

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

1054

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *general aviation vanaf Lelystad Airport* (ingezonden 13 november 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 12 december 2019).

Vraag 1

Is een zo spoedig mogelijke opening van Lelystad Airport, op elk politiek gewenst moment na april 2020, nog steeds uw voornemen?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat het mede voor de huidige gebruikers van het vliegveld zinvol is om te weten wanneer wat speelt, zodat zij tijdig aanpassingen kunnen doen?

Antwoord 2

Ja. Zoals ik uw Kamer op 28 oktober jl. heb meegedeeld, heeft de luchthaven Lelystad maandelijks overleg met de gebruikers van de luchthaven over actuele en operationele zaken die spelen rondom het gebruik van de luchthaven. Ook wordt een maandelijks nieuwsbrief uitgegeven die onder gebruikers wordt verspreid. Daarnaast is er in de aanloop naar de start van de inregelperiode en in samenwerking met de luchtverkeersleiding een intensief communicatie traject doorlopen, met als doel een zorgvuldige en veilige transitie. In dat kader had de luchthaven veelvuldig contact met de gebruikers, bijvoorbeeld tijdens specifiek daarvoor georganiseerde informatie-bijeenkomsten en één op één gesprekken.

Vraag 3, 4, 5, 6, 7

Hoe staat het met het door u in uw antwoorden op Kamervragen gemelde werkspoor onder leiding van de provincie Flevoland dat aan de Alderstafel is ingericht?¹ Is dat dossier nog actief?

¹ Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2019–2020, nr. 588

Is het correct om in verband hiermee een oplossing voor zwevers en microlights te zoeken binnen de provincie, terwijl elders wel locaties zijn en er snel tot de conclusie is gekomen dat er geen geschikte locaties zijn binnen de provincie

Zijn de erkende brancheverenigingen en vaste gesprekspartners voor de overheid voor wat betreft de sector general aviation, zoals de Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA), de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) en de Netherlands Association of Commercial Aviation (NACA), betrokken geweest bij die zoektocht? Zo nee, waarom niet? Zo ja, met welk resultaat?

Deelt u de mening dat het lot van de general aviation op Lelystad eigenlijk geen aangelegenheid is waarover de provincie alleen beslist? Is het niet de rijksoverheid die Lelystad Airport wilde ontwikkelen en komen de gevolgen daarvan dan niet voor rekening en risico van de rijksoverheid? Is Lelystad een luchthaven van nationaal belang? Zo ja, zou om die reden de rijksoverheid en niet de provincie de regie moeten nemen?

In hoeverre zijn andere provincies bereid hun bijdrage te leveren aan het huisvesten van general aviation? Wat kan gedaan worden dit te stimuleren als daartoe de noodzaak komt?

Antwoord 3, 4, 5, 6, 7

Zoals ik in de beantwoording van vragen van het lid Dijkstra van 9 oktober jl.² heb aangegeven was in het kader van de te maken afspraken over eventuele, toekomstige verplaatsing van klein verkeer vanaf de luchthaven Lelystad naar een alternatieve locatie, aan de Alderstafel een werkspoor ingericht onder leiding van de provincie Flevoland, met als doel te komen tot een intentieovereenkomst met de general aviation.

In het jaarverslag van de Alderstafel Lelystad uit 2014³ is hierover opgenomen dat, «een eerder voorziene intentieovereenkomst tussen de gebruikersgroepen, de brancheverenigingen in de General Aviation, de luchthavenexploitant en de bevoegde gezagen, door partijen niet noodzakelijk wordt geacht» en dat «met betrekking tot de nog beschikbare ruimte voor klein verkeer in de verschillende groeifases, de noodzaak voor verplaatsing van een deel van klein verkeer naar andere luchthavens zich pas later voordoet en naar verwachting ook in een veel geleidelijker tempo dan werd ingeschat.» Deze conclusie was mede gebaseerd op toenmalige inschattingen van LVNL. Omdat er op dat moment geen urgente noodzaak was om tot afspraken over uitplaatsing te komen is dit traject op dat moment als afgerond beschouwd. Nadat er meer duidelijkheid was over het concept ontwerp van de luchtverkeersroutes en de bijhorende luchtruimstructuur hebben LVNL en de luchthaven voorjaar 2019 hernieuwd onderzoek gedaan naar de te verwachten beschikbare capaciteit voor de general aviation. Zoals ik uw Kamer op 28 oktober jl. heb meegedeeld heeft dit hernieuwde onderzoek geconcludeerd dat de verwachte capaciteit -in de situatie tot 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer- toereikend is voor het huidige aanbod aan GA-verkeer. Dit onderzoek bevestigt daarmee de inschattingen uit 2014 en is in lijn met de verwachtingen van de luchthaven, zoals geschetst in het ondernemingsplan. Ik heb u in mijn beantwoording van 28 oktober jl. ook aangegeven dat, voor de situatie na 10.000 bewegingen handelsverkeer, door de luchthaven in samenwerking met LVNL nader zal worden onderzocht welke aantallen GA-verkeer ook op deze langere termijn kunnen worden geaccommodeerd. Dit onderzoek kan daarbij ook gebruik maken van de ervaringen die tijdens de inregelperiode zijn opgedaan.

De uitkomsten van dit onderzoek zijn leidend voor mogelijke afspraken over eventuele uitplaatsing van klein verkeer. Pas wanneer deze uitkomsten beschikbaar zijn, kan worden bepaald of, en zo ja welke, afspraken met de GA nodig zijn. Dan wordt ook duidelijk of er ruimte elders voor GA nodig is en op welke termijn. Ook de vraag of andere provincies hierbij dienen te worden betrokken, en wat deze hierin kunnen betekenen komt pas dan in beeld. Aan de Alderstafel Lelystad is afgesproken dat het werkspoor met betrekking tot (mogelijke) uitplaatsing van GA-verkeer onder leiding van de provincie Flevoland plaatsvindt. Dit betekent echter niet dat de provincie Flevoland hier

² Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 588

³ Bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 214

alleen voor staat. Ook andere partijen, zo ook mijn ministerie, hebben hier een rol in. Daarbij speelt ook mee dat de luchthaven Lelystad een luchthaven van nationale betekenis is. Zoals ik in mijn brief van 28 oktober jl. heb aangegeven wordt de GA-sector ook geconsulteerd in het kader van de luchtvaartnota. In deze luchtvaartnota zal aandacht worden gegeven aan het beleid van het rijk ten opzichte van de kleine luchtvaart.

Binnen het werkspoor heeft de provincie Flevoland onderzoek laten doen naar alternatieve locaties voor zweefvliegen en voor de gebruikers van de (toenmalige) grasbaan van de luchthaven (Microlight Aircraft, MLA). In dit kader heeft onder regie van provincie Flevoland overleg plaatsgehad met deze gebruikersgroep en de KNVvL.

De provincie Flevoland heeft mij desgevraagd laten weten dat dit proces van zoeken naar een alternatieve locatie voor de gebruikers van de grasbaan van Lelystad Airport in 2016 is afgerond. En dat, voor wat betreft de activiteiten op het zweefvliegterrein bij Biddinghuizen, de provincie Flevoland de lokale zweefvliegclub Flevo ondersteunt in het vinden van een alternatieve locatie. In dat kader is zweefvliegclub Flevo in gesprek met CLSK over de gebruiksmogelijkheden van een alternatieve locatie buiten Flevoland.