

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Minister van Nieuwenhuizen
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Datum : 1 november 2017
Ons kenmerk : 17-B355
Doorkiesnummer : 030-6937789 (Inge Both)
Betreft : reactie Vogelbescherming op consultatie ontwerp aansluitroutes Lelystad Airport

Geachte Minister van Nieuwenhuizen,

Tot 2 november biedt u een ieder de mogelijkheid om via een consultatie verbeterpunten aan te dragen op het ontwerp aansluitroutes van Lelystad Airport op het hogere luchtruim. Met deze zienswijze reageert Vogelbescherming Nederland op deze consultatie.

Deze consultatie biedt enkel ruimte om te reageren op het ontwerp aansluitroutes. Echter, gezien onze grote zorgen omtrent Lelystad Airport willen we van de mogelijkheid die deze internetconsultatie biedt, gebruik maken om u nogmaals te wijzen op de grote risico's die de uitbreiding van Lelystad Airport met zich meebrengt. Vogelbescherming Nederland heeft, vanaf het eerste moment dat de uitbreiding van Lelystad Airport ter sprake kwam, benadrukt en gewaarschuwd dat het vanuit het oogpunt van zowel vliegveiligheid als vanuit de bescherming van natuurwaarden een zeer onverstandig plan is.

De omgeving rondom Lelystad Airport wordt gekenmerkt door hoge vogelaantallen. In de directe omgeving liggen unieke natuurgebieden als de Oostvaardersplassen, Lepelaarplassen, de Veluwerandmeren en het Markermeer. Naast deze natuurgebieden in de directe omgeving worden ook elders in het land natuurgebieden door de plannen geraakt. Nu de aansluitroutes bekend zijn, wordt duidelijk dat er straks grote aantallen vliegtuigen op lage hoogtes over natuurgebieden als het IJsselmeer, de Rijntakken en het Fochteloërveen vliegen. Al deze natuurgebieden genieten internationale bescherming onder de Habitat- en Vogelrichtlijn vanwege het belang van deze gebieden voor o.a. duizenden vogels. Verschillende soorten (zoals ganzen, eenden, aalscholvers en zwanen) brengen bovendien een gedeelte van hun tijd buiten deze vogelrijke Natura 2000-gebieden door om bijvoorbeeld te foerageren. Zo vinden er dagelijks vliegbewegingen van vogels plaats van en naar de natuurgebieden, alsook meer grootschalige doortrek tijdens de voor- en najaarsmigratie van verschillende vogelsoorten op hoogtes tot circa 4 km.

Deze vliegbewegingen kunnen kruisen met vliegtuigen van en naar het vliegveld en vormen daarmee een risico voor de vliegveiligheid en voor de vogels. Wij maken ons dan ook grote zorgen over de realisatie van een vliegveld en de daarbij behorende vliegroutes in een dusdanig vogelrijk gebied omgeven door internationaal beschermde natuurgebieden. Zowel vanwege de veiligheid voor de luchtvaart als voor de mogelijk negatieve effecten op de natuurwaarden van de betrokken gebieden is dit een uiterst onverstandig plan. De vrees is dan ook groot dat er straks, net zoals rondom Schiphol,



massaal vogels afgeschoten dan wel vergast zullen moeten worden om de vliegveiligheid te waarborgen.

MER onvolledig en onvoldoende

Uit de brief¹ die uw voorganger onlangs aan de Tweede Kamer stuurde, blijkt dat de milieueffectrapportage (MER) op onderdelen fouten bevat. In delen van het vliegtraject blijkt er sprake van meer geluidsoverlast dan eerder was berekend. U heeft aangegeven de berekeningen in de MER te laten corrigeren, maar verwacht niet dat er een nieuw milieueffectrapport moet komen.

Er is echter niet alleen bij de geluidsberekeningen uitgegaan van verkeerde aannames, ook met betrekking tot vogels en het risico op vogelaanvaringen is de MER uitgegaan van verkeerde aannames en gegevens. Vogelbescherming Nederland heeft dit een eerder stadium al geconcludeerd en kenbaar gemaakt. De risico's in het MER worden ingeschat op basis van een literatuurstudie en (deels) verouderde gegevens. Incidentele waarnemingen suggereren dat er veel meer vliegbewegingen van risicosoorten rondom de planlocatie voorkomen dan waar in het MER van wordt uitgegaan. Wij concluderen dat cruciale gegevens ontbreken om een accurate inschatting te kunnen maken van het aanvaringsrisico van vogels met vliegtuigen voor luchthaven Lelystad.

Alleen gedegen wetenschappelijk veldonderzoek naar vliegbewegingen van vogels in de omgeving van de luchthaven gedurende alle seizoenen en weertypes, inclusief een onafhankelijke peer review, kan antwoord geven op de vraag of en hoeveel vogels er vliegen en welke risico's dit betekent voor de vliegveiligheid en welke effecten de luchthaven heeft op de omliggende natuurgebieden. Hierbij dienen ook de effecten van mogelijke vogelbeperkende maatregelen, welke nodig zijn om de vliegveiligheid te kunnen vergroten, onderzocht te worden op de beschermde natuurwaarden van nabijgelegen natuurgebieden.

Alleen op deze manier kunnen de effecten van de uitbreiding van het vliegtuigverkeer correct beoordeeld worden en kan blijken of uitbreiding van Lelystad Airport verantwoord en mogelijk is. Niet alleen belangenorganisaties hebben deze onvolkomenheden van de MER kenbaar gemaakt. Zo concludeerde de Commissie MER in haar advies van 5 sept 2014: "Op grond van het MER concludeert de Commissie dat vogelconcentraties in dit gebied een risico voor de vliegveiligheid vormen. De omvang van deze risico's vergt nader onderzoek, zoals ook in het MER is gesteld. Om te voldoen aan de eisen met de betrekking tot vliegveiligheid dienen maatregelen te worden getroffen, waaronder het vastleggen van een beperkingengebied in het luchthavenbesluit. De Commissie constateert dat de effectiviteit en de milieugevolgen van deze maatregelen vooraf in beeld moeten worden gebracht. Significant negatieve gevolgen voor Natura 2000-gebieden door vogelwerende maatregelen zijn immers niet uitgesloten." Niet is echter, zoals de Commissie verlangt, voorafgaand aan het besluit onderzocht en geïnventariseerd welke maatregelen ter voorkoming van aanvaringen met vogels noodzakelijk zijn voor een verantwoorde uitbreiding van het vliegverkeer en wat daarvan de effecten op de instandhoudingsdoelstellingen zijn.

Bij dit soort ingrijpende besluitvorming is het van het grootste belang dat onderliggende informatie correct en volledig is. In de correspondentie aan de Kamer wordt aangegeven dat uw ministerie staat voor een zorgvuldig besluitvormingsproces, ik roep u op daad bij het woord te voegen en een nieuwe MER op te laten stellen waarin deze tekortkomingen kunnen worden hersteld. Alleen op deze manier hanteert u dit zorgvuldige besluitvormingsproces ook voor de inschattingen van effecten op natuur en de vliegveiligheidsrisico's.

¹ Brief IENM/BSK-2017/255819 van 16 oktober 2017



Luchtvaartroutes

Binnen de huidige indeling van het luchtruim van Schiphol en militair luchtverkeer is het voor de vertrekkende en aankomende vliegtuigen van Lelystad Airport niet mogelijk om snel aan te sluiten op het hogere luchtruim. Daarom voorziet het ontwerp voor de aansluitroutes op het hogere luchtruim voor vertrekkende en aankomende vliegtuigen in een minimale vlieghoogte van 1.800 meter of hoger boven natuurgebieden in Overijssel, Gelderland, Drenthe en Friesland. Hoewel er in de literatuur over het algemeen vanuit wordt gegaan dat er bij vlieghoogtes van 3000 voet en een geluidsondergrens van 42 dB(A) geen directe schade optreedt op de natuurwaarden op de grond, worden rust en stilte in de natuurgebieden wel degelijk aangetast. Onmisbare waarden voor een gezonde leefomgeving voor dier en mens, die juist in deze natuurgebieden zouden moeten worden veiliggesteld. Bovendien doorkruisen de vliegroutes op deze hoogtes een luchtlaag die veelvuldig door (trek)vogels wordt gebruikt en is hiermee de kans op aanvaringen met trekvogels en grote vogels zoals ganzen zeer aannemelijk.

Niet voor niets hebben vogelwetenschappers onlangs in de media² dan ook hun grote zorgen geuit over de routes van en naar Lelystad Airport. Zo gaf hoogleraar trekvoegecologie Theunis Piersma, verbonden aan de Rijksuniversiteit Groningen, hierin aan dat zowel de vliegrichtingen als de vlieghoogtes 'superonverstandig' zijn. De aankomst en vertrekroutes van talrijke grote en zware watervogels (stellopers, ganzen, reigerachtigen) liggen namelijk op hoogtes ergens tussen 500 en 3000 meter, aldus Piersma. Dit blijkt ook uit observaties³ aan de weerradar bij Den Helder, waarbij tijdens experimenten trekvogels in grote dichtheden zijn gemeten zelfs tot op hoogtes van 4 km.

Daarnaast geeft Piersma aan dat de meeste vliegtuigroutes boven Friesland straks van oost naar west en van west naar oost gaan, terwijl de vogels in het Friese IJsselmeergebied en in Noordwest Overijssel juist van noord-noordoost naar zuid-zuidwest vliegen, dwars op de geplande vliegtuigroutes. Niet alleen zijn de aanvaringsrisico's, zoals eerder al vele malen door onze organisatie is gecommuniceerd, in de nabij omgeving rondom de luchthaven enorm, maar ook zijn de aanvaringskansen reëel op de nu voorliggende ontwerp aansluitroutes met alle risico's van dien. Het zal u wellicht niet verbazen dat Vogelbescherming Nederland ook op dit punt van mening is dat er maar één echte oplossing is voor dit knelpunt: een streep door de uitbreiding van Lelystad Airport.

Ik verzoek u in het kader van de vliegveiligheid en de effecten op natuur en vogels met klem het volgende:

1. stop de uitbreiding van Lelystad Airport;
2. stel ten aanzien van de effecten op natuur en vogels en risico's op vogelaanvaringen zo spoedig mogelijk een nieuwe MER op, waarin gedegen veldonderzoek wordt verricht naar de omvang van de vogels en hun vliegbewegingen rondom de luchthaven, welke maatregelen er daadwerkelijk nodig zijn om vogelaanvaringen te voorkomen en of dit negatief significante effecten heeft op de doelstellingen van de omliggende Natura 2000 gebieden, zoals ook de Commissie MER adviseert. Met dit onderzoek kan bekeken worden of uitbreiding van Lelystad Airport op dit punt wel een verstandige keuze is dan wel strijdig is met de Europese Natura 2000 wetgeving;

² Vogeldeskundigen kraken routes vliegveld Lelystad, 21 augustus Leeuwarder Courant.

³ Dokter, A.M., et al, 2010. Bird migration flight altitudes studied by a network of operational weather radars. Journal of the Royal Society; published online 2 June 2010.



3. mocht uitbreiding van Lelystad Airport na gedegen onderzoek nog aan de orde zijn, geef bij de herindeling van het Nederlandse luchtruim dan de hoogste prioriteit aan het voorkomen van aanvaringen met vogels en het minimaliseren van het aantasten van de rust in natuurgebieden door:
- 1) zo veel en lang mogelijk te vliegen op hoogtes boven de vogelrijke luchtlaag tot 4 km;
 - 2) door routes boven natuurgebieden zo veel mogelijk te mijden.

Ik vertrouw er op dat u onze inbreng op waarde schat en hier rekening mee houdt in de verdere besluitvorming.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Fred Wouters', with a long horizontal flourish extending to the right.

Fred Wouters
Directeur