

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
T.a.v. minister Van Nieuwenhuizen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

29 oktober 2017, Almere

Betreft: Reactie Stichting Dierbaar Flevoland op consultatie ontwerp aansluitroutes Lelystad Airport

Geachte minister Van Nieuwenhuizen,

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu biedt tot 2 november de mogelijkheid om via een internetconsultatie te reageren op het ontwerp van de aansluitroutes van Lelystad Airport op het hogere luchtruim. Stichting Dierbaar Flevoland reageert met deze zienswijze op de internetconsultatie.

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. Dit heeft tot gevolg dat over grotere delen van Nederland het aankomend en vertrekkend verkeer van Lelystad Airport lager (3000 meter en lager) zal moeten vliegen dan wenselijk is.

Onlangs hebben vogelexperts alarm geslagen in de media. Hoogleraar, onderzoeker en trekvoegecoloog Theunis Piersma, verbonden aan de Rijksuniversiteit Groningen, heeft in de media de noodklok geluid¹. Zowel de vliegrichtingen als de vlieghoogtes vindt hij "superonverstandig". *"De vertrek- en aankomstroutes van de talrijke grote en zware watervogels (stellopers, ganzen, reigerachtigen) liggen op hoogtes tussen de 500 en 3000 meter. Deze trek gaat het hele jaar door. De geplande 1800 meterroutes liggen hier middenin."* Dit blijkt ook uit weerradarobservaties bij Den Helder, waarbij grote dichtheden trekvogels zijn gemeten tot op hoogtes van 4000 meter².

Vogelexpert Bart Ebbinge, verbonden aan de Wageningen Universiteit en die een bestseller over ganzen schreef, stelt dat er bij Lelystad Airport nog grotere problemen te verwachten zijn met ganzen dan op Schiphol³. *"Je zit zo dicht bij de Oostvaardersplassen en het IJsselmeer. Daar zit het vol met ganzen, aalscholvers en zwanen. Als de vliegtuigen op grote hoogte zijn, is dat geen probleem. Maar ze zullen toch een keer moeten landen in Lelystad. Er*

¹ Vogeldeskundigen kraken routes vliegveld Lelystad, 21 augustus 2017 Leeuwarder Courant.

² 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 Vogelkenners slaan alarm om Lelystad Airport, 28 augustus 2017 Algemeen Dagblad.

is simpelweg een groot risico genomen door voor Lelystad te kiezen. Ze hadden beter Groningen Airport Eelde uit kunnen breiden."

Hiermee kan gesteld worden dat het risico op vogelaanvaringen reëel is, zowel in de nabije omgeving van Lelystad Airport als op de aansluitroutes tot 4000 meter zoals die nu ontworpen zijn. Wij maken ons hierover grote zorgen.

In de brief⁴ aan de Tweede Kamer omtrent de foute geluidsberekeningen geeft het ministerie aan te staan voor een zorgvuldige besluitvormingsprocedure. 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. Dit is al eerder door Vogelbescherming Nederland en de Vogel- en Natuurwacht Flevoland onder de aandacht gebracht.

De conclusies in de MER met betrekking tot vogels en vogelaanvaringen zijn gebaseerd op literatuuronderzoek en op basis van (veelal) verouderde gegevens. Er is geen gedegen veldonderzoek en onderzoek met radar uitgevoerd om de vogels en hun vliegbewegingen in de nabije omgeving van Lelystad Airport in kaart te brengen. Zo stelt de MER bijvoorbeeld dat de aantallen grauwe ganzen de afgelopen decennia flink is afgenomen en dat grauwe ganzen op een afstand van 4 tot 6 kilometer Lelystad Airport passeren. De luchthaven zelf rapporteert echter in een ontheffingsaanvraag⁵ een enorme toename van grauwe ganzen het afgelopen decennium en stelt dat de ganzen in toenemende mate in de nabijheid van de luchthaven voorkomen en zelfs regelmatig de start- en landingsbaan kruisen. De luchthaven stelt zelfs in de aanvraag dat ervan uitgegaan wordt dat op niet al te lange termijn op basis van regelgeving afschot mogelijk gemaakt wordt. En de toenmalig staatssecretaris Mansveld gaf met de publicering van het luchthavenbesluit, geheel tegen het besluit en de conclusies van de MER in, aan dat op grote schaal vergassen van ganzen zoals op Schiphol gebeurt, niet uitgesloten kon worden⁶.

En niet alleen belangenorganisaties hebben de onvolkomenheden van de MER kenbaar gemaakt. De Commissie MER stelt op 5 september 2015 in haar advies: *"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."*

⁴ Brief IENM/BSK-2017/255819, 16 oktober 2017

⁵ Verlenging ontheffing verjaging van vogels met betrekking tot vliegveiligheid, 13 februari 2015 Lelystad Airport

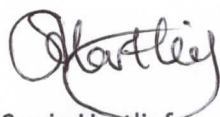
⁶ Interview Omroep Flevoland met Staatssecretaris Mansveld, 31-03-2015

Samenvattend kan gesteld worden dat het risico op vogelaanvaringen zowel in de nabije omgeving van de luchthaven als op de aansluitroutes op het hogere luchtruim het risico van vogelaanvaringen groot is. Door de aansluitroutes tot 2023 over een grotere lengte laag te houden (beneden de 4000 meter), wordt het risico op vogelaanvaringen nog eens extra verhoogd. Hoe dat vanaf 2023 moet met 45.000 vliegbewegingen op Lelystad Airport is niet duidelijk. Ook het ministerie is het antwoord niet zeker, want ze stelt dat *naar verwachting* de herinrichting van het luchtruim ruimte zal bieden om de aansluitroutes voor Lelystad optimaler aan te passen”

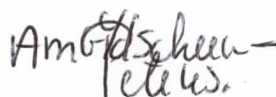
In het kader van de vliegveiligheid en de effecten op natuur en vogels zien wij maar één oplossing, namelijk dat de uitbreiding van Lelystad Airport onmiddellijk stopgezet wordt. Wij verwachten echter niet dat aan deze oproep gehoor gegeven zal worden, en verzoeken u om het volgende:

1. Stop de uitbreiding van Lelystad Airport in ieder geval tot 2023.
2. Gebruik de tijd die er is tot 2023 om de MER op het gebied van vogels en vogelaanvaringen over te doen, door gedegen veldonderzoek te verrichten 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 omliggende Natura 2000 gebieden, zoals de Commissie MER ook 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.
3. Wanneer blijkt dat de vogels en de Natura 2000 wetgeving geen knelpunt vormen voor de uitbreiding, kan met de herindelings van het luchtruim de grootste prioriteit gegeven worden aan het voorkomen van vogelaanvaringen (zo veel en zo lang mogelijk vliegen op een hoogte van 4000 meter en door routes boven natuurgebieden zoveel mogelijk te vermijden).

Met vriendelijke groet,
Namens Dierbaar Flevoland,



Sonja Hartlief
Voorzitter
06-15656569



Angela Peters
Secretaris

⁷ Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)