



Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Directie Participatie
O.v.v. Ontwerpluchthavenbesluit Lelystad
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Almere, 28 juli 2014

Betreft: zienswijze op ontwerpluchthavenbesluit Lelystad Airport

Geachte heer, mevrouw

De Vogel- en Natuurwacht Zuid-Flevoland maakt graag gebruik van de gelegenheid een zienswijze in te dienen op het ontwerpluchthavenbesluit Lelystad Airport.

Wij zijn nog steeds van mening dat het buitengewoon onverstandig is een grote luchthaven bij Lelystad te positioneren vanwege de vele vogelrijke gebieden in de nabije omgeving. De toelichting op het ontwerpbesluit en de daaraan ten grondslag liggende stukken waaronder het MER-hoofdrapport en het deelrapport over vogels en vliegveiligheid hebben ons niet van het tegendeel kunnen overtuigen.

1. Er heeft ten onrechte geen systematisch veldonderzoek naar potentiële vogelaanvaringen plaatsgevonden.

Het rapport is niet gebaseerd op systematisch onderzoek naar de aantallen van de diverse soorten vogels die zich kunnen bevinden in de mogelijke vliegroutes. Ook niet in de B+variant die naar het zich laat aanzien de voorkeur heeft. Er heeft geen, ons inziens noodzakelijk, radar- of ander veldonderzoek plaatsgevonden waar wij bij onze zienswijze op de 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau' op hebben aangedrongen.

Het rapport is gebaseerd op deels willekeurige en verouderde gegevens uit onderzoeken, rapporten, tellingen en incidentele waarnemingen die met het oog op een ander doel zijn opgezet en uitgevoerd, en op onvoldoende onderbouwde inschattingen en indrukken (zie bijlage 1 voor de onderbouwing hiervan). De gebruikte rapporten geven geen duidelijkheid over vliegbanen en vlieghoogtes van vogels in de nabijheid van luchthaven Lelystad en de aangegeven aantallen zijn verouderd en over het algemeen te laag. Wij kunnen niet anders dan concluderen dat dit onderzoek onvoldoende basis is om gevaar voor de luchtveiligheid uit te sluiten.

2. Er had rekening gehouden moeten worden met te verwachten verdergaande maatregelen om vogelaanvaringen te voorkomen.

Nergens in de stukken is een risico-afweging te vinden waarin is nagegaan welke maatregelen nodig zullen zijn om het risico van vogelaanvaringen afdoende te reduceren. De conclusie in de toelichting op het ontwerpbesluit¹ dat *de kans op vogelaanvaringen adequaat is geminimaliseerd*, is niet onderbouwd en ongeloofwaardig. In het MER-hoofdrapport² wordt de suggestie gewekt dat er alleen incidenteel een vlucht uitgesteld moet worden om een vogelaanvaring te voorkomen, en er op het

¹ Blz. 62

² Blz. 56



luchthaventerrein vogels verjaagd of zo nodig gedood moeten worden. Daarnaast wordt verwezen naar een niet bestaand faunabeheerplan voor de luchthaven (zie bijlage 2). Hierdoor ontbreekt een beoordeling van het effect van afschot, verjaging en andere maatregelen buiten het luchthaventerrein in relatie tot de instandhoudingsdoelen van de relevante soorten van de nabijgelegen Natura2000-gebieden.

Gezien de ontwikkelingen rond Schiphol en de hoge aantallen grote vogels rondom luchthaven Lelystad zullen naar verwachting verdergaande maatregelen ter voorkoming van vogelaanvaringen zowel binnen als buiten de 6 km zone overwogen worden (zie bijlage 3 voor de onderbouwing hiervan). Maar verdergaande maatregelen zijn zeker in en direct rondom de Oostvaardersplassen (OVP) en andere Natura2000-gebieden niet mogelijk omdat ze leiden tot significante aantasting³ van de natuurwaarden van deze gebieden. Bovendien denken wij dat er geen effectieve maatregelen bestaan voor zo'n vogelrijke omgeving.

Het is onterecht dat hier in het MER geen rekening mee is gehouden. In onze reactie op de 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau' hebben wij reeds op het belang hiervan gewezen.

Wij verzoeken daarom met klem om ofwel geheel af te zien van een uitbreiding van luchthaven Lelystad ofwel eerst

- a) **een gedegen veldonderzoek uit te voeren** naar het risico van vogelaanvaringen, toegespitst op de locatie van luchthaven Lelystad, de gekozen routevariant en op de verschillende risicosoorten en de verschillende tijden van het jaar en momenten van de dag;
- b) **op basis van het veldonderzoek een faunabeheerplan op te stellen en de risicobeperkende maatregelen te benoemen** die nodig zijn om de kans op vogelaanvaringen te reduceren, uitgaande van 45.000 vliegtuigbewegingen per jaar en mede in het licht van de zware maatregelen die rond Schiphol genomen zijn;
- c) **de effecten van de risicobeperkende maatregelen te onderzoeken voor de natuur** in het algemeen, en in het bijzonder voor de instandhoudingsdoelstellingen van de OVP en andere in de nabijheid gelegen Natura2000-gebieden;
- d) **de gevolgen van de risicobeperkende maatregelen voor de exploitatie van de luchthaven in beeld te brengen.** Hierbij denken wij aan het uitstellen van vluchten en een verlaagde beschikbaarheid van de vliegroutes.

Pas op grond van de resultaten van bovengenoemde onderzoeken is het mogelijk om een weloverwogen luchthavenbesluit te nemen.

Hoogachtend,
namens het bestuur van de Vogel- en Natuurwacht Zuid-Flevoland

Inge Hagens
voorzitter

Wim Kleefstra
coördinator Werkgroep Bescherming

³ In het kader van de Natuurbeschermingswet



BIJLAGE 1: Het MER-deelonderzoek 4H 'Vogels & vliegveiligheid' is gebaseerd op deels willekeurige en verouderde gegevens uit onderzoeken, rapporten, tellingen en incidentele waarnemingen die met het oog op een ander doel zijn opgezet en uitgevoerd, en op onvoldoende onderbouwde inschattingen en indrukken.

1. Op blz. 12 staat dat *over het voorkomen buiten de natuurgebieden, inclusief informatie over de gebruikte vliegbanen, is gebruik gemaakt gepubliceerde gegevens zoals diverse SOVON-rapporten, expertise bij lokale deskundigen en eigen expertise.*

Wij vragen ons af welke bronnen in concreto gebruikt zijn voor de uitspraken over de gebruikte vliegbanen. In de genoemde water- en broedvogelrapporten van SOVON worden die in ieder geval niet genoemd en ook in de andere SOVON-onderzoeken die hier aangehaald worden, zijn vliegbewegingen niet doelbewust meegenomen. Het Flysafe BAMBAS (van defensie) dat als bron genoemd wordt is weliswaar een goed wetenschappelijk onderbouwd model, maar verouderd omdat het al jaren niet meer is bijgewerkt.

2. Op blz. 13/14 staat: *Voor iedere soort en/of soortgroep is beschreven waar de (vermoedelijke) vliegbanen liggen.*

En op blz. 58: *De vliegbanen zijn een inschatting van bewegingen tussen een slaap- en of rustplaats. Uit deze schatting is een orde-grootte afgeleid van risico's boven delen van de polders en perioden van het jaar. Meer precieze schattingen zijn op basis van de beschikbare gegevens niet mogelijk.*

Vermoedens en inschattingen over de ligging van vliegbanen van vogels vormen een te zwakke basis voor conclusies over de vliegveiligheid en de aard en omvang van de noodzakelijke vogelwerende maatregelen. Alleen gericht veldonderzoek gedurende alle seizoenen kan hier adequaat antwoord op geven.

3. *In de tabellen in hoofdstuk 2 is voor de meeste soorten het maximum seizoengemiddelde over een periode van 5 jaar gegeven. (blz.14)*

Daarmee wordt de basis gelegd voor een onjuist beeld van de risico's. De kans op een vogelaanvaring voor een individueel vliegtuig wordt wel degelijk (mede) bepaald door de seizoensmaxima, die twee keer zo groot zijn. Bovendien is het de vraag in hoeverre hiermee (o.a. in tabel 3.3) een eerlijke vergelijking mogelijk is met de situatie bij Schiphol.

4. Op blz. 15 staat: *Bij ongunstige weersomstandigheden wordt uitgeweken naar de Randmeren (eigen waarnemingen, S. van Rijn). Zo vlogen op 22 mei ruim 1.100 aalscholver parallel aan de ganzenweg (nabij Harderbroek) om later af te buigen naar het Wolderwijd. Dergelijke bewegingen richting randmeren vinden ook plaats over of nabij de luchthaven (mededeling D. Hoekstra). In perioden met veel wind raakt het Markermeer door opwerveling van fijne deeltjes langzaam troebel. Hierdoor nemen de foerageercondities (zicht) voor aalscholvers af en wijken de vogels uit naar de randmeren die minder snel vertroebelen en van zichzelf al helderder zijn dan het Markermeer (Noordhuis 2010). In of direct na een periode met veel wind zijn dus vliegbewegingen van aalscholvers langs en over de luchthaven te verwachten.*

Het uitwijken naar de Randmeren is een aantal keren waargenomen, maar is niet systematisch in het veld onderzocht. Niet duidelijk is, onder welke weersomstandigheden,



met name vanaf welke windkracht de vogels uitwijken. Wat is veel wind ? Van welk jaar is eigenlijk de waarneming op 22 mei ? In het rapport zelf staat op blz. 58: *De frequentie waarmee aalscholvers tijdens het broedseizoen in de randmeren foerageren, is thans niet bekend.* Daarmee is niet bekend hoe vaak vluchten uitgesteld moeten worden op de korte en lange termijn (bij 45.000 vliegtuigbewegingen per jaar). Dat is een risico voor de beschikbaarheid van de luchthaven.

5. Op blz. 16/17 staat: *Het aandeel van zowel Kievit als goudplevier dat gedurende de nacht buiten de Oostvaardersplassen foerageert, is onbekend.* En op blz. 22: *De Kieviten en goudplevieren die overdag in de Veluwerandmeren verblijven, waaiëren naar verwachting 's nachts uit over een groot gebied. Of hierbij ook in de omgeving van de luchthaven wordt gefoerageerd is onbekend; waarschijnlijk niet.*

En op blz. 24: *Voor beide soorten [grauwe gans en aalscholver], en ook andere soorten, is dit aspect [verblijfs- en foerageergebied voor de nog onvolwassen broedvogels] evenwel niet goed bekend.*

Dit toont aan dat nader onderzoek nodig is om de risico's te bepalen.

6. In hoofdstuk 2 wordt een overzicht gegeven van het voorkomen van vogels nabij luchthaven Lelystad. Behalve aan de Natura2000-gebieden en het landbouwgebied had ook de vogelbevolking van andere natuurgebieden onderzocht moeten worden. Er liggen namelijk talrijke EHS-gebieden binnen een straal van 30 km van de luchthaven, waaronder waterrijke gebieden zoals de Ooievaar- en Reigerplas en Natuurpark Lelystad.

In Natuurpark Lelystad ligt een (deel van) een ooievaarskolonie, op minder dan 3 km afstand van de startbaan. Ooievaars stijgen, gebruikmakend van thermiek, tot grote hoogte op. In het park bevindt zich ook groeiende aalscholverkolonie en op de plassen verblijven regelmatig grote groepen ganzen.

In het Knarbos, gelegen op 2 à 3 km van de startbaan, broeden belangrijke aantallen buizerds en houtduiven die niet alleen foerageren op het luchthaventerrein zelf, maar ook op de landbouwgronden onder het vliegpadd. Kok- en andere meeuwen maken daar ook gebruik van. Buizerds en haviken, die ook in het Knarbos broeden, stijgen in baltsvluchten tot grote hoogte op.

Deze feiten krijgen geen aandacht in de bespreking op blz. 24 of elders in het rapport. Op het risico van aanvaringen met vogels in het landbouwgebied wordt in de verdere analyse (hoofdstuk 3 e.v.) zelfs helemaal niet ingegaan. De dichtheid van de genoemde vogelsoorten op een plek zo kort na het opstijgen c.q. voor de landing kan echter tot grote risico's leiden.

7. De gegevens over de aantallen ganzen en zwanen die in de OVP slapen (blz. 27, tabel 2.16 en blz. 37) hebben betrekking op de jaren 1985-1994 en zijn daarmee sterk verouderd. Het aantal ganzen in Nederland (seizoensmaximum) is sinds deze periode namelijk verdubbeld.

Bij de door SOVON georganiseerde slaapplaatstelling rond de OVP in de winter van 2012/2013 zijn bijvoorbeeld meer dan 35.000 uitvliegende en meer dan 28.000 achterblijvende kolganzen geteld op 12 januari 2013. Op 1 december 2012 ging het om meer dan 17.000, resp. 13.000 kolganzen. Het totaal aantal kolganzen op de slaapplaatsen in de OVP was op 12 januari 2013 daarmee bijna 65.000. Dat is veel meer dan de ">10.000", die in het rapport staat !



Bij de brandgans ging het op 12-01-2013 om in totaal meer dan 25.000 (meer dan 20.000 op 01-12-12). Ook dat is veel meer dan de in de tabel genoemde "5.000 – 10.000" !

Op 12-01-13 zijn 100.437 ganzen (kolgans, brandgans en grauwe gans samen) geteld die het gebied in de ochtendschemer uitvlogen ofwel er achterbleven. Dat is een factor 10 meer dan de *10.000 ganzen* die op blz. 37 worden vermeld.

De resultaten van dezelfde telling geven deels ook een ander beeld dan tabel 3.1 op blz. 33: daar wordt het aantal passerende brandgansen aan de westkant van de luchthaven (tot aan 10 km) in de winterperiode geschat op 100 – 500, terwijl op 1 december 2012 ca. 8.400 brandgansen geteld zijn die de OVP aan de ZO-kant uitvlogen.

Het rapport gaat ten onrechte niet in op de duur van de uitvliegperiode. De ervaring bij de slaaplaatsstelling in de OVP in 2012/2013 en 2013/2014 wijst uit dat het 1,5 à 2 uur duurt voordat 90% van de in de schemer uitvliegende ganzen is vertrokken. Als daarbij het invliegen wordt meegenomen dan zijn er gedurende een aanzienlijk deel van de dag dus veel ganzen in de lucht.

Deze concrete voorbeelden benadrukken het belang van een gedegen systematisch veldonderzoek.

8. In de bespreking van seizoenstrek in par. 2.4 en 3.2 is ten onrechte geen aandacht besteed aan de aankomst en het vertrek van wintergasten in natuurgebieden in de omgeving van Lelystad. Het gaat bijvoorbeeld om kol- en brandgansen die 's winters in de OVP, maar ook elders (Lepelaarplassen, etc.) verblijven en om kleine zwanen in de Veluwerandmeren. Aan het eind en begin van hun tocht doorkruisen de vogels verschillende luchtlagen.
9. In par 3.2 van het rapport wordt ingegaan op verschillende verschijningsvormen van de seizoenstrek: in de nazomer wegtrekkende watervogels, diverse soorten doortrekkende vogels in het voor- en najaar, de ruitrek van de grauwe ganzen, en de najaarsaankomst en sneeuw- en vorstrushes van ganzen. Het gaat daarbij om vogels die op min of meer grote hoogte in de ruime omgeving van Lelystad doortrekken, en om vogels die vertrekken dan wel arriveren en daarbij verschillende hoogtes doorkruisen. In alle genoemde gevallen betreft het vliegbewegingen (ook) boven de 300 m.

Op blz. 50 en 51 wordt aanvullend over de vertrekkende watervogels in de nazomer en over de doortrekkende ganzen opgemerkt dat het rond Lelystad om hogere aantallen gaat dan rond Schiphol.

Het is onze indruk dat deze vliegbewegingen ten onrechte niet zijn meegeteld in figuur 4.1. Die figuur is namelijk gebaseerd op *het aantal vogels dat in verschillende stroken in het verlengde van de baan kan passeren* (blz. 54). Bij de B+routevariant, maar ook bij andere varianten, wordt echter op minder dan 3.000 voet een groot traject gevlogen dat niet in het verlengde van de baan ligt. De bovengenoemde vliegbewegingen vinden dus plaats in dezelfde luchtlaag als het vliegverkeer en zijn daarmee relevant voor het risico op een aanvaring.
10. In tabel 3.3 op blz. 50 wordt de talrijkheid van de risicosoorten in de omgeving van de luchthaven weergegeven, en wel *een inschatting van het aantal vogels dat binnen een straal van 5 km dagelijks aanwezig is en dus geregelde vliegbewegingen kent*.



De grens van 5 km is in het rapport gekozen *omdat tot die afstand ook groot verkeer lager dan 300 m vliegt* en omdat *het gros van deze vliegbewegingen* [nl. van watervogels van en naar hun foerageergebied] *zich naar schatting afspeelt op hoogtes 0-300 m* (blz. 53).

De grens van 5 km is dus niet gebaseerd op systematisch veldonderzoek naar de vlieghoogtes. Als een grens van 10 km gekozen wordt telt de OVP voor de helft mee, waardoor de aantallen veel hoger zijn en bijvoorbeeld de grauwe gans zeker wel van toepassing is.

In tabel 4.1 op blz. 53 (hoofdstuk Conclusie en discussie) is de grens van 5 km ook aangehouden. De cijfermatige onderbouwing van dit hoofdstuk is alleen al daardoor aanvechtbaar.

11. In tabel 3.3 en 4.1 wordt voor de aalscholver het aantal 1-100 genoemd, met de zijdelingse opmerking dat het aantal incidenteel veel hoger is.

Daarmee wordt de suggestie gewekt dat een incidenteel hoger aantal geen extra risico vormt. Bovendien is niet eens bekend hoeveel hoger het aantal is en hoe vaak incidenteel is; zie hiervoor bij punt 4.

12. Op blz. 54 wordt vermeld dat *een interview met medewerkers van Vliegveld Lelystad heeft geleerd dat in de directe omgeving van het vliegveld geen grote aantallen watervogels geregeld pleisteren of overvliegen (uitgezonderd aalscholwers)*

Wij vragen ons af of die medewerkers genoeg expertise hadden en of ze ook (voldoende vaak) 's avonds c.q. bij donker aanwezig zijn geweest.

13. Op blz. 57 stelt het rapport: *Op het eerste gezicht liggen de aantallen vogels van risicosoorten rond beide vliegvelden in dezelfde orde van grootte (tabel 3.3).*

Zowel de tabel zelf als de tekst in par. 3.5 noemt echter grotere aantallen voor Lelystad aan bijv. aalscholwers, lepelaars, ganzen en eenden; alleen voor meeuwen gaat het om een kleiner aantal dan voor Schiphol. En wij hebben bovendien o.a. in punt 5 al aannemelijk gemaakt dat de werkelijke cijfers voor Lelystad veel te laag zijn ingeschat.

Het is dan ook onbegrijpelijk op welke grond verderop op blz. 57 wordt gesteld dat *door de relatieve lage aantallen bewegingen (pagina 55) in de directe omgeving van Lelystad het risico voor de vliegveiligheid hier opgeteld lager zal liggen dan op Schiphol*. Voor Schiphol ontbreken een vergelijkbare tabel 4.2 en figuur 4.1 die die bewering zouden moeten staven. De enige tabel in het rapport met een vergelijking van Lelystad met Schiphol is tabel 3.3 die juist wijst op een een groter risico in de directe omgeving (0-5 km) van Lelystad !

14. *Met actieve bird-control (verjagen) kan binnen de hekken van het vliegveld het aanvaringsrisico laag worden gehouden, volgens het rapport op blz. 58.*

Dit strookt niet met de ervaring bij Schiphol, die uitwijst (blz. 48) dat *ondanks grote inspanning vogels tot zeer nabij het banenstelsel kunnen komen en als ze daar kunnen foerageren, vliegbewegingen ten dele over het banenstelsel gaan; en dat de meest aanvaringen dan ook plaatsvonden op de baan die het meest door agrarische gronden wordt omgeven.*



Wij zien als extra risico dat door de aanpassingen op het luchthaventerrein, om dit geschikt te maken voor grotere vliegtuigen, dit aantrekkelijker voor vogels kan worden, bijvoorbeeld door een groter areaal aan kort gras. Het rapport gaat hier niet op in.

15. In het rapport zelf wordt op blz. 58 (onder 'Leemten in kennis') toegegeven dat de vliegbanen, de frequentie van het gebruik ervan, de vlieghoogtes en de desbetreffende aantallen vogels zijn ingeschat op basis van gepubliceerde gegevens over vooral aantallen pleisterende vogels.

De aangehaalde onderzoeken zijn niet gericht op het in kaart brengen van vliegbewegingen bij luchthaven Lelystad. En voor zover in het rapport wel gebruik gemaakt is van veldwaarnemingen, gaat het om slechts enkele gevallen en niet om systematisch veldonderzoek.

Tenslotte, in het rapport wordt op blz. 58 gesteld dat veldwaarnemingen nodig zijn voor een meer gedetailleerde analyse en dat daarmee een meer gedetailleerd beeld van de risico's van vogelaanvaringen kan worden verkregen.

Met de voorgaande punten⁴ hebben wij duidelijk gemaakt dat het huidige rapport geen betrouwbaar beeld geeft van de vogelaanvaringsrisico's, en dat de risico's – in ieder geval op onderdelen – aanzienlijk groter zijn dan aangegeven. Naar onze overtuiging zal een onderzoek op basis van systematische veldwaarnemingen het beeld dat het rapport van de risico's schetst rechtzetten, en dus niet alleen maar detailleren.

Een wetenschappelijk verantwoord veldonderzoek is nodig om onderbouwde uitspraken te kunnen doen over de risico's van vogelaanvaringen. Anders kunnen er ook geen uitspraken gedaan worden over de maatregelen die noodzakelijk zijn ter reductie van die risico's. En kunnen de consequenties daarvan voor de Natura2000-gebieden niet in beeld worden gebracht.

⁴ NB De genoemde punten vormen overigens niet een uitputtende opsomming van alle – in onze ogen – tekortkomingen van het deelonderzoek.



BIJLAGE 2: Er is geen faunabeheerplan voor luchthaven Lelystad.

Populatiereducerende maatregelen om aanvaringen van vliegtuigen met vogels op en rond de luchthaven te voorkomen moeten beschreven zijn in een faunabeheerplan. Hierin wordt ook inzicht gegeven in de aantallen eventueel te doden dieren en hoe die zich verhouden tot de instandhoudingsdoelen voor de betreffende soorten in nabijgelegen Natura2000-gebieden.

Het MER-hoofdrapport (blz. 58) vermeldt: *“De Fauna Beheer Eenheid in de provincie Flevoland heeft in haar Faunabeheerplan (FBP) aangegeven te streven naar het voorkomen van schade aan vliegverkeer. Voor het beheer van fauna staat bovendien aangegeven dat handelingen om dieren te verontrusten, vangen of doden in principe verboden zijn. Wanneer er geen andere bevredigende oplossing bestaat en indien geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort kan hiervan worden afgeweken voor o.a. het belang van de veiligheid van het luchtverkeer.”*

In het Faunabeheerplan Flevoland 2014 - 2018 zelf staat op blz. 28 slechts *“De FBE streeft ernaar schade aan vliegverkeer volledig te voorkomen. De FBE zal in beginsel geen beheermaatregelen uitwerken ten behoud van de vliegveiligheid. De verantwoordelijkheid voor de vliegveiligheid ligt bij de beheerder van vliegveld Lelystad. De FBE zal wel afstemming zoeken met de beheerder van het vliegveld in het kader van invulling geven aan planmatig duurzaam beheer. Vliegveld Lelystad maakt een eigen faunabeheerplan.”*

In de aanvraag Verlenging ontheffing Flora en Faunawet Lelystad Airport d.d. 26 februari 2014 lezen wij echter dat *“het Faunabeheerplan voor Lelystad Airport integraal onderdeel uitmaakt van het Faunabeheerplan van de WBE voor geheel Flevoland en als bijlage hierin is opgenomen.”*

De conclusie is dat er geen vigerend faunabeheerplan voor luchthaven Lelystad bestaat en dat de verantwoordelijkheid voor het opstellen van zo'n plan onduidelijk is.



BIJLAGE 3: De situatie bij Schiphol en wat dit voor luchthaven Lelystad kan betekenen.

1. Vogelaanvaringsrisico

De toelichting bij het ontwerpbesluit stelt in het kader van de vliegveiligheid op blz. 62 het volgende:

"Met betrekking tot vogels constateert het MER dat dicht bij de luchthaven met name aalscholvers en ganzen problemen kunnen geven. De exploitant zal adequate voorzieningen inrichten om vogels zoveel als mogelijk van het luchthaventerrein te verjagen."

Het verjagen van vogels van het luchthaventerrein adresseert de genoemde problemen met de aalscholvers en ganzen echter in het geheel niet.

De toelichting vervolgt met:

"Verder weg van de luchthaven is de kans op vogelaanvaringen gering vanwege de verschillen in vlieghoogte van vogels en vliegtuigen. Aldus is de kans op vogelaanvaringen bij realisering van het voornemen adequaat geminimaliseerd."

Het gestelde in de laatste zin is noch hier, noch in het MER onderbouwd en is niet te rijmen met de cijfers in de tabel 3.3 op blz. 50 van het MER-deelrapport 4H "Vogels en vliegveiligheid", nog afgezien van de kanttekeningen die wij hebben bij die cijfers⁵. De tabel laat namelijk zien dat het aantal relatief zwaardere vogels in de omgeving van luchthaven Lelystad groter is dan in de omgeving van Schiphol. En rond Schiphol is al sprake van aanzienlijk verdergaande maatregelen dan wat voor luchthaven Lelystad is voorzien.

2. Beperkingen nieuwe ruimtelijke ingrepen

Voor elke luchthaven dienen op grond van internationale regelgeving aan een zone van 6 km rondom allerlei beperkingen worden opgelegd. De International Civil Aviation Organization (ICAO) beveelt echter aan om de 6 km zone uit te breiden naar 13 km rond luchthavens voor beperkingen m.b.t. vogelaantrekkende werking. Na onderzoek van Arcadis is besloten een gebied ten zuidoosten van Schiphol te begrenzen in de 13 km zone. Het gaat hierbij vooral om beperkingen in de aanleg/ontwikkeling van extramurale opslag (viskwekerijen, vuilnisbelten etc.), natuurgebieden (in de breedste zin van het woord) en groot open water (meer dan 3 ha aaneengesloten). In principe mogen deze ontwikkelingen niet tenzij aan allerlei voorwaarden voldaan wordt die er voor zorgen dat het aantal baankruisingen niet toeneemt. Het gaat hierbij om nieuwe ontwikkelingen inclusief (nieuwe) inrichtingsmaatregelen in het kader van natuurbeheer of compensatiemaatregelen in verband met schade aan de natuur elders.

Voor het gebied rondom de luchthaven Lelystad zou een uitbreiding van de 6 km zone naar 13 km grote gevolgen hebben voor het Natura2000-gebied Oostvaardersplassen (OVP). Het 6 km-beperkingengebied in verband met vogelaantrekkende werking in het voorliggende ontwerpbesluit omvat al een deel van de OVP en bijvoorbeeld ook het ganzenrijke Oostvaardersveld (een waardevol EHS-gebied). Bij een straal van 10 km rondom de startbaan zou al meer dan de helft van de OVP alsmede een aantal

⁵ In bijlage 1 bij deze zienswijze, met name in punt 7, hebben wij al aangetoond dat de situatie bij Lelystad nog aanzienlijk 'slechter' is dan de tabel weergeeft. Daarnaast zal ook de autonome ontwikkeling van vogelsoorten in de omgeving van de luchthaven, zoals een te verwachten toename van de Nijlgans en Canadese Gans (MER-deelrapport 4H blz. 56) daaraan bijdragen.



compensatiegebieden voor foeragerende kiekendieven binnen de beperkingenzone vallen, en bij een straal van 20 km de gehele OVP.

Potentieel gaat het om grote beperkingen in de mogelijkheden voor de aanleg en (her)inrichting van nieuwe natuur en natuurcompensatie binnen de OVP en daarbuiten, bijvoorbeeld voor de inrichting van het Oostvaardersveld en kiekendievenfoerageergebieden op nieuwe, betere locaties. Maar ook zouden beheermaatregelen in de OVP zelf die noodzakelijk zijn in het kader van het beheerplan, hierdoor mogelijk niet uitgevoerd kunnen worden. Het is waarschijnlijk dat dit significante problemen zou opleveren voor het behalen van de instandhoudingsdoelen van de OVP.

3. Populatiereductie

Elk land heeft de verplichting om de kans om aanvaringen tussen vogels en vliegtuigen zoveel mogelijk te beperken. Populatiereductie van verschillende risicosoorten is daar geen verplicht onderdeel van, maar wordt wel op grote schaal ingezet. De NRV (Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen) en de provincies hebben het noodzakelijk gevonden om voor Schiphol een apart Faunabeheerplan op te stellen voor de 10 km zone waarin allerlei vormen van populatiebeheer toegepast worden. De NRV/ en het ministerie van I&M hebben het ook mogelijk gemaakt dat er in het kader van vliegveiligheid vangacties met doding door CO₂ plaatsvinden in een straal van 20 km rondom de banen met daarbovenop nog een 'wbe-grondgebiedellips', wat in de praktijk neerkomt op vangacties tot 23 km vanaf de banen van Schiphol. Deze vangacties vinden in de gehele zone plaats ongeacht de (veronderstelde) binding van deze ganzen met Schiphol. Gezien deze ontwikkelingen rond Schiphol en het grote aantal ganzen en andere grote vogels bij luchthaven Lelystad valt te vrezen dat op den duur gelijke middelen worden ingezet.

Grootschalige vangacties/dodingsacties/populatiereductie in de OVP, niet alleen voor ganzen maar voor meerdere risicosoorten zoals aalscholvers, reigers, eenden en roofvogels zoals kiekendieven en zeearend zullen direct leiden tot een ernstige aantasting van de natuurwaarden van de OVP en in strijd zijn met de instandhoudingsdoelen. Ook buiten de OVP zullen grootschalige vang- en dodingsacties ernstige gevolgen hebben.

4. Beperkingen voor het vliegverkeer

Op blz. 56 van het MER-hoofdrapport staat dat *voor vogelaanvaringen geldt dat vliegroutes die kunnen kruizen met vliegroutes van vogels in aanvaringsgevoelige periodes zoveel mogelijk worden vermeden (bijvoorbeeld door een start tijdelijk uit te stellen)*. Nergens staat overigens vermeld hoe, en met name op basis van welke informatie, dit soort beslissingen in de praktijk genomen gaat worden. Ook ontbreekt een inschatting van het aantal keren dat zo'n ingreep nodig zal zijn en van de duur ervan. Deze informatie is wel relevant voor de exploitatie van de luchthaven Lelystad.