

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

## 950

Vragen van het lid **Van Helvert** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de voornemens voor een nieuwe helikopterhaven in Eemshaven* (ingezonden 26 november 2015).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen – Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 21 december 2015)

### Vraag 1

Kent u de berichten op de site van Groningen Seaports rondom hun ambitie om een helikopterhaven tegen de Waddenzee aan te bouwen voor helikopter-services voor het Gemini windpark?<sup>1</sup>

### Antwoord 1

Ja.

### Vraag 2

In hoeverre klopt het argument dat het milieu gespaard wordt omdat de vliegtijd naar Gemini vanuit Den Helder 7 minuten langer zou zijn dan vanuit Eemshaven? In hoeverre wordt die besparing (deels) teniet gedaan doordat helikopters eerst verticaal naar 1.500 voet moeten klimmen voordat ze de Waddenzee kunnen oversteken, de minimale vlieghoogte die ook is voorgeschreven voor de twee General Aviation corridors naar vliegveld Ameland?

### Antwoord 2

Voor de milieuaspecten met betrekking tot de realisatie van de heliport wordt door Groningen Seaports een milieueffectrapport opgesteld, waarin alle milieueffecten in beeld worden gebracht. Deze milieueffectrapportage is nog niet helemaal afgerond, waardoor het in dit stadium niet mogelijk is te beoordelen of de effecten (verstoring) op natuur en omgeving als gevolg van de helikoptervluchten aanvaardbaar zullen zijn.

<sup>1</sup> Website Groningen Seaports, 10 april 2014 (<http://www.groningen-seaports.com/LinkClick.aspx?fileticket=PiurfloJdLE%3d&tabid=2276&language=nl-NL>)

### Vraag 3

Hoe beoordeelt u het voornemen om een helikopterhaven voor middelzware helikopters neer te zetten, pal aan de rand van de Waddenzee, waarbij de bestemming van de daar geprojecteerde helikoptervluchten altijd het doorkruisen van dit natuurgebied vereisen?

### Antwoord 3

In de Structuurvisie Waddenzee (SVW) en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is opgenomen dat ruimtelijke plannen van provincies en gemeenten in het waddengebied niet voorzien in nieuwe vliegvelden.

Dit verbod is opgenomen met het oog op de bescherming van de natuurwaarden en de landschappelijke kwaliteiten van de Waddenzee. Alvorens de gemeente Eemsmond het bestemmingsplan kan wijzigen om de heliport mogelijk te maken, is ontheffing van deze regel nodig. Deze ontheffing kan door mij in overeenstemming met de Minister van EZ worden afgegeven. Of ontheffing kan worden verleend, kan pas worden beoordeeld wanneer deze daadwerkelijk door de gemeente Eemsmond is aangevraagd. Naar verwachting zal de aanvraag om ontheffing begin 2016 worden ingediend.

### Vraag 4

In hoeverre heeft zo'n helikopterhaven een reële toekomst vanuit de wetenschap dat alle verder geplande windparken in de Noordzee meer westelijk zullen zijn gelegen, en een helikopterhaven aan de Eemshaven daar dus nimmer een betekenis voor kan hebben?

### Antwoord 4

De Eemshaven is al langer een basishaven voor de offshore-windindustrie, waarbij men zich richt op de Duitse windparken gezien de locatie van de Eemshaven ten opzichte van Duitse windparken in de Noordzee. Een van de potentiële klanten van de heliport (Siemens) heeft aangegeven de Eemshaven als serviceport te willen gebruiken voor het in aanbouw zijnde windpark Gemini en vervolgens wellicht als hub voor andere (Duitse) windparken.

### Vraag 5

Klopt het, in het licht van de voorgaande vraag, dat eerst maar in twee à vier vluchten per dag wordt voorzien, en klopt het dat een deel van die vluchten niet uitgevoerd kan worden omdat deze heliport alleen onder «Visual Flight Regulations» (VFR) bruikbaar zal zijn, en dus geen vluchten kan uitvoeren bij duister en minder goed weer, wanneer alleen onder «Instrument Flight Regulations» (IFR) gevlogen kan worden?

### Antwoord 5

Voor het aanleggen van deze heliport is een Luchthavenbesluit noodzakelijk. Het bevoegd gezag voor dit besluit ligt bij de Provincie Groningen. Met de wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) is in 2009 het bevoegd gezag over helikopterplatforms gedecentraliseerd. Initiatiefnemer Groningen Seaports heeft bij de provincie Groningen aangegeven, dat op de langere termijn maximaal 15 vluchten per dag zullen worden verzorgd. Het exact aantal uit te voeren vluchten is afhankelijk van het aantal windparken dat vanuit de Eemshaven zal worden bediend. Het definitieve verzoek voor het afgeven van een Luchthavenbesluit zal, na afronding van het milieueffectrapport, waarschijnlijk begin 2016 door Groningen Seaports bij de Provincie Groningen worden ingediend.

### Vraag 6

Zal er op het veld verkeersleiding zijn, c.q. zal het veld voorzien zijn van alle boarding-voorzieningen en de daarbij behorende veiligheidsmaatregelen, zoals gebruikelijk in de offshore?

### Antwoord 6

De ILT geeft, na toetsing van het definitieve plan voorafgaand aan de exploitatie en indien akkoord, een Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim (VVGL) af. Na realisatie van de heliport zal de ILT toetsen of de inrichting van het terrein voldoet aan de Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en andere Terreinen (RVGLT).

Vraag 7

Bent u bekend met de inspanningen die de overheid (in casu het Ministerie van Defensie), tezamen met het (offshore- en windenergie-) bedrijfsleven, heeft geleverd om vliegveld de Kooy open te kunnen houden vanwege het meervoudige belang voor werkgelegenheid, defensietaken en de 24/24-uurs «Search and Rescue»-taken voor het redden van mensen?

Antwoord 7

Ja.

Vraag 8

Hoe beoordeelt u, in het licht van het rendabel kunnen houden van de infrastructuur in Den Helder, de consistentie van beleid om voor één toepassingsgebied (het Gemini windpark), waarnaast géén reële markt zal bestaan, een extra vliegveld te bouwen dat benutting van vliegveld Den Helder verlaagt?

Antwoord 8

Zoals aangegeven bij de beantwoording van vraag 4.