

Vergaderjaar 2010–2011

**32 500 X**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Defensie (X) voor het jaar 2011**

**Nr. 73**

### **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 7 december 2010

De vaste commissie voor Defensie<sup>1</sup> heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Defensie over de brief van 13 juli 2010 inzake Evaluatie helikopterlaagvlieggebieden (Kamerstuk 32 123 X, nr. 140).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 6 december 2010. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Van Beek

De griffier van de commissie,  
De Lange

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Beek, W.I.I. van (VVD), Voorzitter, Bommel, H. van (SP), Staaij, C.G. van der (SGP), Timmermans, F.C.G.M. (PvdA), Eijssink, A.M.C. (PvdA), Miltenburg, A. van (VVD), Knops, R.W. (CDA), Jacobi, L. (PvdA), Brinkman, H. (PVV), Broeke, J.H. ten (VVD), Dijk, J.J. van (SP), Thieme, M.L. (PvdD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Rouwe, S. de (CDA), Ondervoorzitter, Berndsen, M.A. (D66), Kortenoeven, W.R.F. (PVV), Monasch, J.S. (PvdA), Bosman, A. (VVD), El Fassed, A. (GL), Hernandez, M.M. (PVV), Bruins Slot, H.G.J. (CDA), Hachchi, W. (D66) en Grashoff, H.J. (GL).  
Plv. leden: Taverne, J. (VVD), Raak, A.A.G.M. van (SP), Dijkgraaf, E. (SGP), Smeets, P.E. (PvdA), Wolbert, A.G. (PvdA), Dijkhoff, K.H.D.M. (VVD), Ferrier, K.G. (CDA), Samsom, D.M. (PvdA), Helder, L.M.J.S. (PVV), Nicolai, A. (VVD), Irrgang, E. (SP), Ouwehand, E. (PvdD), Voordewind, J.S. (CU), Ormel, H.J. (CDA), Schouw, A.G. (D66), Bontes, L. (PVV), Heijnen, P.M.M. (PvdA), Mulder, A. (VVD), Halsema, F. (GL), Roon, R. de (PVV), Haverkamp, M.C. (CDA), Pechtold, A. (D66) en Braakhuis, B.A.M. (GL).

**Vragen en antwoorden over de brief «Evaluatie helikopterlaagvlieggebieden» van 13 juli 2010 (Kamerstuk 32 123 X nr. 140)**

1

*Betekent het opheffen van de nachtvlieggebieden dat Defensie ook niet bij uitzondering 's nachts oefenvluchten zal maken? Zo nee, bij welke uitzonderlijke omstandigheden kan dit wel gebeuren?*

De opheffing van de nachtvlieggebieden betekent niet dat Defensie geen oefenvluchten bij duisternis meer uitvoert, maar dat de speciaal daartoe aangewezen gebieden worden opgeheven. Uit de evaluatie van de laagvlieggebieden voor helikopters is juist gebleken dat oefenvluchten bij duisternis noodzakelijk blijven. Gemiddeld wordt ongeveer een kwart van de laagvlieg oefeningen bij duisternis uitgevoerd. Overigens gaat het daarbij om avondvluchten en niet om nachtvluchten, want de oefeningen duren in beginsel tot uiterlijk 23:00 uur en bij uitzondering tot 24:00 uur. Verder worden de avondvluchten alleen op maandag, dinsdag, woensdag en donderdag uitgevoerd en dan vooral in de maanden september tot en met april als het langer donker is.

2 en 3

*Welke laagvlieggebieden zullen extra worden belast doordat de zeven speciale nachtvlieggebieden (NVG) worden opgeheven? Is gebleken dat er geen operationele nadelen verbonden zijn aan het opheffen van de speciale nachtvlieggebieden (NVG)?*

Het gebruik van nachtvlieggebied-IV is per 1 januari 2004 opgeschort, nadat dit voor de overige nachtvlieggebieden al per 1 oktober 2001 was gebeurd. De nachtvlieggebieden waren oorspronkelijk speciaal aangewezen voor oefeningen met nachtzichtapparatuur. Sinds de opschorting van de nachtvlieggebieden worden die oefeningen al in de overige laagvlieggebieden uitgevoerd. De definitieve opheffing van de nachtvlieggebieden levert voor de huidige laagvlieggebieden dan ook geen extra belasting op. Bij de opheffing van de nachtvlieggebieden wordt om operationele redenen een uitzondering gemaakt en dat betreft het oostelijk deel van nachtvlieggebied-IV. Dit gebied wordt echter niet langer als speciaal nachtvlieggebied bestempeld, maar wordt toegevoegd aan het al bestaande laagvlieggebied «Veluwe» (GLV-VII). Dit toegevoegde gebied bevindt zich vrijwel geheel boven het Artillerie Schietkamp, een bestaand militair oefenterrein. Zie ook het antwoord op vraag 10.

4

*Hoeveel laagvliegers worden thans door Nederlandse helikopterpiloten in het buitenland gevlogen (op jaarbasis)?*

Een groot deel van de laagvliegers wordt in het buitenland gevlogen. Uitgaande van de jaarlijkse oefenprogramma's voor de helikopterbemanningen worden volgens de huidige planning gemiddeld ongeveer 4 000 laagvliegers per jaar in het buitenland gevlogen. In de praktijk hangt het aantal werkelijk gevlogen uren in het buitenland af van de operationele inzetbaarheid van de helikopters, van de inzet van helikopters bij crisisbeheersingsoperaties en van de oefenmogelijkheden.

5

*Geeft het verlagen van het aantal laagvliegers voor militaire helikopters in Nederland tot 7 500 per jaar voldoende ruimte om mogelijke fluctuaties op te vangen?*

Ja, bij de vaststelling van dit aantal is uitgegaan van de maximale behoefte aan laagvliegers in Nederland.

*Kan nader ingegaan worden op het besluit om pas in 2014 een volgende evaluatie naar de situering van de helikopterlaagvlieggebieden uit te voeren? In hoeverre noodzaken de genoemde ontwikkelingen rondom het Defensie Helikopter Commando en de Nb-wet inzake de vergunning voor alle militaire vliegactiviteiten in en nabij Natura 2000-gebieden, daartoe? De Nb-wetvergunning kan toch naar verwachting al eind 2010 worden aangevraagd?*

In het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2) uit 2005 is toegezegd dat de laagvlieggebieden halverwege de geldigheidsduur van tien jaar worden geëvalueerd. Aan de hand van uitkomsten zou worden bezien of het mogelijk en wenselijk is de laagvlieggebieden anders te situeren. Zoals in de evaluatie van de helikopterlaagvlieggebieden is gesteld, kan door de ontwikkelingen rondom het Defensie Helikopter Commando en de aan te vragen Natuurbeschermingswetvergunning (Nb-wetvergunning) voor militaire vliegactiviteiten echter nog geen goed en volledig antwoord op deze onderzoeksvraag worden gegeven. Het duurt naar verwachting nog enige tijd voordat de gevolgen van deze ontwikkelingen voor de laagvlieggebieden duidelijk zijn. De regering heeft besloten hier niet op te wachten en de toezegging uit 2005 gestand te doen om in 2010 een evaluatie uit te voeren. In 2014 komt het vervolg op deze evaluatie.

Defensie vraagt bij het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) een Nb-wetvergunning aan voor militaire vliegactiviteiten boven of nabij Natura 2000-gebieden. In januari 2008 heeft de staatssecretaris van Defensie mede namens de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) de Kamer over dit voornemen geïnformeerd (Handelingen TK 2007–2008, aanhangsel nr. 1025). Daarna heeft een interdepartementale werkgroep van Defensie en LNV (thans EL&I) onderzocht in welke Natura 2000-gebieden mogelijk negatieve effecten te verwachten zijn van militaire vliegactiviteiten. Dit interdepartementale onderzoek is ondersteund door twee extern opgestelde rapporten: het Alterra-rapport (nr. 1725) uit 2008 en een voortoets door SOVON Vogelonderzoek uit 2009. Momenteel werkt een extern bureau voor een aantal gebieden aan een Passende Beoordeling op basis van de bevindingen van de werkgroep. Dit rapport is naar verwachting voor het einde van 2010 gereed en zal, zo nodig, onder meer ingaan op mogelijke mitigerende maatregelen zoals zonerings in tijd en ruimte.

Zodra deze maatregelen in kaart zijn gebracht, moet worden bezien hoe die zich verhouden tot de operationele eisen van Defensie op het gebied van trainingswaarde en van de vliegveiligheid. Ook moet zo veel mogelijk worden voorkomen dat door de verplaatsing van vliegbewegingen naar andere gebieden, de geluidhinderklachten daar teveel toenemen. Tussen al deze belangen moet een aanvaardbaar evenwicht worden gevonden. Waar zonerings niet helpt of niet mogelijk is, moet wellicht aanvullend onderzoek worden verricht. Defensie is bereid dit onderzoek te steunen door hiervoor in samenwerking met onafhankelijke natuurbureaus vliegers beschikbaar te stellen om de effecten van laagvliegen op de fauna nader te bestuderen. Een andere mogelijkheid is dat Defensie voor haar laagvlieg oefeningen uitwijkt naar andere delen van Nederland waar de natuurwaarden minder gevoelig zijn. Dit kan bijvoorbeeld door de huidige laagvlieggebieden anders te situeren. Dit proces vereist een zorgvuldige afweging.

Sinds de evaluatie helikopterlaagvlieggebieden naar de Tweede Kamer is gestuurd, is duidelijk geworden dat hierdoor de oorspronkelijke planning om de aanvraag voor de Nb-wetvergunning nog in 2010 in te dienen, niet

langer haalbaar is. Het streven is nu de aanvraag voor de Nb-wetvergunning midden 2011 gereed te hebben.

**Vragen en antwoorden over het rapport «Evaluatie van de laagvlieggebieden voor helikopters» (bijlage I bij de brief van 13 juli 2010, Kamerstuk 32 123 X nr. 140)**

7

*Vindt er reeds enige vorm van monitoring plaats op de invloed van laagvliegen en/of nachtvliegen op fauna?*

In alle Natura 2000-gebieden wordt de (avi)fauna waarvoor instandhoudingdoelen gelden, in de gaten gehouden door terreinbeheerders zoals Natuurmonumenten en Staatsbosbeheer en particuliere organisaties zoals SOVON Vogelonderzoek Nederland. Op militaire terreinen doet Defensie dit zelf. Naar de effecten van vliegbewegingen op bijvoorbeeld vogelsoorten is tot op heden weinig tot geen kwantitatief onderzoek uitgevoerd, zo constateert ook Alterra in het literatuuronderzoek ten behoeve van de evaluatie van de helikopterlaagvlieggebieden. Defensie is bereid vlieguren beschikbaar te stellen voor wetenschappelijk onderzoek door onafhankelijke natuurbureaus naar de mogelijke versturende effecten van laagvliegen op de fauna in Nederland. Zie ook het antwoord op vraag 6.

8

*Op welke wijze wordt er in de praktijk rekening gehouden met de wetenschappelijke onzekerheid van de effecten van laagvliegen op soorten gezien de beperkte literatuur?*

Defensie treft al maatregelen om de fauna te ontzien. Voorbeelden daarvan zijn de verhoging van de minimum vlieghoogte boven de Waddenzee van 1 000 voet (ongeveer 300 meter) naar 1 500 voet (ongeveer 450 meter) in 2001 en de tijdelijke sluiting van delen van verschillende laagvlieggebieden voor helikopters in de voor de fauna meest gevoelige perioden. In de evaluatie is verder uiteengezet dat ter verkrijging van de Nb-wetvergunning voor militaire vliegactiviteiten mogelijk maatregelen nodig zijn om negatieve effecten in bepaalde gebieden zoveel mogelijk te voorkomen. Daarbij kan worden gedacht aan de zonerings van de vliegactiviteiten in tijd en ruimte. Zie ook de antwoorden op de vragen 6 en 7.

9 en 15

*Wordt, gezien de grote kans op significante effecten bij broedvogels, boven Natura 2000 gebieden waar broedvogels een instandhoudingsdoel zijn, laagvliegen of nachtvliegen verboden?*

*Bent u bereid om laagvliegen en nachtvliegen boven Natura 2000 gebieden waar broedvogels zijn aangewezen te verbieden tijdens de broedperiode? Zo ja, op welke wijze en termijn? Zo nee, waarom niet?*

Of vliegbewegingen nabij broedvogels tot significante negatieve effecten leiden, hangt sterk af van de aard en intensiteit van die vliegbewegingen, de verstoringgevoeligheid van de broedvogelsoort en de aard van het gebied. Ten behoeve van de Nb-wetvergunning voor militaire vliegactiviteiten wordt thans onderzoek verricht naar de verstoring door militaire vliegbewegingen in afzonderlijke gebieden en situaties. Ter verkrijging van deze vergunning zijn mogelijk maatregelen nodig om negatieve effecten in bepaalde gebieden zoveel mogelijk te voorkomen. Zoals in antwoord op vraag 8 is gesteld, neemt Defensie echter al een aantal maatregelen in acht ter voorkoming van mogelijke effecten van het laagvliegen op de fauna waaronder de tijdelijke sluiting van delen van

verschillende laagvlieggebieden voor helikopters in de voor de fauna meest gevoelige perioden.

10 en 16

*Waarom wordt een deel van de Veluwe als nachtvlieggebied aangemerkt als daar de meeste gevoelige zoogdieren voor verstoring voorkomen? Bent u bereid om laagvliegen en nachtvliegen op de Veluwe te verbieden tijdens de bronsttijd van de edelherten? Zo ja, op welke wijze en termijn? Zo neen, waarom niet?*

Uit de evaluatie blijkt dat de zeven nachtvlieggebieden definitief kunnen worden opgeheven, op het oostelijk deel van een van die gebieden – nachtvlieggebied-IV – na. Dat deel wordt als laagvlieggebied, en niet als nachtvlieggebied, toegevoegd aan laagvlieggebied Veluwe (GLV-VII, zie ook het antwoord op de vragen 2 en 3). In een laagvlieggebied wordt gemiddeld ongeveer driekwart van de vliegreuven overdag gevlogen en een kwart bij duisternis tot 23:00 uur.

Vlieg oefeningen met nachtzichtapparatuur in de nachtvlieggebieden kunnen ook in de andere laagvlieggebieden worden uitgevoerd, maar het oostelijk deel van het voormalige nachtvlieggebied-IV ligt vrijwel geheel boven het Artillerie Schietkamp (ASK) van het ministerie van Defensie dat zeer geschikt is voor de training van de boordschutters van helikopters. In de geëvalueerde periode is tijdens operationele inzet het grote belang van goed getrainde boordschutters gebleken. Naar aanleiding hiervan zijn tot 2009 op het ASK al dergelijke schietoefeningen uitgevoerd. Er bestaat behoefte dit op het ASK te blijven doen. Als eigenaar en beheerder van dit schietterrein heeft Defensie de natuurwaarden ervan in kaart gebracht. Dit onderzoek heeft uitgewezen dat de wildstand niet of nauwelijks van die schietoefeningen te lijden heeft gehad.

Verder is de omvang van het oostelijk deel van het voormalige nachtvlieggebied-IV verhoudingsgewijs gering vergeleken met de omvang van het laagvlieggebied Veluwe waaraan het wordt toegevoegd en waar dezelfde zoogdieren voorkomen (zie bijlage 2 van de evaluatie voor een kaart van de laagvlieggebieden). Tijdens de bronsttijd worden delen van de Veluwe gesloten voor laagvliegactiviteiten. Dit is een van de maatregelen die Defensie al neemt ter voorkoming van mogelijke negatieve effecten op de fauna. Zie ook het antwoord op vraag 8.

11 en 12

*Deelt u de mening dat het vluchtgedrag van hoefdieren als gevolg van laagvliegen kan leiden tot meer verkeersonveiligheid? Zo ja, hoe denkt u dit tegen te gaan? Zo neen, waar baseert u dat op?*

*Deelt u de mening dat nachtvliegen boven de Veluwe kan leiden tot vluchtgedrag van grote hoefdieren en dus een effect kan hebben op de verkeersveiligheid? Zo ja, bent u van plan het nachtvlieggebied in de Veluwe te schrappen? Zo neen, waar baseert u dat op?*

Zoals in antwoord op de vragen 10 en 16 is gesteld, wordt boven de Veluwe ook bij duisternis al laaggevlogen in het laagvlieggebied «Veluwe». Verder is tot voor kort boven het ASK, waarom het hier in feite gaat, al laaggevlogen voor het houden van schietoefeningen met boordschutters. Daaruit is geen rechtstreeks verband gebleken tussen verkeersonveiligheid en het vluchtgedrag van hoefdieren als gevolg van laagvliegen. Er is dan ook geen aanleiding de relatief geringe aanpassing van laagvlieggebied «Veluwe» om redenen van verkeersveiligheid niet door te laten gaan. Overigens werkt Defensie op de Veluwe, als eigenaar en beheerder van onder andere het ASK, ter verbetering van de verkeersveiligheid samen met de provincie Gelderland bij de plaatsing van

waarschuwingssystemen langs openbare wegen waaronder die nabij het ASK. Verder staat tussen het ASK en de snelweg A28 en de naastgelegen spoorlijn een wildkerend hekwerk.

13

*Zijn de zogenoemde «bird sanctuaries» sinds de jaren «70 bijgesteld? Zo ja, op basis van welke informatie? Zo neen, op welke wijze wordt er dan rekening gehouden met wijzigingen in het voorkomen van populaties? Op welke wijze wordt geborgd dat de vogelconcentratiegebieden van nu beschermd zijn?*

De *bird sanctuaries* zijn in de jaren zeventig van de vorige eeuw in overleg met natuurbeschermingsorganisaties ingesteld ter vermindering van de kans op vogelaanvaringen boven vogelconcentratiegebieden. Sindsdien zijn die gebieden niet meer gewijzigd. Voor de meeste van deze *bird sanctuaries* geldt een minimum vlieghoogte van 1 000 voet en voor sommige 1 500 voet. Het Commando luchtstrijdkrachten beschikt over een gedegen kennis van vogelmigratie die wordt gebruikt bij het voorkomen van vogelaanvaringen. Vliegers ontvangen dagelijks informatie over de actuele vogelmigratie en zij houden hiermee rekening bij de voorbereiding van hun vliegplan. Veel van de huidige Natura 2000-gebieden zijn juist aangewezen ter bescherming van vogelpopulaties, ofwel de Vogelrichtlijngebieden. In het kader van de Nb-wetvergunning voor militaire vliegactiviteiten worden alle grote vogelpopulaties van de Natura 2000-gebieden door de ministeries van Defensie en van EL&I in kaart gebracht. Niet toevallig bestaat tussen *bird sanctuaries* en de Natura 2000-gebieden een grote overlap en waar dat het geval is, kunnen de vliegbeperkingen boven *bird sanctuaries* ook in de Nb-wetvergunning als mitigerende maatregelen worden gebruikt. Het ligt voor de hand na de verlening van de Nb-wetvergunning ook de *bird sanctuaries* te evalueren.

14

*Bent u bereid om de grenzen van de laagvlieggebieden zodanig aan te passen dat natuurkernen met gevoelige natuurwaarden buiten de begrenzing vallen? Zo ja, op welke wijze en termijn? Zo neen, waarom niet?*

De grenzen van de helikopterlaagvlieggebieden kunnen worden aangepast als dit op grond van effecten in de natuurkernen nodig is en als dit niet ten koste gaat van de trainingswaarde, de vliegveiligheid en een onaanvaardbare stijging van geluidhinderklachten elders. Het is in een klein en dichtbevolkt land als Nederland niet mogelijk bij militaire vlieg oefeningen zowel natuurgebieden als woonkernen geheel te ontzien. Er zullen altijd compromissen nodig zijn. Zoals ook in antwoord op vraag 6 is gesteld, is een andere situering van de laagvlieggebieden opnieuw aan de orde in de vervolgevaluatie in 2014. Dan bestaat er meer duidelijkheid over lopende ontwikkelingen rondom het Defensie Helikopter Commando en de Nb-wetvergunning inzake militaire vliegactiviteiten.

17

*Vindt er in afwachting van een Natura 2000 vergunning nu geen laagvliegen en nachtvliegen plaats boven Natura 2000 gebieden? Zo neen, op welke wijze worden er passende maatregelen genomen om verslechtering te voorkomen?*

Nee, er zijn geen aanwijzingen dat als gevolg van militaire laagvliegactiviteiten ecologische urgente situaties ontstaan die – in afwachting van de Nb-wetvergunning – een pauze in het laagvliegen en nachtvliegen boven de Natura 2000-gebieden noodzakelijk maken. Wel heeft het Commando luchtstrijdkrachten reeds een aantal maatregelen genomen ter

voorkoming van mogelijke effecten van het laagvliegen op de fauna. Voorbeelden daarvan zijn de verhoging van de minimum vlieghoogte boven de Waddenzee van 1000 naar 1500 voet in 2001 en de tijdelijke sluiting van delen van verschillende laagvlieggebieden voor helikopters in de voor de fauna meest gevoelige perioden. Zie ook het antwoord op vraag 8.