest nabij de luchthaven gelegen en bevinden deze zich buiten de 20 Ke-contour en de 47 Bkl-contour. Mits het luchtverkeer zich binnen de vergunde geluidsruimte afspeelt, is economische schade in de toeristisch / recreatieve sector in Noord-Drenthe niet erg waarschijnlijk.

In dit verband wijs ik u op een door de Stichting Vrienden van Groningen Airport Eelde in de zomer van 2006 gehouden peiling onder campinghouders in de omgeving van de luchthaven, een vakantiepark in Eelderwolde en een hotel in Paterswolde. Op de vraag of men voor of tegen baanverlenging op de luchthaven is, hebben 53 van de 55 reagerende campinghouders plus het vakantiepark en het hotel aangegeven voorstander te zijn van baanverlenging. Dit is voor mij eveneens een indicatie dat economische schade in de toeristisch / recreatieve sector in Noord-Drenthe door luchtverkeer van en naar de luchthaven niet erg waarschijnlijk is.

Bij uitspraak van de Raad van State van 11 juni 2008 heeft de Raad van State alle ingediende bezwaren ongegrond verklaard met uitzondering van bezwaren betrekking hebbend op het mogelijk in strijd met het EU-Verdrag toekennen van overheidsmiddelen aan de voorgenomen baanverlenging op de luchthaven. Dit impliceert dat mijn voorgangers ten aanzien van de hiervoor geschetste belangen een voldoende zorgvuldige afweging hebben gemaakt.

Naar aanleiding van de beschikking van de Europese Commissie van 19 november 2009 inzake – onder meer – het toekennen van overheidsmiddelen aan de voorgenomen baanverlenging heeft mijn voorganger op 19 februari 2010 opnieuw beslist op de ingediende bezwaren. Met betrekking tot de hiervoor geschetste belangen zijn echter geen nieuwe feiten en omstandigheden geconstateerd, zodat ik nog steeds mag uitgaan van de eerder gemaakte zorgvuldige afweging.

Vanuit dit perspectief acht ik het niet waarschijnlijk dat de geluidsproductie van het luchtverkeer van en naar Groningen Airport Eelde, en in het bijzonder die van het lesverkeer van de KLS, het belang van de toeristisch / recreatieve sector in Noord-Drenthe aantast mits uiteraard het luchtverkeer van en naar de luchthaven de maximale grenswaarden van de vergunde geluidsruimte niet overschrijdt.

Vraag 7

Kunt u aangeven waarom de KLS rondvliegt in verouderde toestellen die ernstig overlast veroorzaken, terwijl de overige scholen gebruik maken van moderne toestellen die aanmerkelijk minder overlast veroorzaken? Hoe lang bent u bereid dat toe te staan?

Antwoord 7

De eventuele vervanging van toestellen door de KLS is een bedrijfseconomische afweging die thuishoort bij het management van de KLS en zijn aandeelhouders. Op grond van de wet- en regelgeving heb ik geen bevoegdheid om te treden in de bedrijfsvoering van de KLS in het algemeen en de hier bedoelde afweging in het bijzonder.

Vraag 8

Kunt u aangeven wat u gaat doen om een eind te maken aan de overlast?

Antwoord 8

Zoals ik in het antwoord op vraag 2 en 3 heb aangegeven, is de luchthaven in gesprek met de vlieg scholen over het terugdringen van vermijdbare geluidsoverlast. Daarnaast heeft de luchthaven onlangs aangegeven, na de invoering van de L_{den} geluidscontouren, door middel van het inbouwen van financiële prikkels in de tarifiering van havengelden het gebruik van geluidsarmere vliegtuigen te willen stimuleren.