

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

2383

Vragen van de leden **Van Helvert** (CDA), **Visser** (VVD) en **Jetten** (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het vliegveld Teuge* (ingezonden 6 juli 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 24 juli 2017).

Vraag 1

Heeft u de berichten «Provincie drukt vliegveld Teuge in faillissement» en «Het einde dreigt voor vliegveld Teuge» gezien?^{1 2}

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het bericht dat de provincie Gelderland heeft aangestuurd op een nieuwe vliegroute boven Airport Teuge, zoals de directeur van vliegveld Teuge en de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) stellen? Zo nee, wat is dan een juiste weergave?

Antwoord 2

Nee, dit klopt niet. Op 14 juni jl. heeft Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), mede namens het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK), mij het resultaat van het ontwerpproces van de aansluitingen van de vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim op de «snelwegen» in het hogere luchtruim toegestuurd. Leidend voor dit ontwerpproces waren de door de Alderstafel Lelystad geadviseerde en in 2014 door het kabinet overgenomen uitgangspunten. De belangrijkste betroffen:

- Respectering van de routeset B+ voor het lagere luchtruim, zoals unaniem geadviseerd vanuit de Alderstafel;
- Geen interferentie met het Schiphol verkeer;
- Behoud van de Militaire Missie Effectiviteit;

¹ Website NRC, 3 juli 2017 (<https://www.nrc.nl/nieuws/2017/07/03/het-einde-dreigt-voor-vliegveld-teuge-11563755-a1565422>)

² Website de Gelderlander, 1 juli 2017 (<http://www.gelderlander.nl/home/provincie-drukt-vliegveld-teuge-in-faillissement-a6c58cf6/>)

- Zo veel mogelijk vermijden van woonkernen, een vlieghoogte van tenminste 6.000 voet boven «het oude land», en een vlieghoogte van tenminste 3.000 voet boven Natura 2000 gebieden.

Het ontwerpen van deze aansluitroutes binnen de gestelde uitgangspunten was een ingewikkelde opgave. In haar brief van 14 juni jl. heeft LVNL mij een set van aansluitroutes gepresenteerd die Lelystad Airport in alle richtingen ontsluit, tegemoet komt aan bovengenoemde uitgangspunten, en operationeel werkbaar is. Deze brief heb ik als bijlage van mijn brief aan uw Kamer van 26 juni jl. meegezonden. In haar brief geeft LVNL aan dat bij het ontwerp van de aansluitroutes expliciet aandacht is gegeven aan het beperken van de effecten voor de recreatieve luchtvaart³. Desondanks kon helaas niet voorkomen worden dat de ontworpen aansluitingen effecten geeft voor het valschermspringen op Teuge. Er is geen sprake van dat de provincie Gelderland op een vliegroute boven Teuge zou hebben aangestuurd.

Vraag 3

Zijn de provincies Gelderland en Overijssel betrokken geweest bij het advies van de Alderstafel uit 2014 over de vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim? Zo ja, wat was hun reactie? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Ja, beide provincies zijn al vanaf de start betrokken bij de Alderstafel Lelystad. In 2014 heeft deze Tafel een unaniem advies uitgebracht over de vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim. In dit advies is, op basis van uitgebreide onderzoeken en consultaties, een voorkeur uitgesproken voor de zogenaamde B+ variant, welke tot het minste aantal gehinderden leidt. Het advies is door het kabinet overgenomen en met uw Kamer gedeeld⁴. Voor deze routes werden door de Tafel verder als uitgangspunten geformuleerd: het zo veel mogelijk vermijden van vliegen over woonkernen, een vlieghoogte van tenminste 6.000 voet boven «het oude land», en een vlieghoogte van tenminste 3.000 voet boven Natura 2000 gebieden.

Vraag 4

Op welk moment zijn de provincie Gelderland en de provincie Overijssel op de hoogte gesteld van de voorgenomen besluiten? Kunt u in dit licht verklaren waarom de provincie Gelderland zegt dat ze verrast is?

Antwoord 4

Ik neem aan dat hier bedoeld wordt op «de voorgenomen besluiten» met betrekking tot de aansluitingen op het hogere luchtruim. In haar brief van 14 juni jl. heeft LVNL, mede namens CLSK, het resultaat van het ontwerpproces hiervoor aan mij gepresenteerd. Dit resultaat zal de basis zijn voor het komende consultatie- en informatieproces. Het proces van het routeontwerp is daarmee nog niet afgerond. Besluitvorming zal in november plaatsvinden. Deze planning is gezien de geplande (eerder vertraagde) opening van Lelystad Airport in april 2019 noodzakelijk.

In de brief van 14 juni hebben LVNL en CLSK de effecten beschreven van de door hen ontworpen set van aansluitroutes. Gezien de beschreven effecten op het valschermspringen op Teuge en mogelijke effecten op het zweefvliegen op Lemelerveld, heb ik besloten de gedeputeerden van de provincie Gelderland en Overijssel, als ook de luchthaven Teuge en het Nationaal Parachutisten Centrum Teuge, zo snel mogelijk op hoofdlijnen over de ontwerpen en het komende consultatieproces te informeren. Ook heeft de Alderstafel op 21 juni jl. vergaderd over de door LVNL en CLSK gepresenteerde ontwerpen van de aansluitroutes. De provincies Overijssel en Gelderland waren in deze vergadering vertegenwoordigd. Algehele conclusie van de Tafel was dat er geen blokkades zijn gebleken om de implementatie van de aansluitingen voortvarend ter hand te nemen, zodat de openstelling van de luchthaven per 1 april 2019 kan plaatsvinden.

Ik heb begrip voor de zorgen die in de provincies leven. Met hen is daarom afgesproken dat Rijk en regio op korte termijn gezamenlijk zoeken naar

³ In deze brief wordt de term «recreatieve luchtvaart» gebruikt in plaats van de term «General Aviation». Dit gezien de effecten van de aansluitende routes die in deze brief aan de orde zijn.

⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 201

oplossingen voor de knelpunten die worden voorzien voor de recreatieve luchtvaart en luchthaven Teuge.

Vraag 5

Zijn de provincies Gelderland en Overijssel aanwezig geweest bij het overleg op 3 maart jl. waarbij werd bevestigd dat niet getornd werd aan de adviezen hieromtrent van de Alderstafel? Zo ja, wat was hun reactie?

Antwoord 5

De Alderstafel Lelystad heeft op 3 maart jl. herbevestigd dat aan de uitgangspunten, zoals verwoord in de adviezen van de Alderstafel, in de uitwerking van de aansluitroutes op het hogere luchtruim niet wordt getornd. De provincies Overijssel (bestuurlijk) en Gelderland (ambtelijk) waren aanwezig bij deze Tafel en steunden deze conclusie.

Tevens heeft de Alderstafel Lelystad zich op 21 juni jl. op mijn verzoek gebogen over de door LVNL en CLSK gepresenteerde ontwerpen van de aansluitroutes. Aan deze Tafel namen, naast de vaste leden (waaronder de provincies Gelderland en Overijssel), ook de provincies Friesland en Drenthe deel. Ik heb u hier in mijn brief van 26 juni jl. over bericht. De Alderstafel constateerde op 21 juni dat wordt voldaan aan de geformuleerde afspraken en dat er geen blokkades zijn om implementatie voortvarend ter hand te nemen zodat opening per april 2019 kan plaatsvinden.

Vraag 6

Welke inspraakmogelijkheden zijn er voor betrokkenen, gemeenten en provincies geweest en op welke wijze is hier gebruik van gemaakt?

Antwoord 6

Voor wat betreft de vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim (routeset B+) is in 2014 en 2015 een uitgebreid traject van MER, Alderstafels en Luchthavenbesluit afgerond, inclusief informatiebijeenkomsten voor bestuurders en bewoners.

Voor de aansluitingen van de routeset B+ op het hogere luchtruim ligt nu een ontwerp vanuit LVNL en CLSK voor. Tijdens het ontwerpproces is met een aantal betrokken partijen contact geweest, waarbij informatie gegeven is over het lopende ontwerpproces en vragen zijn beantwoord.

Voor de voorliggende aansluitingen op het hogere luchtruim volgt de zogenaamde 5.11 consultatieprocedure voor luchtruimgebruikers en belanghebbenden. Deze consultatie is voorgeschreven in de Wet luchtvaart (art. 5.11) en start in september. Parallel hieraan zullen in de periode september – oktober informatiebijeenkomsten gehouden worden in de regio's waar nog veel vragen leven over de voorgestelde aansluitroutes. Deze sessies worden gezamenlijk met de betreffende provinciebesturen georganiseerd.

Vraag 7

Welke rol heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu gehad in het gehele besluitvormingsproces zelf en het voorgenomen besluit? Wanneer en hoe frequent heeft u overleg gehad met de provincies, de gemeenten en luchthaven Teuge? Kan daarbij aangegeven worden wie, wanneer, in welke hoedanigheid aanwezig was en wat uw rol daarbij was?

Antwoord 7

Ik hecht er aan te benadrukken dat er ten aanzien van de aansluitingen op het hogere luchtruim nog geen sprake is van besluitvorming. Mijn ministerie is samen met het Ministerie van Defensie bevoegd gezag met betrekking tot het gebruik en de inrichting van het luchtruim boven Nederland. In opdracht van mijn ministerie hebben LVNL en CLSK de afgelopen periode, binnen de gestelde uitgangspunten (zie antwoord op vraag 1), gewerkt aan het ontwerpen van een set van aansluitingen van de vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim op het hogere luchtruim. Daarbij is gezocht naar mogelijkheden om de effecten van de routes op de recreatieve luchtvaart, waaronder het valschermspringen op Teuge, zo veel mogelijk te beperken. LVNL en CLSK hebben, mede op mijn verzoek, een onafhankelijke beoordeling van alle aansluitopties laten uitvoeren door het gerenommeerde Britse bureau Helios. Bij het beoordelen is bureau Helios ook nagegaan of er aanvullende opties mogelijk waren die nog niet door LVNL en CLSK waren

benoemd en of voorgestelde routes aangepast konden worden. Vervolgens is door LVNL en CLSK het aantal aansluitopties stapsgewijs teruggebracht tot één set van aansluitingen, waarbij voor elke luchtruimsector één aansluiting is ontworpen. In de komende periode zal Helios nog een second opinion opleveren op het resultaat van het doorlopen ontwerpproces. LVNL heeft inmiddels daartoe aan Helios opdracht gegeven. Het resultaat van de second opinion wordt voorafgaand aan de start van het consultatietraject begin september verwacht. Daarnaast heeft de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) mij een aantal voorstellen voor herinrichting van het luchtruim in relatie tot de routes van Lelystad Airport en de recreatieve luchtvaart toegestuurd. Ik heb LVNL verzocht Helios ook een beoordeling te laten geven over de haalbaarheid van deze suggesties voor de korte termijn. Tevens ben ik op dit moment al, zoals in de inleiding van deze brief aangegeven, samen met LVNL/CLSK, betrokken bestuurders en luchtvaartpartijen het gesprek gestart om de effecten van de aansluitroutes op het valschermspringen op Teuge, op de luchthaven en het zweefvliegen op Lemelerveld nader in kaart te brengen en alternatieven te verkennen om de gevolgen zo veel mogelijk te beperken. Het is daarbij mijn intentie om begin september zo veel mogelijk duidelijkheid aan partijen te kunnen bieden en afspraken te maken over vervolgacties. Met de betrokken provinciebestuurders heb ik afgesproken om hierbij zo veel mogelijk gezamenlijk op te trekken.

Vraag 8

Welke instantie heeft de uiteindelijke route over Teuge voorgesteld en met welke randvoorwaarden?

Antwoord 8

Zoals ik in mijn brief⁵ aan uw Kamer van 26 juni jl. heb gemeld zijn de nu voorliggende ontwerp routes het resultaat van het ontwerpselectieproces van LVNL en CLSK binnen de uitgangspunten, zoals beschreven onder het antwoord op vraag 1.

Vraag 9

Wanneer was het bij de provincie bekend dat Teuge misschien niet zou kunnen uitbreiden wat hoogte betreft? Wanneer ontving zij de eerste signalen dat Teuge zou moeten inleveren (omdat de springhoogte verlaagd werd)?

Antwoord 9

Zie antwoord op vraag 4.

Daaraan wil ik nog toevoegen dat over de toekomstvastheid van het valschermspringen op Teuge al langere tijd onzekerheid bestaat, en dat dit ook bij alle betrokken partijen bekend is. Op 16 maart 2016 bood ik uw Kamer de uitkomsten van het traject «Toekomstvaste General Aviation Locaties» (TGAL) aan. In lijn met de lagere prioriteit die de recreatieve luchtvaart in de Luchtruimvisie uit 2012 heeft gekregen ten opzichte van de commerciële luchtvaart, is in het TGAL rapport geconcludeerd dat de toekomstvastheid van Teuge als valschermspringlocatie, gezien haar ligging onder verkeersstromen van en naar Schiphol, onzeker is.

Vraag 10

Zijn er nog alternatieven denkbaar die minder negatieve gevolgen zouden hebben voor Teuge? Zo ja, hoe moeten wij dan de opmerking begrijpen van de voorzitter van het paracentrum, die stelt dat de Luchtvaartverkeersleiding Nederland (LVNL) liegt over het feit dat de route over Teuge de enige optie was en dat er zelfs een voorkeur zou zijn geweest voor een andere route?

Antwoord 10

Door LVNL en CLSK is gekeken naar alternatieven die het valschermspringen op Teuge ontzien. Dit heeft echter niet geleid tot een alternatief dat voldoet aan de gestelde uitgangspunten en operationeel werkbaar en veilig is. Met alle partijen aan de Alderstafel vind ik het van groot belang dat vastgehouden wordt aan de eerder aan de Alderstafel gemaakte ontwerpuitgangspunten, zoals de met de regio afgesproken routeset B+ voor de lokale vertrek- en

⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 390

naderingsroutes, die de basis vormt voor MER en het Luchthavenbesluit. Thans wordt met luchthaven Teuge en het parachutistencentrum verkend op welke wijze de gevolgen kunnen worden beperkt en of er toch alternatieven zijn. Vervolgens start in september de formele consultatie over de voorgenomen aansluitroutes.

Vraag 11

Bent u (alsnog) bereid tot overleg met luchthaven Teuge en de verantwoordelijke bestuurders van de provincies en gemeenten, om naar alternatieven te zoeken? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke termijn zou dat overleg kunnen plaatsvinden?

Antwoord 11

Zoals in de beantwoording op de vragen 7 en 10 naar voren is gebracht ben ik daarmee bezig.

Vraag 12

Op welke wijze gaat u inhoud geven aan het gestelde in de Luchtruimvisie waar staat: «Wanneer blijkt dat een dergelijke ontwikkeling (i.c.: van Lelystad) niet samengaat met General Aviation-activiteiten, zet het kabinet zich in om oplossingen te vinden voor General Aviation»?

Antwoord 12

Zie antwoord op vraag 7 en 10.

Ik hecht eraan daar nog aan toe te voegen dat hoewel de Luchtruimvisie helder is in de speerpunten van en prioritering binnen het Nederlandse luchtvaartbeleid, alle vormen van General Aviation de mogelijkheden moeten hebben om hun activiteiten in Nederland te kunnen uitvoeren. Door het drukke Nederlandse luchtruim zal dat echter niet op iedere gewenste plek kunnen. Is dat het geval dan wordt gezamenlijk naar oplossingen gezocht.