

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

3127

Vragen van de leden **Van Raan** (PvdD), **Kröger** (GroenLinks) en **Laçin** (SP) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Defensie over *ongerustheid over een grote militaire oefenzone* (ingezonden 10 mei 2019).

Antwoord van Staatssecretaris **Visser** (Defensie) en van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 20 juni 2019).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Ongerust over grote militaire oefenzone. Wat zijn de gevolgen voor Friesland»?¹

Antwoord 1

Ja, wij zijn bekend met het artikel. De gevolgen van een militair oefengebied voor Friesland hangen af van de afmetingen en invulling van dat gebied. Zoals u bent geïnformeerd in de Startbeslissing Luchtruimherziening van 18 april jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 590), is de verdere invulling van dit gebied onderdeel van de nu gestarte verkenningsfase van het programma luchtruimherziening. Die fase mondt uit in de door het Kabinet te nemen Voorkeursbeslissing in 2020.

Vraag 2

Wat is de precieze rolverdeling tussen de provinciale geluidshindercommissie en de betrokken ministeries inzake de Startbeslissing voor het programma Luchtruimherziening, waarin a) het uitgangspunt is losgelaten dat er geen interferentie met Schiphol-verkeer mag zijn, b) staat dat er standaard gebruik gemaakt mag worden van luchtruim dat primair is ingericht voor de afhandeling van militair verkeer en c) waar het inpassen van een militair oefengebied in het noorden van Nederland deel van uitmaakt?

Antwoord 2

De Commissie Overleg & Voorlichting Milieu (COVM) is een adviescommissie van de Minister van Defensie. De commissie is ingesteld op grond van de Wet luchtvaart en heeft twee belangrijke taken: overleg en voorlichting over

¹ <https://www.lc.nl/friesland/Ongerust-over-grote-militaire-oefenzone.-Wat-zijn-de-gevolgen-voor-Friesland-24430242.html>

milieu (doorgaans geluid) rondom de militaire luchthavens. De COVM Leeuwarden is in het programma Luchtruimherziening een overlegtafel met maatschappelijke stakeholders die worden betrokken in het participatieproces. Concreet betekent dit dat:

- het COVM Leeuwarden tijdens haar reguliere vergaderingen – zoals op 6 mei jl. – wordt geïnformeerd over de laatste stand van zaken van het programma Luchtruimherziening;
- het COVM Leeuwarden via de provinciale kerngroep haar inbreng kan hebben op het proces van participatie en inhoudelijke aandachtspunten vanuit de regio kan adresseren. De COVM-leden van de provincie Friesland en de gemeente Leeuwarden zijn vertegenwoordigd in de kerngroep Friesland;
- de partijen in de COVM-Leeuwarden, net als eenieder, in de gelegenheid zijn een zienswijze in te dienen tijdens de inspraakprocedures die plaatsvinden ten behoeve van de Plan-MER procedure die het programma Luchtruimherziening volgt.

Vraag 3

Wat is de precieze verdeling in beslissingsbevoegdheid tussen de provinciale geluidshindercommissie en de betrokken ministeries in deze verandering?

Antwoord 3

De beslissingsbevoegdheid over het programma Luchtruimherziening ligt bij de rijksoverheid, bij de verantwoordelijke bewindspersonen van het Ministerie van IenW en het Ministerie van Defensie. De COVM Leeuwarden wordt betrokken in het maatschappelijke participatieproces van het programma. In de huidige fase van het programma, de Verkenningsfase, hebben maatschappelijke stakeholders een adviserende rol. Dit is nader gespecificeerd in Hoofdstuk 6 – Participatie van de Startbeslissing Luchtruimherziening (Kamerstuk 31 936, nr. 595). Zie ook het antwoord op vraag 2.

Vraag 4

Bent u voornemens de geest van de aangenomen motie-Van Raan c.s. over hinder als criterium breder te definiëren dan alleen geluidshinder, reeds toe te passen bij de besluitvorming inzake deze verandering die tijdens de totstandkoming van de luchtvaartnota wordt gemaakt?² Zo nee, zijn er zaken die u iets in de weg staan om gebruik te maken van hetgeen in deze motie staat vermeld? Indien u wel gebruik mag maken van hetgeen in deze motie staat vermeld, waarom doet u dat dan niet?

Antwoord 4

Als onderdeel van de onderzoeksfase van de luchtruimherziening is een aantal perspectieven voor het toekomstig luchtruim ontwikkeld, waaronder een perspectief dat zich richt op het minimaliseren van geluid en een perspectief gericht op het minimaliseren van de uitstoot van CO₂ en (ultra)fijnstof. Deze perspectieven worden betrokken bij het opstellen van varianten ten behoeve van de Voorkeursbeslissing in 2020. Het kunnen invullen van de grondwettelijke taken door Defensie blijft daarbij leidend. Voor de Luchtruimherziening wordt een Plan-MER procedure doorlopen. Dat proces start met het opstellen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Daarin wordt ook het beoordelingskader voor de luchtruimherziening bepaald, waaronder ook geluid en emissies. Over de NRD zal een participatieproces worden opgezet en er zal ruimte worden geboden voor het indienen van zienswijzen.

Het pleidooi in de motie voor een breder hinderbegrip wordt betrokken bij het opstellen van de nieuwe Luchtvaartnota waarin het civiele luchtvaartbeleid wordt vastgelegd. Tot die tijd geldt het vigerende beleid.

Vraag 5

Wie zijn precies de betrokken vergunningverleners alvorens het militaire oefengebied zoals beschreven in het artikel wordt gerealiseerd? Kunt u per noodzakelijke vergunning aangeven welke vergunning het betreft en wie de vergunningverlener is?

² Kamerstuk 31 936, nr. 445

Antwoord 5

De militaire luchtverkeersdienstverlening is gecertificeerd door de Militaire Luchtvaartautoriteit (MLA). Een aanpassing van oefengebieden en bijbehorende procedures is een wijziging die binnen de voorwaarden van deze certificering mogelijk is. De belangrijkste voorwaarde voor een dergelijke wijziging is het opstellen van een door de Militaire Luchtvaartautoriteit goed te keuren veiligheidsstudie. Daarnaast doorlopen luchtruimwijzigingen een formeel vaststellingsproces waar consultatie van belanghebbenden onderdeel van uitmaakt. Het traject voor participatie en consultatie wordt binnen het programma Luchtruimherziening vormgegeven (zie ook het antwoord op vraag³).

Vraag 6

Is hier sprake van uitbreiding van het bestaande militaire oefengebied en/of intensivering daarvan?⁴ Kunt u in alle gevallen waarin sprake is van een intensivering de aantallen weergeven uitgezet tegen de tijd? Kunt u in alle gevallen waarin sprake is van een uitbreiding van het bestaande militaire oefengebied op de kaart aangeven wat de eerste gedachten zijn, inclusief de aantallen uitgezet tegen de tijd?

Antwoord 6

Vanwege onder andere de komst van de F-35 heeft Defensie behoefte aan nieuwe oefenmogelijkheden. Hierbij gaat het in veel gevallen om een toegenomen afstand tussen de aan de oefening deelnemende luchtvaartuigen, waardoor er behoefte is aan een groter aaneengesloten oefengebied dan nu beschikbaar is. Het betreft in mindere mate oefeningen met meer luchtvaartuigen op hetzelfde moment, hetgeen intensiever luchtruimgebruik zou betekenen. De intensiteit waarmee wordt gevlogen is daarbij sterk afhankelijk van keuzes op het gebied van operationele gereedstelling en de bijbehorende vliegreunen. Het is te vroeg in het nog te doorlopen ontwerpproces om al duidelijkheid te geven over de positionering van het oefengebied en de gevolgen hiervan voor het luchtruimgebruik.

Vraag 7

In het geval van uitbreiding en/of intensivering, hoe verhoudt zich dat tot het beschermingsregime van de Waddenzee?⁵

Antwoord 7

Het is te vroeg in het ontwerpproces om al duidelijkheid te geven over de positionering van het oefengebied en, als gevolg daarvan, in welke mate het militair oefengebied in het noorden boven zee zal liggen. Het vigerende beleid ten aanzien van de vlieghoogte boven de Waddenzee (minimaal 1.500 voet) wordt integraal betrokken in het ontwerpproces van het oefengebied.

Vraag 8

Aan welke inspraakaders (waaronder, maar niet beperkt tot de indiening van zienswijzen) is de verandering onderhevig? Kunt u hiervan een volledig overzicht geven?

Antwoord 8

In hoofdstuk 6 van de Startbeslissing hebben wij uiteengezet welke stakeholders worden betrokken en op welke wijze dat zal gebeuren. Daarmee is in de voorbije onderzoeksfase van het programma luchtruimherziening reeds een start gemaakt. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de zogeheten participatieladder waarin meerdere niveaus van participatie worden onderscheiden. De mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen op onder meer de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Plan-MER is een belangrijk onderdeel van deze aanpak, maar zeker niet de enige. Op meerdere momenten in de verkenningsfase worden stakeholders gericht uitgenodigd om mee te denken en mee te doen.

³ Kamerstuk 31 936, nr. 445

⁴ <http://www.ais-netherlands.nl/aim/misc/LVNL%20ANC%20CAO%202018c.pdf>

⁵ <https://www.waddensea-worldheritage.org/nl/bescherming-en-beheer>

Vraag 9

Aan welke toetsingskaders is de verandering onderhevig? Kunt u hiervan een volledig overzicht geven?

Antwoord 9

Zoals beschreven in hoofdstuk 5 van de Startbeslissing wordt in de verkenningfase van de luchtruimherziening een integraal beoordelingskader uitgewerkt om varianten tegen elkaar af te wegen. Het beoordelingskader wordt gebruikt voor de selectie van kansrijke varianten en is nodig bij het trechteren tot de voorkeursvariant. Het beoordelingskader is onderdeel van de NRD. Deze wordt opgesteld met inbreng van onafhankelijke expertise van buiten en in afstemming met de Commissie MER.

Vraag 10

Is de voorgenomen verandering van het militaire oefengebied (hetzij intensiveren, hetzij uitbreiden, hetzij beiden) een noodzakelijke voorwaarde om Lelystad Airport te kunnen openen in 2021 of kan Lelystad Airport openen zonder dat deze verandering wordt doorgevoerd? Kunt u dit uitgebreid toelichten?

Antwoord 10

Nee, de huidige luchtruimindeling en de voor Lelystad Airport ontwikkelde routes voldoen aan alle voorwaarden om Lelystad Airport in 2020 open te stellen voor groothandelsverkeer met een maximum van 10.000 vliegbewegingen. Om zoveel mogelijk ongehinderd doorklimmen vanaf Lelystad Airport mogelijk te maken (conform de motie Amhaouch/Dijkstra 35 000 XII, nr. 66) kan vanaf de winter van 2021/2022 standaard gebruik gemaakt worden van luchtruim dat primair is ingericht voor de afhandeling van militair verkeer. Hierbij geldt enkel een hoogtebeperking voor het Lelystad verkeer op die momenten dat het binnen dit luchtruim gelegen oefengebied nodig is voor militair gebruik. Dit heeft geen effect op de afhandeling van militair verkeer in dat luchtruim.

Vanwege onder andere de komst van de F-35 heeft Defensie wel behoefte aan nieuwe oefenmogelijkheden waarvoor een groter aaneengesloten oefengebied nodig is. Tegelijkertijd is herinrichting van het oosten en zuidoosten van het Nederlandse luchtruim nodig om voldoende capaciteit voor de civiele luchtvaart te kunnen accommoderen en de ontsluiting voor het civiele verkeer van en naar Nederlandse luchthavens (Schiphol, Eindhoven Airport, Lelystad) te verbeteren. Vanwege deze ontwikkelingen hebben wij gekozen voor een uitbreiding van de oefengebieden in het noorden om de veranderende behoefte van Defensie aan luchtruim te kunnen accommoderen.

Vraag 11

Sluit u uit dat aan het einde van de besluitvorming over deze verandering dieren zullen worden opgeschrikt, verjaagd of gedood? Zo nee, gaat u gedurende het besluitvormingsproces alvast een (indicatieve) lijst opstellen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11

Het is op dit moment te vroeg om de gevolgen van een militair oefengebied in het noorden van het Nederlandse luchtruim te kunnen aangeven. Die gevolgen worden inzichtelijk gedurende het te doorlopen ontwerpproces tijdens de verkenningfase. Dat omvat ook de eventuele gevolgen voor de flora en fauna. De op te stellen Plan-MER zal op alle relevante onderwerpen nader zicht bieden en dient als onderbouwing van de besluitvorming over de Voorkeursbeslissing in 2020.

Vraag 12

Op welke manier vindt u het, in een tijd waarin duidelijk geworden is dat elke extra ton CO₂ die vermeden kan worden steeds zwaarder meetelt in het leefbaar houden van de planeet, nog verantwoord de opening van een vliegveld te faciliteren en deze extra tonnen voornamelijk in te zetten voor pret- en pleziervluchten?

Antwoord 12

In 2012 heeft het Kabinet besloten om Lelystad Airport te ontwikkelen teneinde op deze wijze bij te dragen aan het ontlasten van Schiphol wat betreft het niet mainport-gebonden verkeer. Dit laat onverlet dat de luchtvaart een bijdrage moet leveren aan de doelstellingen van het klimaatbeleid. Over het klimaatbeleid voor de civiele luchtvaart bent u op 27 maart jl. geïnformeerd en heeft u ook in het AO van 4 april jl. gedebatteerd. Duurzaamheid vormt ook een belangrijk thema in de nieuwe luchtvaartnota.

Vraag 13

Op welke manier sluit u met de huidige kennis van zaken uit dat over het huidige luchtvaartbeleid later geen aansprakelijkheidsvragen worden gesteld met betrekking tot het bewust meewerken aan de grootschalige destructie van de leefomgeving?

Antwoord 13

De luchtruimherziening doorloopt een zorgvuldig proces geënt op de MIRT-aanpak. Stap voor stap wordt gewerkt aan de contouren van een nieuw luchtruim met inbreng en afweging van alle relevante expertise. Onderdeel van dit proces is het opstellen van varianten zodat de verschillende opties voor herziening en de te maken afwegingen open op tafel komen. Daartoe wordt onder meer een Plan-MER opgesteld die de daarbij behorende procedure zal doorlopen.

Vraag 14

Kunt u deze vragen een voor een beantwoorden?

Antwoord 14

Ja.