

## **Uitbreiding van Lelystad Airport is uiterst risicovol**

Vogels en vliegtuigen kunnen elkaar beter niet tegenkomen in het luchtruim, het kan levensgevaarlijke situaties opleveren voor bemanning, passagiers en bewoners op de grond en direct en indirect ook voor vogels. Hoe vogelrijker de omgeving van een luchthaven, hoe groter de kans op een vogelaanvaring. Vlakbij Lelystad Airport, op nog geen 6 kilometer afstand, ligt de Oostvaardersplassen. Dit is een gebied dat gigantische aantallen vogels herbergt, zo zijn 12.000 tot 25.000 brandganzen en 10.000 tot 35.000 kolganzen niet ongebruikelijk. Flevoland is omringd met meren die tienduizenden watervogels herbergen. Bovendien is Flevoland rijk aan reigers, ooievaars en roofvogels. Op meerdere plekken in Flevoland broedt bijvoorbeeld de zeearend, onze grootste roofvogel, ook wel "de vliegende deur" genoemd. En ook de ooievaar is een talrijke broedvogel in de directe omgeving van Lelystad Airport. En al deze vogels gaan, als het aan het kabinet ligt, groot vliegverkeer tegenkomen in hun luchtruim en kunnen levensgevaarlijke situaties veroorzaken wanneer vogels en vliegtuig met elkaar in botsing komen. Uitbreiding van Lelystad Airport met groot vliegverkeer is onverantwoord.

### **Risico's in de directe omgeving van Lelystad Airport niet goed onderzocht**

Het is in de vliegwereld algemeen bekend dat in de onderste luchtlagen hogere dichtheden van vogels plaatsvinden dan in de hogere luchtlagen. Daarmee is de kans op een vogelaanvaring in de directe omgeving van een luchthaven, daar waar de vliegtuigen laag vliegen, het hoogst. Tegenwoordig kan men zeer gedetailleerd onderzoek uitvoeren naar dichtheden en vliegpatronen van vogels in de omgeving van een luchthaven, door de inzet van vogelradars in combinatie met warmtebeelden. Het is onbegrijpelijk dat geen gebruik is gemaakt van deze moderne technieken om de risico's te onderzoeken. De onderzoeken zijn onder de maat:

- De conclusies uit het deelonderzoek 4H uit 2014<sup>1</sup> baseren zich alleen op papieren gegevens die te beperkt zijn om de daadwerkelijke situatie in kaart te brengen. De paragraaf "Leemten in kennis" op pagina 58 spreekt niet voor niets over "schattingen", "inschattingen", "ordegroottes" en "een brede range".
- Het rapport<sup>2</sup> dat is opgesteld voor het geactualiseerde MER stelt in de titel de vraag of lokale vliegbewegingen van vogels een risico vormen voor de vliegveiligheid. Men maakt gebruik van gegevens van de weerradar van het KNMI in de Bilt, maar deze weerradar heeft helemaal niet het bereik om lokale vliegbewegingen van vogels in kaart te brengen (zie figuur 1).
- In het kader van de monitoring bij Lelystad Airport is een nulmeting<sup>3</sup> uitgevoerd. Met een sterk verouderde techniek (scheepsradar met beperkt bereik) en zeer beperkte observaties (o.a. slechts 10 veldobservaties in 365 dagen) zijn de lokale vogelbewegingen niet betrouwbaar in kaart gebracht.

Het is onbegrijpelijk dat de onderzoeken om vast te stellen of men wel veilig kan vliegen vanaf Lelystad Airport, zo karig zijn uitgevoerd. Heeft het kabinet wel het besef dat uitbreiding van Lelystad Airport kan leiden tot uiterst risicovolle situaties?

---

<sup>1</sup> MER Lelystad Airport Deel 4H: Deelonderzoek Vogels en vliegveiligheid, Bureau Waardenburg, 2014

<sup>2</sup> Lensink R. 2018. Vormen vliegbewegingen van lokale vogels en trekkende vogels een risico voor het luchtverkeer van en naar Lelystad Airport ?. Rapport 18-139. Bureau Waardenburg, Culemborg.

<sup>3</sup> Lierop, S. van, Y.N. & C. Heunks. Vliegbewegingen van vogels rond Lelystad Airport in relatie tot vliegveiligheid en Natura 2000; nulmeting 2017-2018. Bureau Waardenburg Rapportnr. 18-248. Bureau Waardenburg, Culemborg.

### **Faunabeheerplan in tegenspraak met luchthavenbesluit**

Het in december 2018 vastgestelde Faunabeheerplan 2019-2023 is in tegenspraak met het luchthavenbesluit. Het luchthavenbesluit (én het ter inzage gelegde ontwerpbesluit tot wijziging) concludeert dat er geen vogelwerende maatregelen getroffen dienen te worden in de omgeving van het luchthaventerrein anders dan het instellen van een beperkingengebied voor vogelaantrekkende bestemmingen. Maar het Faunabeheerplan stelt dat er in de ruime omgeving van Lelystad Airport (daar waar de vliegtuigen vliegen tot een hoogte van 300 meter in het verlengde van de start- en landingsbaan) ganzen verjaagd dienen te worden. Hoe is het mogelijk dat de maatregel die genoemd staat in het Faunabeheerplan haaks staan op de conclusies in het MER?

### **Risico's op de laagvliegroutes niet goed onderzocht**

In 2018<sup>4</sup> is er onderzoek gedaan naar de vliegveiligheid op de laagvliegroutes van en naar Lelystad Airport. De laagvliegroutes gaan over belangrijke vogelgebieden en doorkruisen belangrijke vogeltrekroutes. Ook dit onderzoek kent grote gebreken:

- gebruik van de weerradar van het KNMI in de Bilt: deze weerradar heeft geen bereik tot aan Lelystad Airport en "raakt" geen enkele aanvliegeroute van Lelystad Airport (zie figuur 1).
- de weerradar geeft alleen inzicht in kleine zangvogels en de breed-front-trek. Andere soortgroepen (de zwaardere vogels) en gestuwde en/of gidslijntrek, die zich juist ten noorden van Lelystad Airport precies op de aanvliegeroutes bevinden, zijn niet meegenomen, terwijl deze een veel groter risico op een negatieve afloop bij een vogelaanvaring vormen.
- de aanvliegeroutes gaan eveneens precies door grote zwermen gierzwaluwen die zich 's zomers boven het IJsselmeer bevinden en in de schemer opstijgen tot 2500 meter hoogte.

De onderzoeken naar de laagvliegroutes geven conclusies over de kans op vogelaanvaringen met kleine zangvogels in de omgeving van de Bilt, maar niet van de situatie zoals die daadwerkelijk is op de laagvliegroutes van Lelystad Airport.

### **Herindeling luchtruim**

De aanvliegeroutes van Lelystad Airport mijden nu de Oostvaardersplassen. Bij de herindeling van het luchtruim wordt gestart met een blanco vel papier en zullen de Oostvaardersplassen als aanvliegeroute voor Lelystad Airport niet uitgesloten zijn. De ChristenUnie heeft naar aanleiding van al het rumoer over de aanvliegeroutes geopperd om te vliegen over het IJsselmeer. Wij willen hierbij benadrukken dat beide gebieden belangrijke vogelrichtlijnggebieden zijn en dat vliegen op lage hoogte over deze gebieden grote risico's met zich meebrengt.

### **Conclusie**

Er is gedegen onderzoek nodig op basis van de beste wetenschappelijke kennis en met de beste onderzoeksmethoden alvorens men besluit Lelystad Airport uit te breiden. Uitbreiding op basis van de onderzoeken die er nu liggen, is onverantwoord. De kans op botsingen tussen vogels en vliegtuigen is in een vogelrijk gebied groot. Durft u de beslissing aan?

---

<sup>4</sup> Lensink R. 2018. Vormt vogeltrek een risico voor het luchtverkeer van en naar Lelystad Airport. Rapport 18-024. Bureau Waardenburg, Culemborg. En: Lensink R. 2018. Vormen vliegbewegingen van lokale vogels en trekkende vogels een risico voor het luchtverkeer van en naar Lelystad Airport ?. Rapport 18-139. Bureau Waardenburg, Culemborg.



Figuur 1: reikwijdte van de gebruikte radar in De Bilt; geen enkele overlap met de vogelrijke gebieden in Flevoland, met Lelystad Airport en met de geplande vliegroutes.