

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

784

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Ministers van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat vogels doof en agressief worden van vliegvelden* (ingezonden 3 september 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 20 november 2019) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 254.

Vraag 1

Kent u het bericht «Vogels rondom vliegvelden mogelijk doof en agressief»¹ en het bijbehorende onderzoek «Aircraft sound exposure leads to song frequency decline and elevated aggression in wild chiffchaffs»?²

Antwoord 1

Ja, ik ben bekend met het bericht.

Vraag 2 en 3

Erkent u dat, naast de veiligheidsrisico's door de verhoogde kans op botsingen met vliegtuigen, ook niet langer kan worden uitgesloten dat de gezondheid van vogels ernstig wordt aangetast door de aanwezigheid van vliegvelden op de manier zoals in het genoemde onderzoek beschreven staat? Zo nee, waarom niet?

Deelt u de mening dat het niet acceptabel is dat vogels op deze manier grootschalige gezondheidsschade oplopen door toedoen van de luchtvaart? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2 en 3

Omdat het onderzoek beperkt is, is grootschalige gezondheidsschade niet aangetoond. De onderzoekers van het in vraag 1 genoemde onderzoek, geven dit in hun publicatie zelf ook aan: «However, a direct impact of intermittent, high-level aircraft noise on birds» behaviour living close to a runway has not been studied in detail.».

¹ <https://www.universiteitleiden.nl/nieuws/2019/08/vogels-rondom-vliegvelden-zijn-mogelijk-doof-en-agressief>

² <https://besjournals.onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/1365-2656.13059>

Vraag 4, 5, 6 en 7

Op welke wijze gaat de nu verkregen kennis alsnog onderdeel uitmaken van het afwegingskader waarbinnen, conform de motie Van Raan/Kröger (Kamerstuk 31 936, nr. 600), grenswaarden zullen worden opgesteld voor de luchtvaart?

Op welke wijze gaat de nu verkregen kennis alsnog onderdeel uitmaken van de milieueffectrapportages (MER) die ten grondslag liggen aan de luchthavenbesluiten van alle Nederlandse luchthavens?

Op welke wijze gaat de nu verkregen kennis alsnog onderdeel uitmaken van het afwegingskader waarbinnen u tot het besluit gekomen bent dat Schiphol zou kunnen groeien, terwijl krimp nodig is om de luchtvaart binnen de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier te brengen?

Op welke wijze gaat de nu verkregen kennis alsnog onderdeel uitmaken van het afwegingskader waarbinnen u beslissingen zal nemen over de verdere ontwikkeling van het aantal vliegbewegingen op Schiphol?

Antwoord 4, 5, 6 en 7

Zoals aangegeven in mijn antwoord op vraag 2 en 3 toont het onderzoek geen grootschalige gezondheidsschade aan. De resultaten van het onderzoek zullen daarom niet betrokken worden bij op te stellen beleid en milieueffectrapportages. Bij milieueffectrapportages in relatie tot de ontwikkeling van luchthavens wordt overigens altijd getoetst op de gevolgen voor beschermde flora en fauna.

Vraag 8, 9, 10, 11, 12 en 13

Erkent u dat een besluit over het openen van Lelystad Airport voor groot commercieel vliegverkeer niet genomen kan worden voordat een zo volledig mogelijk beeld bestaat over de gezondheidsschade voor mens en dier rondom de luchthaven? Zo nee, waarom niet?

Erkent u dat het openen van Lelystad Airport, pal naast vogelrijke natuurgebieden, gezondheidsschade zal opleveren voor de aldaar aanwezige vogels op de manier die in het genoemde onderzoek beschreven staat? Zo nee, waarom niet?

Kunt u uitsluiten dat de vele vogels rondom Lelystad Airport gezondheidsschade oplopen door de opening van dit vliegveld op de manier die in dit onderzoek beschreven staat? Zo ja, waar blijkt dat uit?

Op welke wijze is deze kennis meegenomen in de geactualiseerde MER Lelystad Airport?

Indien deze kennis daarin niet is meegenomen, deelt u dan de mening dat de geactualiseerde MER Lelystad Airport nu niet langer compleet is zonder dat deze kennis over doofheid en toenemende agressie bij vogels rond vliegvelden wordt meegenomen? Zo nee, waarom niet?

Bent u van mening dat de geactualiseerde MER Lelystad Airport opnieuw geactualiseerd zou moeten worden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8, 9, 10, 11, 12 en 13

Voor Lelystad Airport is de leefkwaliteit van de vogels uitvoerig onderzocht. Conform het Aldersadvies uit 2014 is de vlieghoogte boven Natura 2000 gebieden minimaal 3000 voet. Op deze wijze wordt voorkomen dat er verstoring van beschermde vogels door groot luchtverkeer aan de randen van de Flevopolder en in de aangrenzende Natura 2000-gebieden zal plaatsvinden. Daarnaast zijn de routes zo gekozen dat niet over de Oostvaardersplas wordt gevlogen.

In het MER zijn de mogelijke effecten op de natuur in beeld gebracht, net zoals dat voor de andere milieuaspecten is gebeurd. Hierbij is zowel gekeken naar Natura 2000 gebieden als de Ecologische Hoofdstructuur en stiltegebieden. De conclusie uit dat onderzoek is dat er geen vernietiging van natuur- of leefgebied plaatsvindt; er vindt geen verdroging of vernatting plaats en de uitbreiding veroorzaakt geen barrière-werking. Daarnaast zal er geen sprake zijn van achteruitgang van de ongereptheid en natuurlijkheid van de stiltegebieden.

Het is niet mogelijk de resultaten van het onderzoek «Aircraft sound exposure leads to song frequency decline and elevated aggression in wild chiffchaffs» een op een te vertalen op de situatie van Lelystad Airport. Zoals bij de beantwoording van de vragen 2 en 3 al is aangegeven, is het betreffende

onderzoek beperkt. Uit het MER Lelystad Airport, Deel 4G: Deelonderzoek Beschermde planten & dieren blijkt dat het aantal voorkomende vogelsoorten in het landbouwgebied in de omgeving van Lelystad Airport zeer beperkt is en dat de invloed van het vliegverkeer op dit gebied alsmede de natuurgebieden in de omgeving voldoende is onderzocht. Gelet op het bovenstaande zie ik geen reden tot het wijzigen van de reeds uitgevoerde MER. Het MER voldoet aan de huidige wet- en regelgeving en is getoetst door de Commissie voor de m.e.r.

Vraag 14, 15, 16, 17 en 18

Indien u de geactualiseerde MER Lelystad Airport niet opnieuw laat actualiseren, hoe gaat u dan borgen dat deze kennis over doofheid en toenemende agressie bij vogels rond vliegvelden alsnog wordt meegenomen in de besluitvorming rond Lelystad Airport?

Bent u bereid om deze of andere onderzoekers de opdracht te geven om de potentiële gezondheidsschade voor vogels rond Lelystad Airport te onderzoeken? Zo nee, waarom niet?

Bent u bereid om deze of andere onderzoekers de opdracht te geven om deze studie uit te breiden naar andere diersoorten en luchthavens in Nederland? Zo nee, waarom niet?

Deelt u de mening dat het niet openen van Lelystad Airport een zege zou zijn voor de gezondheid van de vogels rondom Lelystad Airport? Zo nee, waarom niet?

Erkent u dat het niet openen van Lelystad Airport een betere vorm van natuurbescherming zou zijn dan het wel openen van Lelystad Airport? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 14, 15, 16, 17 en 18

Zoals aangegeven in het antwoord op de vragen 4 t/m 7 geeft dit onderzoek geen aanleiding om resultaten te betrekken bij nieuw beleid of op te stellen milieueffectrapportages. Derhalve is een heroverweging van het besluit om Lelystad Airport te openen voor 45.000 vliegtuigbewegingen niet aan de orde.