



Centrum Publieksparticipatie,
Voornemen luchthavenbesluit Lelystad,
Postbus 30316,
2500 GH DEN HAAG.

Almere, 3 september 2013

Onderwerp: Zienswijze op 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER-procedure
Luchthavenbesluit Lelystad Airport' van juli 2013

Geachte heer/mevrouw,

Inleiding

Als Stichting Vogel- en Natuurwacht 'Zuid-Flevoland' streven wij ernaar en zien wij erop toe dat er met de natuur, het groen en het water in Flevoland zo zorgvuldig mogelijk wordt omgegaan. Zo zorgvuldig mogelijk houdt ons inziens in dat men zich bewust is van de rijkdom die men om zich heen ervaart en ook nodig heeft om goed te functioneren en plezierig in het leven te staan.

Voor elk van de vele plannen die onze provincie raken moet daarom nauwkeurig afgewogen worden wat de consequenties ervan zijn voor de natuurwaarden.

De ontwikkeling van de luchthaven Lelystad zien wij als een ernstige bedreiging van de totale omgeving, met name van de grote natuurgebieden Oostvaardersplassen, Markermeer, IJsselmeer en de randmeren van Zuidelijk en Oostelijk Flevoland. De huidige vluchten van en naar luchthaven Lelystad zorgen al voor verstoringen in deze belangrijke vogelgebieden. De voorgenomen uitbreiding van de luchthaven zal leiden tot meer verstoring en een verdere achteruitgang van de waarden op basis waarvan deze gebieden als Natura2000-gebieden zijn aangewezen.

Vanuit deze achtergrond hebben wij de volgende opmerkingen naar aanleiding van de 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER-procedure Luchthavenbesluit Lelystad Airport'.¹

T.a.v. het voornemen

1

De keuze voor Lelystad als locatie voor een internationaal vliegveld is uitermate ongewenst. De nabijheid van met name de Oostvaardersplassen maar ook de vele andere natuurgebieden met grote vogelpopulaties waarvoor Nederland internationale verplichtingen heeft, botst met druk en veilig vliegverkeer. In het bijzonder maken wij ons zorgen over het mogelijk weren van vogelaantrekkende activiteiten en maatregelen als het doden van grote aantallen ganzen zoals dat bij Schiphol gebeurt. De Oostvaardersplassen liggen er al en de

1 Hierna kortweg 'Notitie'.



vogels zijn er ook al. Wat moet er dan geweerd worden ? Volgens ons de toename van het vliegverkeer !

2

Wij pleiten met klem voor een keuze voor de linkslinksom-variant van de uitvliegroute in de baanrichting zuidwest, zoals aangegeven in kaart 6 van bijlage 2 van de Notitie. Daarmee wordt voorkomen dat er op lage hoogte (minder dan 5000 voet) over de Oostvaardersplassen alsook over het Marker- en IJsselmeer gevlogen gaat worden.

Wij zijn er namelijk niet van overtuigd dat de effecten op de populaties van de aangewezen soorten van deze gebieden bij het passeren op 3000 voet niet significant kunnen zijn. En ook al zouden significante effecten uitgesloten zijn², er zijn wel degelijk negatieve effecten en die kunnen maar beter vermeden worden. Wij achten het daarom verstandiger een besluit te nemen met een ruimere marge t.o.v. de minimale eisen van de Natuurbeschermingswet. Als vogels (soorten) eenmaal uit de Oostvaardersplassen of andere Natura2000-gebieden verdreven zijn, is het immers maar de vraag of ze weer terugkomen.

3

In lijn met het Alders-advies³ wijzen wij nadrukkelijk een keuze voor de basisvariant (kaart 1 van bijlage 2 van de Notitie) af, als daarmee ook passages over de Oostvaardersplassen tot op 2000 voet mogelijk worden. Volgens de uitgevoerde quick scan⁴ kunnen significant negatieve effecten in dat geval immers niet uitgesloten worden. In de quick scan wordt ook gewezen op twee in dit verband belangrijke punten:

- (i) bij een verlegging van de route in de huidige situatie zijn er altijd wel soorten die (mogelijk) significant worden getroffen;
- (ii) bij een verandering in het gebied in het kader van het komende beheerplan zijn er verschuivingen te verwachten in de plekken waar zich de concentraties van de verschillende soorten bevinden.

Bij een uitvliegroute over de Oostvaardersplassen op 2000 voet zullen significante effecten in de toekomst dus niet uitgesloten kunnen worden. Het zal zelfs niet eens te voorspellen zijn welke soorten in welke mate getroffen zullen worden.

Het zal duidelijk zijn dat wij dergelijke gevolgen onacceptabel vinden en in flagrante strijd met de wettelijke bescherming van de Oostvaardersplassen als Natura2000- en Europees Vogelrichtlijngebied.

2 Overigens staat in de conclusie van het IWWR-rapport 'Onderzoek versturende effecten van grote burgerluchtvaart': "Voor de 46 dB(A) Lden contour blijkt dat er in het scenario Bravo (figuur 10) een beperkte overlap is met de Oostvaardersplassen", terwijl dit zonder verdere uitleg in het 'Advies Lelystad Airport' van dhr. Alders (1e par. 4.3) zowel in de tekst als in de figuur ontkend wordt.

3 'Advies Lelystad Airport' van dhr. Alders d.d. 30 maart 2012, voortaan het 'Alders-advies'.

4 Rapport 'Quick scan versturende effecten op vogels in de Oostvaardersplassen van vliegverkeer op 2.000 ft' van Bureau Waardenburg.

T.a.v. het MER

Vliegveiligheid – Vogelaanvaringen

4

De Oostvaardersplassen hebben een sterke vogelaantrekkende werking. Van en naar het gebied vinden dagelijks diverse foerageervluchten plaats ('s winters vooral van ganzen, 's zomers met name van aalscholvers en lepelaars) naar en van diverse andere gebieden: het middengebied van Flevoland, het IJsselmeer, de randmeren en veenweidegebieden in Noord- en Zuid-Holland, etc..

Wij verzoeken in het MER het onderwerp vogelaanvaringen uitdrukkelijk ook in het licht van het bovenstaande te onderzoeken.

Zie ook de punten 5 t/m 7 hierna.

5

Het tracé van de Oostvaardersdijk is een belangrijke vogeltrekroute. Indicatief hiervoor is bijvoorbeeld het aantal waargenomen vogels op de trektelpost aan de IJmeerdijk in Almere: in de periode 2008-2012 zijn jaarlijks telkens tussen de 869.000 en 1.399.000 langstreckende vogels geteld (gedurende ca. 1000 teluren), waarvan in de topmaand oktober tussen de 280.000 en 462.000 (gedurende ca. 150 teluren).⁵

Een deel van de langstreckende vogels, onder andere verschillende roofvogels, vliegen op grote hoogte.

Wij verzoeken het onderwerp vogelaanvaringen ook vanuit dit oogpunt specifieke aandacht te geven en om vanwege het relatief grote gevaar van aanvaringen met vogels bij vluchten naar en van Lelystad de vliegbewegingen van vogels in het gebied waar aanvaringsrisico's te verwachten zijn, in het kader van het MER te onderzoeken met behulp van radarapparatuur en wel gedurende de totale openingstijd van de luchthaven inclusief extensiemogelijkheid.

6

In het onderzoek naar het risico van vogelaanvaringen met het oog op de vliegveiligheid zal niet alleen gekeken moeten worden naar de kans op dergelijke aanvaringen, maar ook naar de te verwachten gevolgen.

Hoe groter de vogel resp. zijn gewicht, des te groter is de kans op een ernstig gevolg. Bij de vergelijking die in de 'Analyse vogels & vliegveiligheid vliegveld Lelystad' van Bureau Waardenburg⁶ gemaakt is tussen o.a. Schiphol en Lelystad Airport is dit aspect ten onrechte niet meegenomen, terwijl het aantal grotere vogels (met name zwanen, maar ook eenden) volgens tabel 3.3 van dit rapport in sommige maanden rond Lelystad duidelijk groter is dan rond Schiphol.

7

Bovendien moet rekening gehouden worden met toekomstige ontwikkelingen in de vogelpopulaties rondom Lelystad, o.a. als gevolg van eventuele veranderingen in het beheer bij het in werking treden van het beheerplan voor de Oostvaardersplassen. En als voorbeeld van een te verwachten autonome ontwikkeling noemt het Vliegveiligheidsrapport zelf al een toename van de Canadese Gans.

5 Gegevens van www.trektellen.nl.

6 Hierna kortweg 'Vliegveiligheidsrapport'.

Natuurbehoud en biodiversiteit

8

De volgende aspecten moeten worden meegenomen bij het onderzoek naar de effecten van de voorgenomen ontwikkeling van de luchthaven op de natuur:

- niet alleen de effecten van stikstofdepositie – zoals in de Notitie staat – , maar ook die van
 - vogelaanvaringen en maatregelen ter beperking daarvan (zie verder bij punt 9),
 - geluids- en visuele verstoring, ook van het vliegen op 3000 voet (zie ook punt 10 en 11),
 - brandstofdumping (zie verder bij punt 18);
- de mogelijk verschillende effecten op vogels die in het onderzoeksgebied broeden, rusten, foerageren, ruien, dan wel er tijdens de dagelijkse of seizoenstrek doorheen vliegen (zie verder bij punt 10, 11, 12 en 13);
- eventuele veranderingen in de vogelbevolking en vogelbewegingen van en rondom de Oostvaardersplassen als gevolg van het in werking treden van het beheerplan voor dat gebied;
- ook de effecten voor het Natura2000-gebied IJsselmeer, in ieder geval bij de uitvliegroute volgens kaart 1 van bijlage 2 van de Notitie (zie verder bij punt 14);
- de vereiste diepgang van het onderzoek (zie verder bij punt 15, 16 en 17);
- naast de effecten op de Natura2000- en de EHS-gebieden ook de effecten op de overige natuurwaarden binnen het onderzoeksgebied (zie verder bij punt 19).

9

In het MER moet worden aangegeven en beargumenteerd welke beheermaatregelen, zowel op het luchthaventerrein zelf als daarbuiten, voorzien zijn om het vogelaanvaringsrisico te beperken en welke effecten die maatregelen mogelijk gaan hebben op de stand van de vogelpopulaties die in het onderzoeksgebied broeden, rusten of foerageren of er doortrekken tijdens de dagelijkse voedseltrek of de seizoenstrek.

Een uitspraak als in het Alders-advies (2e par. 4.3) dat bovengemiddelde beheermaatregelen naar verwachting niet nodig zullen zijn, is volstrekt onvoldoende. Ook in het onderliggende Vliegveiligheidsrapport wordt slechts vermeld dat er momenteel al preventieve en momentane bird control plaatsvindt en dat dit met de voorgenomen ontwikkeling van het vliegverkeer aangepast zal worden, maar wat dit kan gaan inhouden is ons in het geheel niet duidelijk. Als de maatregelen niet bekend zijn kan ook geen inschatting gemaakt worden van het aantal vogels dat op enigerlei wijze (van verstoring tot doding) slachtoffer zal worden. Uiteraard staan wij zeer kritisch tegenover ingrijpende beheermaatregelen en wij zullen deze beoordelen op onder andere noodzaak en effectiviteit en de mogelijkheid van alternatieve, minder ingrijpende, maatregelen. Het vangen van ganzen binnen een straal van 20 km, zoals dat rondom Schiphol gebeurt – hetgeen in de ruiperiode van 2013 al geleid heeft tot het doden van 10.000 vogels – kan en mag (ook) voor Lelystad geen oplossing zijn. Bovendien zijn bijvoorbeeld de Grauwe Gans, evenals de Brandgans en de Kolgans maar ook de Aalscholver soorten, waarvoor de Oostvaardersplassen als Natura2000-gebied is aangewezen, en bij een straal van 20 km zullen ook aangewezen soorten van andere Natura2000-gebieden getroffen worden.



Ondanks onze bezwaren zal naar onze mening ten behoeve van het onderzoek naar de mogelijke effecten voor Lelystad Airport echter toch minimaal uitgegaan moeten worden van het maatregelenpakket dat ook voor Schiphol geldt c.q. gaat gelden, voor zover niet definitief uitgesloten kan worden dat dergelijke maatregelen ook voor Lelystad Airport toegepast zullen worden.

10

Er zal specifiek voor de aangewezen broedvogelsoorten van de Oostvaardersplassen en de andere Natura2000-gebieden moeten worden onderzocht wat de gevolgen van verstoring door vliegtuiggeluid zijn.

Zowel in het IWWR-rapport 'Onderzoek versturende effecten van grote burgerluchtvaart' als in het rapport 'Verstorende effecten van groot vliegverkeer op broedvogels' van Bureau Waardenburg zijn conclusies getrokken ten aanzien van de moeras- en watervogels van de Oostvaardersplassen (waaronder reigerachtigen en roofvogels) op basis van theoretische gelijkenissen met enerzijds verstoringen van weide- en bosvogels door vliegverkeer en anderzijds verstoringen van een aantal Natura2000-soorten door wegverkeer. Of deze conclusies mogen worden getrokken zal echter getoetst moeten worden aan de hand van feitelijk onderzoek naar de effecten van vliegverkeer op de (aangewezen) moeras- en watervogelsoorten. Een soort als de Lepelaar is bijvoorbeeld bijzonder gevoelig in de vestigingsfase.

De rapporteurs noemen ook zelf onzekerheden in hun conclusies. In het rapport van Bureau Waardenburg staat bijvoorbeeld dat een vertaling naar de Natura2000 soorten "mogelijk wel te maken" valt (blz. 126).

11

Als onderdeel van het onderzoek naar de effecten op de natuur moet uitdrukkelijk worden gekeken naar de mate van verstoring op vogels die in de natuurgebieden in de omgeving van de luchthaven verblijven om er te rusten of te foerageren. Dit geldt zowel voor de Natura2000-gebieden (t.a.v. de instandhoudingsdoelstellingen voor de niet-broedvogels) als voor de EHS-gebieden (t.a.v. de wezenlijke waarden en kenmerken).

Wij zien namelijk dat in het Alders-advies (1e par. 4.3.) wel wordt ingegaan op de auditieve verstoring van broedvogels en op visuele verstoring, maar niet op de gevolgen van verstoring op (de aangewezen) niet-broedvogelsoorten.

12

Van en naar de Oostvaardersplassen vinden dagelijks voedselvluchten plaats ('s winters vooral van ganzen, 's zomers met name van aalscholvers en lepelaars) naar en van diverse andere gebieden waaronder het middengebied van Flevoland en de randmeren. Eenzelfde verschijnsel doet zich voor bij de andere Natura2000-gebieden in het onderzoeksgebied. De beschikbaarheid van foerageergebieden op geschikte vliegafstand van het verblijfsgebied is een belangrijke bepalende factor voor het reproductiesucces van broedvogels en de aantrekkelijkheid van het verblijfsgebied voor niet-broedvogels. Regelmatig vliegtuigverkeer kan vanwege de verstoring op de vliegroute tussen verblijfs- en foerageergebied ertoe leiden dat de vogels via een omweg gaan vliegen of een verderweg liggend foerageergebied gaan gebruiken. Voor aangewezen soorten van een Natura2000-gebied die elders foerageren leidt dit mogelijk tot het niet meer kunnen behalen van de instandhoudingsdoelstellingen.



Wij verzoeken daarom de effecten op de voedselvluchten onderdeel te laten zijn van het MER en dit dus niet te beperken tot de effecten voor de vogels die zich ten tijde van een verstoring in een natuurgebied bevinden.

13

Zoals hiervoor (bij punt 5) gesteld, is het tracé van de Oostvaardersdijk een belangrijke vogeltrekroute.

Onderzocht moet daarom worden welke effecten het voorgenomen vliegverkeer kan hebben op de vogeltrek.

14

Het IJsselmeer wordt in de Notitie niet genoemd als behorend tot het studiegebied. Bij gebruik van de basisvariant van de uitvliegroute in de baanrichting zuidwest (zie kaart 1 van bijlage 2 van de Notitie) wordt echter niet alleen over de Oostvaardersplassen op slechts een hoogte van 3000 voet (of nog minder) gevlogen, maar ook over het Markermeer en over het IJsselmeer tot halverwege de Oostvaardersdijk en de Afsluitdijk.

Het Natura2000-gebied IJsselmeer moet daarom ook opgenomen worden in het studiegebied, in ieder geval voor het onderzoek naar de effecten van de hier genoemde uitvliegroute.

15

In het kader van het MER zal voor de Natura2000-gebieden een passende beoordeling conform de Natuurbeschermingswet uitgevoerd moeten worden (tenzij voor een gebied overtuigend en zonder twijfel op grond van een effectenonderzoek kan worden aangetoond dat de voorgenomen ontwikkeling van de luchthaven geen negatieve effecten zal hebben op de natuurlijke kenmerken van het gebied of in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen voor de beschermde soorten waarvoor het gebied is aangewezen).

Een passende beoordeling vereist onder meer

- dat ook effecten onderzocht worden die weliswaar optreden buiten de Natura2000-gebieden zelf maar wel gevolgen hebben op de voor de gebieden aangewezen beschermde soorten (externe werking);
- een onderzoek naar de cumulatie van deze effecten met die van andere bestaande en voorgenomen activiteiten die een of meer van de Natura2000-gebieden belasten.

Uiteraard zijn de hiervoor bij punt 8 t/m 14 genoemde zaken ook van toepassing op de passende beoordeling.

16

Wij verzoeken om voor zover de passende beoordeling significant negatieve effecten niet kan uitsluiten in het MER beargumenteerd aan te geven

- of er geen andere bevredigende oplossing bestaat voor het bereiken van het doel dat met de ontwikkeling van de luchthaven wordt nagestreefd,
- en of er dwingende redenen van groot openbaar belang spelen die zwaarder wegen dan het belang van het beschermde natuurgebied,
- en zo ja,



- welke natuurwaarden (kwantitatief en kwalitatief) die verloren zouden gaan vooraf gecompenseerd moeten worden,
- hoe, waar en wanneer deze compensatie vorm zal worden gegeven.

17

In het algemeen moet ons inziens t.b.v. (milieu)effecten niet (alleen) worden uitgegaan van de meest waarschijnlijke cijfers, scenario's, e.d. maar van de worst case situaties binnen een waarschijnlijkheidsinterval van bijvoorbeeld 80%.

In het bijzonder vragen wij dit voor de mogelijke afwijkingen van de theoretische (PRNAV) routes, zowel qua ligging als qua hoogte.

In het kader van de Natuurbeschermingswet is het immers niet voldoende om te kunnen concluderen dat significante effecten waarschijnlijk niet zullen optreden, maar dient – mede op basis van de meest recente wetenschappelijke inzichten – aangetoond te worden dat dergelijke effecten uitgesloten kunnen worden.

18

Wij verzoeken in het kader van het MER te onderzoeken in hoeverre er brandstof zal worden gedumpt boven natuurgebieden (op het land of op het water) en wat de effecten daarvan (kunnen) zijn voor die gebieden.

19

Zowel in als buiten de natuurgebieden komen in Flevoland diersoorten voor die bescherming verdienen op grond van de Flora- en Faunawet, bijvoorbeeld de grauwe en blauwe kiekendief, patrijs, kwartelkoning, maar ook o.a. vleermuizen en rugstreeppadden.

Wij verzoeken in het MER

(i) te vermelden welke beschermde planten en dieren voorkomen binnen de invloedssfeer van de ontwikkeling van de luchthaven,

(ii) aan te geven welke effecten verwacht worden op de aanwezige soorten voor zover vermeld in Tabel 2 en 3 van de AMvB Art. 75 Flora- en Faunawet,

en (iii) – indien aan de orde – te motiveren op grond waarvan verondersteld wordt dat een Flora- en Faunawetsontheffing zal worden verleend.

Landschap

20

Rust en stilte resp. het ontbreken van mechanische geluiden, alsook ruimte en weidsheid resp. het ontbreken van niet-natuurlijke objecten die het uitzicht verstoren, moeten naar onze mening als aspect van landschappelijke waarden en van landschapsbeleving meegenomen worden in het onderzoek.

T.a.v. het proces

21

In de kabinetsreactie op het Alders-advies wordt terecht gewezen op het belang van een goede juridische verankering van de verdere ontwikkeling van Lelystad Airport in twee fasen.



Vogel- en Natuurwacht
Zuid-Flevoland

Wij verwachten een dergelijke verankering in het luchthavenbesluit, waarbij het volgende moet worden vastgelegd:

- onder welke condities niet tot de tweede fase mag worden overgegaan,
- welke (monitoring)gegevens tenminste als basis voor de evaluatie zullen dienen,
- de wijze waarop de evaluatie plaats zal vinden,
- de partijen die bij de evaluatie betrokken zullen worden.

Zeker het (moeten) inzetten van ingrijpende beheermaatregelen ter reductie van vogelaanvaringen dient naar onze mening te resulteren in het niet overgaan naar de tweede fase van de uitbreiding.

Zowel het aantal (bijna)botsingen met vogels als het aantal door beheermaatregelen getroffen vogels zal – uitgesplitst naar vogelsoort – ten behoeve van de evaluatie bijgehouden en publiekelijk beschikbaar gesteld moeten worden.

22

De aankomst- en vertekroutes dienen niet alleen in het MER, maar ook in het aanwijzingsbesluit vastgelegd te worden, anders is er onvoldoende garantie dat de geplande routes van kracht blijven.

Dit geldt ook voor de hoogtes op de routepunten. Op de kaarten in bijlage 2 van de Notitie ontbreken deze.

23

Wij vinden het van groot belang dat een systeem van precisienavigatie verplicht wordt gesteld voor al het zogenoemd groot vliegverkeer van en naar Lelystad Airport, teneinde te voorkomen dat natuurgebieden op een lagere hoogte dan wel op gevoeliger plekken worden overvlogen. De verplichting dient daarom expliciet als randvoorwaarde in het luchthavenbesluit te worden opgenomen.

Tot zover onze opmerkingen bij de Notitie. Wij stellen het zeer op prijs om te worden geïnformeerd over de verdere gang van zaken en de afwegingen die met betrekking tot de uitbreiding van Lelystad Airport worden gemaakt.

Namens het bestuur,

I.J.D. Hagens,
voorzitter

W.J. Kleefstra
coördinator Werkgroep Bescherming