

Vergaderjaar 2012–2013

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 116

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Den Haag, 19 september 2012

Bij brief van 26 augustus 2011 heb ik vragen van de leden Dijkma en Van Dekken beantwoord omtrent de overlast van verouderde lesvliegtuigen van de KLM Luchtvaart School (KLS) in de omgeving van Groningen Airport Eelde.¹ In het VAO van 8 november 2011 heeft mevrouw Dijkma mij nader aangesproken op deze beantwoording (Handelingen II 2011/12, nr. 20, item 19, blz.36). In mijn mondelinge reactie daarop heb ik aangegeven dat overlast zeker vermeden moet worden als dat kan en daarover in contact zal treden met de KLS en de luchthaven. Daarnaast heb ik toegezegd te bekijken wat er kan worden gedaan om een en ander te meten.

In de afgelopen maanden heb ik mij een nader beeld gevormd over de situatie ter plaatse. Ik heb daartoe overleg gevoerd met de KLS en de luchthaven. Voorts heb ik het NLR gevraagd om aan te geven of het meten van geluid toegevoegde waarde biedt. Ik kom daarbij tot de volgende constatering.

De overlast van de lesvliegtuigen

De KLS beschikt over 4 tweemotorige lesvliegtuigen van het type Beechcraft Baron, waarvan er 2 dateren uit 1991, 1 uit 1997 en 1 uit 1999. Alhoewel deze vliegtuigen daarmee niet jong meer zijn, is de technische en economische levensduur van deze vliegtuigen nog niet verlopen en voldoen ze nog steeds aan de eisen van vliegveiligheid en luchtwaardigheid. Bovendien zijn deze lesvliegtuigen zeer geschikt voor de training van aspirant piloten, zowel wat betreft technische uitrusting als wat betreft te verkrijgen vaardigheden. De doorstroom van afgestudeerde piloten naar gerenommeerde luchtvaartmaatschappijen bevestigt dat dit nog steeds zo is. De KLS is in het licht van het hiervoor geschetste niet voornemens om de lesvliegtuigen te vervangen. Zo er al sprake zou zijn van vervanging, dan zou KLS dit type vliegtuigen opnieuw serieus overwegen.

¹ Aanhangsel Handelingen. II, 2010/11, nr. 3436

Mij is voorts gebleken dat de luchthaven en de KLS al vele maatregelen nemen om de overlast tot een minimum te beperken. In mijn brief van 26 augustus 2011 heb ik in mijn antwoord op de eerder gestelde vragen 2 en 3 reeds een schets gegeven van de operationele beperkingen die zijn ingesteld.

In mijn brief van 26 augustus 2011 heb ik in mijn antwoord op de vragen 4, 5 en 6 herhaald wat in de Luchtvaartnota is uitgesproken: Groningen Airport Eelde huisvest het belangrijkste opleidingscentrum voor verkeersvliegers voor groot handelsverkeer in Nederland. Hier ligt een maatschappelijk belang, namelijk dat aspirant verkeersvliegers met het oog op de veiligheid leren vliegen onder Nederlandse omstandigheden met zware propellervliegtuigen. In het licht van mijn constatering uit het overleg met GAE en KLS stel ik vast dat KLS met de huidige lesvliegtuigen dit maatschappelijke belang adequaat invult en dat de luchthaven en de KLS er alles aan doen om de overlast tot een minimum te beperken.

De toegevoegde waarde van metingen

Het antwoord van het NLR op mijn vraag of het meten van geluid toegevoegde waarde zal bieden, is dat geluidsmetingen een aanvulling kunnen zijn op bestaande indicaties van overlast (zie bijlage)*). Metingen zijn echter aan beperkingen onderhevig; ze kunnen door vele factoren (omgevingslawaaai, weer, wind, etc.) beïnvloed worden. Juist vanwege deze beperkingen is er in de luchtvaartwetgeving bij het vaststellen van geluidsruimte voor een luchthaven en bij de handhaving daarvan, voor gekozen om dat te doen op basis van «berekend» geluid. Dat wil zeggen dat voor elke vliegtuigbeweging een hoeveelheid geluid wordt berekend op basis van vastgestelde geluidskarakteristieken van het desbetreffende vliegtuig. Deze geluidskarakteristieken zijn op grond van daartoe strekkende procedures door certificeringsinstanties bepaald.

Op grond van het bovenstaande verwacht ik dat het verrichten van metingen geen additionele informatie oplevert. De door het NLR geschetste beschikbare informatie is voldoende om de overlast met de KLS-lesvliegtuigen adequaat in kaart te brengen en zo nodig additionele maatregelen te nemen.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
J. J. Atsma

*) Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer