

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

2058

Vragen van de leden **Van Raan** en **Wassenberg** (beiden PvdD) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit over *de gevolgen van Lelystad Airport voor vogels* (ingezonden 22 januari 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (ontvangen 27 maart 2019) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 1561

Vraag 1

Kent u het opiniestuk van Kees de Pater van de Vogelbescherming «Gevolgen van Lelystad Airport zijn voor vogels niet te overzien»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw reactie op de analyse van de heer De Pater van de Vogelbescherming? Bent u het eens met zijn analyses? Zo nee, waarom niet en op welke punten?

Antwoord 2

Nee, de analyses deel ik niet. De gevolgen van Luchthaven Lelystad voor vogels en vliegveiligheid zijn uitgebreid en zorgvuldig onderzocht. Om een volledig beeld te krijgen van de vogelaantallen, vogelbewegingen en het risico op vogelaanvaringen in de omgeving van de luchthaven is in eerste instantie onderzoek ten behoeve van de MER 2014 uitgevoerd. Mede ten behoeve van de aansluitroutes is er aanvullend een tweetal onderzoeken verricht waarin specifiek naar vogels op verschillende hoogtebanden is gekeken. Tot slot is ten behoeve van de meerjarige monitoring een nulmeting van vogelaantallen en bewegingen in de directe omgeving van de luchthaven gehouden.

Hieronder volgt een korte beschrijving van de onderzoeken en de resultaten:

- In het Milieueffectrapport (MER) uit 2014 zijn vogelbewegingen van en naar Natura 2000-gebieden en de kans dat de betrokken vogels daarbij

¹ De Stentor, 19 januari 2019.

luchtlagen gebruiken waarin ook vliegverkeer van en naar Lelystad vliegt, onderzocht. Het onderzoek naar het risico spitste zich met name toe op de luchtlaag tussen 0 en 300 m omdat de kans op een vogelaanvaring daar verreweg het grootst is. Om het mogelijke risico in perspectief te plaatsen is een vergelijking gemaakt met de situatie rond Schiphol en Eindhoven Airport. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat het risico op aanvaringen met vogels in de omgeving van Lelystad Airport beheersbaar is, mits de vogelbewegingen goed worden gemonitord, dat wil zeggen dat de ontwikkeling gedurende meerdere jaren wordt onderzocht.

- Inmiddels is van september 2017 tot september 2018 door de provincie Flevoland samen met de exploitant van Lelystad Airport een nulmeting uitgevoerd op en in de directe nabijheid van de luchthaven. Het resultaat van de nulmeting heeft geen bijzonderheden opgeleverd, en bevestigt het beeld dat in de MER is bepaald.
- Om sluitende kennis te verkrijgen over de risico's van aanvaringen met trekvogels op de aansluitroutes (in de hoogteband tussen 1.800 en 3.200 m) is hier in het kader van de actualisatie MER 2018 aanvullend onderzoek naar gedaan. Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van de continu gemeten en verzamelde vogeltrekdata van de Koninklijke Luchtmacht. Uit een analyse van de radargegevens (van KNMI/Defensie) is geconcludeerd dat op deze vlieghoogtes geen sprake is van een duidelijk verhoogd risico op vogelaanvaringen met trekvogels.
- Een tweede aanvullend onderzoek, dat na de actualisatie van de MER is uitgevoerd, richtte zich op het risico van vogelaanvaringen in de hoogteband tussen 0 en 1.800 meter. Uit het rapport van mei 2018 komt naar voren dat er geen extra aandacht noodzakelijk is voor de vliegbewegingen van trekkende vogels in de luchtlagen boven 600 meter.

Vraag 3 en 4

Hoe vaak hebben u en uw voorgangers in de afgelopen jaren gesproken met vertegenwoordigers van natuur- en milieuorganisaties over Lelystad Airport? Op welke manier heeft u de inhoud uit deze gesprekken meegenomen naar uw luchtvaartbeleid?

Antwoord 3 en 4

De Natuur- en milieufederatie Flevoland maakte onderdeel uit van de Alderstafel Lelystad en heeft ook zitting in de huidige Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Lelystad (CROLL). Conform het Aldersadvies uit 2014 is de vlieghoogte boven Natura 2000-gebieden minimaal 3000 voet. Daar is bij het ontwerp van de routes rekening mee gehouden. 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. Conform deze afspraak zijn de routes zo ontworpen dat niet over de Oostvaardersplassen wordt gevlogen.

De kritiek in het artikel richt zich op de inhoud van de onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van Luchthaven Lelystad. Het doel van die onderzoeken is om de effecten van de uitbreiding van de luchthaven voor vogels inzichtelijk te maken en te bezien of er beheersmaatregelen nodig zijn. Daar is uitgebreid en zorgvuldig onderzoek naar gedaan. Zie hiertoe het antwoord op vraag 2.

Vraag 5

Kent u het opiniestuk van Kees de Pater (Vogelbescherming) en Marius Bouscholte (Vogel- en Natuurwacht Zuid Flevoland) uit 2015: «Eerst deugdelijk onderzoek, dan pas besluit uitbreiding vliegveld Lelystad»?²

Antwoord 5

Ja.

² Website Geen vliegroutes Biddinghuizen, 15 maart 2015 (<http://geenvliegroutesbhz.blogspot.com/2015/03/opinie-eerst-deugdelijk-onderzoek-dan.html>)

Vraag 6

Kent u de oproep van de Vogelbescherming uit 2017 om pas op de plaats te maken in het dossier Lelystad Airport en eerst alle aspecten rondom de aanwezigheid en het natuurlijke gedrag van vogels op correcte wijze te onderzoeken? Waarom is er geen gehoor gegeven aan die oproep?

Antwoord 6

Ja. Ik ben van mening dat het onderzoek naar vogelaantallen en vogelbewegingen in relatie tot de geplande vliegroutes uitgebreid en zorgvuldig in beeld is gebracht. Zie hiervoor het antwoord op de vragen 2, 3 en 4.

Vraag 7

Kent u het opiniestuk van Kees de Pater (Vogelbescherming) uit 2017: «Vergeet de vogels niet in het gebakkelei over Lelystad Airport»?³ Zo ja, in hoeverre heeft u rekening gehouden met de oproep «*Het zou verstandig van de bewindslieden zijn er rekening mee te houden dat er straks niet, of veel minder, gevlogen kan worden*»? Waaruit blijkt dat?

Antwoord 7

Ja, ik ken bedoeld opiniestuk. Naar aanleiding van dit artikel verwijs ik naar de antwoorden op de vragen 2, 3 en 4.

Vraag 8

Deelt u de mening dat, in de context van het openen van een vliegveld pal naast een natuurgebied waar o.a. vele vogels leven, de visies van natuur- en milieuorganisaties zeer ter zake doen?

Antwoord 8

Ja.

Vraag 9 en 10

Erkent u dat het u kennelijk nog niet gelukt is om de zorgen bij deze organisaties weg te nemen? Zo nee, waaruit blijkt dat deze zorgen verdwenen zijn?

Bent u bereid om de Vogelbescherming en andere natuur- en milieuorganisaties op korte termijn uit te nodigen bij u op het ministerie om u te laten bijpraten over de gevolgen van Lelystad Airport voor vogels? Zo nee, waarom kan de topman van Air France-KLM zomaar bij u binnenwandelen⁴, terwijl u de Vogelbescherming in de kou laat staan?

Antwoord 9 en 10

Uit de brief begrijp ik dat er nog zorgen leven. Het project Lelystad binnen mijn ministerie is bereid om de Vogelbescherming te ontvangen voor een aanvullend gesprek. Daartoe was de Vogelbescherming Nederland vorig jaar reeds uitgenodigd. Er zal contact worden opgenomen met de Vogelbescherming Nederland.

Vraag 11

Deelt u het inzicht dat er nog steeds geen goed beeld bestaat van de vliegbewegingen van vogels rondom het vliegveld? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waarom zijn niet alle typen volgens u onderzocht, is er geen gebruik gemaakt van de beste opsporingstechnieken en bleef het onderzoek slechts beperkt in duur en omvang?

Antwoord 11

Nee. Ik ben van mening dat er wel degelijk een goed beeld is van de aantallen en vliegbewegingen van de in relatie met de luchthaven relevante vogels rondom de luchthaven en op de aansluitroutes. Zie hiertoe het antwoord op vraag 2.

³ Website Trouw, 8 december 2017 (<https://www.trouw.nl/opinie/vergeet-de-vogels-niet-in-het-gebakkelei-over-lelystad-airport--ab87feb1/>)

⁴ Website Up in the Sky, 17 januari 2019 (<https://www.upinthesky.nl/2019/01/17/ceo-air-france-klm-komt-langs-in-den-haag/>)

Vraag 12

Vindt u het belangrijk dat er geen massaslachting zal plaatsvinden onder gierzwaluwen boven het IJsselmeer en Markermeer? Zo ja, waarom is er geen aandacht voor deze specifieke groep vogels in de plannen voor Lelystad Airport?

Antwoord 12

In het artikel wordt verondersteld dat vliegtuigen boven het IJsselmeer en het Markermeer veel gierzwaluwen zouden kunnen aanvliegen. Zoals in het artikel wordt aangegeven doet het risico zich 's nachts voor tijdens de slaap. Gedurende de nacht is Luchthaven Lelystad gesloten. Hierdoor is de kans op vogelaanvaring 's nachts uitgesloten.

Vraag 13 en 14

Bent u bereid om de natuur- en milieuorganisaties opdracht en budget te geven om met extra onderzoek te komen naar de aanwezigheid en het natuurlijke gedrag van alle typen vogels die leven in de buurt van vliegvelden en vliegroutes? Zo nee, waarom niet?

Bent u bereid om uw luchtvaartbeleid aan te passen aan de inzichten die uit een dergelijk onderzoek zouden komen?

Antwoord 13 en 14

Ik ben van mening dat het risico op vogelaanvaringen uitgebreid en zorgvuldig is onderzocht. Verder aanvullend onderzoek is naar mijn mening niet noodzakelijk. Zie verder het antwoord op vraag 2.

Vraag 15

Erkent u dat het niet-openen van Lelystad Airport, wat vanwege een logische krimp van de luchtvaart prima mogelijk is, gunstig zou zijn voor de natuur? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 15

Natuur is één van de aspecten is meegewogen in de integrale afweging zoals bij Luchthaven Lelystad aan de orde is. Bij het ontwerp van de vliegroute is rekening gehouden met Natura 2000-gebieden. 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 Oostvaardersplassen wordt gevlogen.

In de MER zijn de mogelijke effecten op de natuur in beeld gebracht, net zoals dat voor de andere milieuaspecten is gebeurd. Er is zowel naar Natura 2000-gebieden als naar de Ecologische Hoofdstructuur en stiltegebieden gekeken. De algemene conclusie is dat er geen vernietiging van natuur- of leefgebied plaatsvindt als gevolg van ruimtebeslag, dat er geen verdroging of vernatting plaatsvindt en dat de uitbreiding geen barrière-werking veroorzaakt (zie hoofdstuk 7 actualisatie MER).