



> Retouradres Postbus 20701 2500 ES Den Haag

de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Plein 2
2511 CR Den Haag

Ministerie van Defensie

Plein 4
MPC 58 B
Postbus 20701
2500 ES Den Haag
www.defensie.nl

Datum 10 maart 2020
Betreft Beantwoording van Kamervragen naar aanleiding van berichtgeving
over mogelijke heropening van Linkroute-10A

Onze referentie

BS2020002369

Afschrift aan

de Voorzitter van de Eerste
Kamer der Staten-Generaal
Binnenhof 22
2513 AA Den Haag

*Bij beantwoording datum,
onze referentie en betreft
vermelden.*

Hierbij bied ik u, mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, de antwoorden aan op de schriftelijke vragen van het lid Bruins en Voordewind (beiden ChristenUnie) aan de ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Defensie over het bericht 'F-35 mag straks laagvliegen over oostelijk Fryslân', ingezonden op 31 januari 2020, en vragen van het lid Kerstens (PvdA) aan de staatssecretaris van Defensie over het bericht 'Friesland op achterste benen om laagvliegroute F-35', ingezonden op 30 januari 2020.

DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE,

Drs. B. Visser

Vragen van het lid Bruins en Voordewind (beiden ChristenUnie) aan de ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Defensie over het bericht 'F-35 mag straks laagvliegen over oostelijk Fryslân' (ingezonden 31 januari 2020 met kenmerk 2020Z01753)

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht 'F-35 mag straks laagvliegen over oostelijk Fryslân' van 28 januari 2020?¹

Ja

Vraag 2

Klopt het dat u weer een oude laagvliegroute langs de oostelijke grens van Fryslân in gebruik wilt nemen?

Vraag 3

Wat is de reden dat u deze oude laagvliegroute weer wilt heropenen?

Op dit moment bestaat er geen aanleiding om de Linkroute-10A (laagvliegroute door Noord en Oost Nederland die in zuidelijke richting achtereenvolgens door de provincies Friesland, Drenthe, Overijssel en Gelderland loopt) weer in gebruik te nemen.

Vraag 4

Is de provincie Friesland betrokken bij de besluitvorming hieromtrent?

Vraag 5

Klopt het dat de vergunning al is aangevraagd zonder dat de regio betrokken is? Bent u van mening dat u in dit proces hebt gewerkt aan het verkrijgen van draagvlak?

Vraag 6

Wat is de reden om deze bezwaren opzij te schuiven, aangezien de provincie in het hierboven genoemde bericht stelt dat '(d)e argumenten die destijds golden om het gebruik op te schorten, (...) nog onverkort van kracht (zijn)' en in het bericht ook is te lezen dat de ligging bij vliegveld Drachten nog steeds potentieel gevaar zou opleveren, en ook het argument van geluidsoverlast er nog steeds is?

Vraag 7

Is er een natuurvergunning nodig voor het heropenen van deze route, aangezien de provincie in het hierboven genoemde bericht stelt: 'Bovendien maakt een F-35 meer geluid dan een F-16 en gaat de route over Natura 2000- en stiltegebieden'? Zo nee, heeft u het belang van de natuur- en stiltegebieden desalniettemin voldoende meegewogen in de besluitvorming omtrent het heropenen van de route?

In 2008 is door mijn voorganger aan uw Kamer toegezegd dat voor alle militaire vliegactiviteiten, waaronder de laagvliegroutes een vergunning zal worden aangevraagd. Tijdens de eerste fase in 2012 zijn de helikopterlaagvlieggebieden inclusief de daarbinnen gelegen helikopterlandingsplaatsen in en nabij Natura 2000-gebieden vergund. In de tweede fase wordt voor de resterende activiteiten

¹ Friesch Dagblad, 28 januari 2020, F-35 mag straks laagvliegen over oostelijk Fryslân (<https://frieschdagblad.nl/2020/1/28/f-35-mag-straks-laagvliegen-over-oostelijk-fryslan>)

onderzocht wat de effecten zijn op de Natura 2000-gebieden. Hiervoor heeft in 2018 voor een elftal activiteiten een voortoets plaatsgevonden. Voor zeven van deze activiteiten is nader onderzoek nodig, waaronder voor de laagvliegroutes voor jachtvliegtuigen. Voor deze activiteiten wordt op dit moment een ecologische effectenanalyse opgesteld, voordat kan worden overgegaan tot een vergunningaanvraag. Ik heb u hierover eerder geïnformeerd op 31 oktober 2019 (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 578). De Koninklijke Luchtmacht brengt op dit moment haar laagvliegbehoefte voor jachtvliegtuigen in kaart. Hierbij wordt nadrukkelijk ook naar alternatieve trainingslocaties in het buitenland gekeken. Zoals door mij verwoord in het Algemeen Overleg op 4 februari jl. was de beantwoording in de Nota van Antwoord op vragen over de "Notitie Reikwijdte en Detailniveau Luchtruimherziening" dan ook te prematuur en ongelukkig gesteld. Mocht er, gebaseerd op de behoefte van de Koninklijke Luchtmacht, redenen zijn om weer gebruik te willen maken van de Linkroute-10A dan gelden nog steeds de bezwaren waarom de route in 2002 is opgeschort. Dit betreft het veiligheidsrisico bij vliegterrein Drachten en geluidsoverlast. Omdat deze situatie sinds het opschorten van de route niet is gewijzigd acht ik de kans zeer klein dat de Linkroute-10A weer in gebruik wordt genomen. Tijdens het VAO op 18 februari heb ik uw Kamer toegezegd om voor 1 juni 2020 duidelijkheid te bieden over de toekomst van de Linkroute-10A. Uiteraard zullen eerst alle betrokken provincies en belanghebbenden worden geïnformeerd.

Vraag 8

Zijn er alternatieve laagvliegroutes onderzocht? Zo ja, wat hebben die onderzoeken opgeleverd?

Defensie is voortdurend op zoek naar mogelijkheden om te voorzien in de laagvliegbehoefte zowel in Nederland als in het buitenland. Dit laatste om zodoende de overlast in Nederland te beperken. Op dit moment wordt het grootste deel van de laagvliegtraining voor jachtvliegers uitgevoerd in de Verenigde Staten aangevuld met gebruik van Linkroute-10. Het gebruik van buitenlandse laagvlieggebieden is echter afhankelijk van toestemming van het betrokken land. Alle mogelijke alternatieven worden meegewogen in de beslissing of Linkroute-10A opnieuw in gebruik wordt genomen.

Vraag 9

Bent u bereid af te zien van het heropenen van de oude laagvliegroute langs de oostelijke grens van Fryslân?

Tijdens het VAO van 18 februari 2020 heb ik toegezegd uw Kamer voor 1 juni 2020 te informeren over de toekomst van de Linkroute-10A. Hierbij baseer ik mij op de laagvliegbehoefte van de Luchtmacht die ik afweeg tegen de redenen voor het destijds opschorten van de route. Ik zal dit in samenhang aan uw Kamer en betrokkenen laten weten.

Vragen van het lid Kerstens (PvdA) aan de staatssecretaris van Defensie over het bericht ‘Friesland op achterste benen om laagvliegroute F-35’ (ingezonden 30 januari 2020 met kenmerk 2020Z01657)

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht ‘Friesland op achterste benen om laagvliegroute F-35’?²

Ja.

Vraag 2

Begrijpt u dat en waarom Gedeputeerde en Provinciale Staten van Friesland zich overvallen voelen door het blijkbaar bij Defensie levende voornemen om de al achttien jaar een slapend bestaan leidende laagvliegroute boven oostelijk Friesland te reactiveren?

Vraag 3

Hoe kan het dat, ondanks afspraken in de Tweede Kamer daarover, hier opnieuw (net zoals dat bijvoorbeeld recent in Herwijnen rondom de radartoren en in Zeeland met betrekking tot de marinierskazerne is gebeurd) niet fatsoenlijk met de regio wordt overlegd over een bestaand voornemen? Vindt u dat Defensie zich in dit geval als een ‘goede buur’ heeft gedragen, aangezien dit hetgeen is waartoe Defensie zich onder meer naar aanleiding van in de Kamer ingediende moties (zoals ten aanzien van vliegbasis Gilze-Rijen) heeft verplicht?

Vraag 4

Bent u alsnog bereid tot een open overleg met de provincie en eventuele andere belanghebbenden zonder dat de uitkomst daarvan op voorhand vaststaat?

Vraag 5

Op welke wijze en op welk moment bent u van plan de Kamer bij de besluitvorming in dezen te betrekken?

Vraag 6

Waarom wil Defensie de bedoelde route weer in gebruik nemen?

In 2008 is door mijn voorganger aan uw Kamer toegezegd dat voor alle militaire vliegactiviteiten, waaronder de laagvliegroutes een vergunning zal worden aangevraagd. Tijdens de eerste fase in 2012 zijn de helikopterlaagvlieggebieden inclusief de daarbinnen gelegen helikopterlandingsplaatsen in en nabij Natura 2000-gebieden vergund. In de tweede fase wordt voor de resterende activiteiten onderzocht wat de effecten zijn op de Natura 2000-gebieden. Hiervoor heeft in 2018 voor een elftal activiteiten een voortoets plaatsgevonden. Voor zeven van deze activiteiten is nader onderzoek nodig, waaronder voor de laagvliegroutes voor jachtvliegtuigen. Voor deze activiteiten wordt op dit moment een ecologische effectenanalyse opgesteld, voordat kan worden overgegaan tot een vergunningaanvraag. Ik heb u hierover eerder geïnformeerd op 31 oktober 2019 (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 578). De Koninklijke Luchtmacht brengt dit moment haar laagvliegbehoefte in kaart. Hierbij wordt

² <https://www.lc.nl/friesland/Friesland-op-achterste-benen-om-laagvliegroute-F-35-25291568.html>

nadrukkelijk ook naar alternatieve trainingslocaties in het buitenland gekeken. Zoals door mij verwoord in het Algemeen Overleg op 4 februari jl. was de beantwoording in de Nota van Antwoord op vragen over de "Notitie Reikwijdte en Detailniveau Luchtruimherziening" dan ook te prematuur en ongelukkig gesteld. Mocht er, gebaseerd op de behoefte van de Koninklijke Luchtmacht, redenen zijn om weer gebruik te willen maken van de Linkroute-10A dan gelden nog steeds de bezwaren waarom de route in 2002 is opgeschort. Dit betreft het veiligheidsrisico bij vliegterrein Drachten en geluidsoverlast. Omdat deze situatie sinds het opschorten van de route niet is gewijzigd, acht ik de kans zeer klein dat deze weer in gebruik wordt genomen. Tijdens het VAO op 18 februari heb ik uw kamer toegezegd om voor 1 juni 2020 duidelijkheid te bieden over de toekomst van de Linkroute-10A. Uiteraard zullen eerst alle betrokken provincies en belanghebbenden worden geïnformeerd.

Vraag 7
Hebt u eventuele alternatieven onderzocht?

Defensie is voortdurend op zoek naar mogelijkheden om te voorzien in de laagvliegbehoefte zowel in Nederland als in het buitenland. Dit laatste om zodoende de overlast in Nederland te beperken. Op dit moment wordt het grootste deel van de laagvliegtraining voor jachtvliegers uitgevoerd in de Verenigde Staten aangevuld met gebruik van Linkroute-10. Het gebruik van buitenlandse laagvlieggebieden is echter afhankelijk van toestemming van het betrokken land. Alle mogelijke alternatieven worden meegewogen in de beslissing of Linkroute-10A opnieuw in gebruik wordt genomen.

Vraag 8
Hoe vaak wil Defensie de bedoelde route gebruiken en wat zijn de gevolgen daarvan qua (geluids-)overlast? Is berekend hoeveel (extra) stikstofdepositie het in gebruik nemen van de bedoelde route met zich meebrengt?

Defensie inventariseert momenteel de totale laagvliegbehoefte in Nederland. Bij de afweging over de toekomst van Linkroute-10A worden de uitkomsten van het onderzoek naar de effecten op Natura 2000-gebieden, alsmede de gevolgen van (geluids)overlast meegewogen.

Vraag 9
Bent u zich bewust van het feit dat bedoelde route over Natura 2000- en stiltegebieden alsook over de (nieuwe) luchthavens Kollumerzwaag en Nieuwehorne loopt? Bent u zich bewust van de bij ingebruikname van bedoelde route potentieel gevaarlijke situatie, gelet op de ligging van luchthaven Drachten?

Ja, en hier zal ook rekening mee worden gehouden. In de afweging over de toekomst van Linkroute-10A, worden de effecten op Natura 2000-gebieden en potentieel gevaarlijke situaties door de aanwezigheid van luchtvaartterreinen langs de gehele lengte van de route meegewogen waaronder luchtvaartterreinen Drachten, Kollumerzwaag en Nieuwehorne.

Vraag 10
Wilt u deze vragen beantwoorden voor het algemeen overleg van 4 februari 2020?

Dat is mij niet gelukt.