Geachte Kamerleden,

Het militair gebruik van het Nederlandse luchtruim wordt ingegeven door de grondwettelijke taak die is belegd bij het ministerie van Defensie voor het waarborgen van de nationale veiligheid, de bewaking van het Nederlandse luchtruim en verantwoordelijkheidsgebied, de internationale inzet in conflictsituaties en de bestrijding van terrorisme en mogelijke toekomstige dreigingen. Naast deelname aan deze crisisbeheersingsoperaties wordt Defensie ook ingezet voor humanitaire missies en nationale taken.

Defensie is gebruiker, beheerder, en door middel van de Quick Reaction Alert (QRA) en grondgebonden luchtverdediging, beveiliger van het Nederlandse luchtruim. Het ministerie van Defensie, als een van de twee verantwoordelijke ministeries voor luchtvaart, kent in het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) een belangrijke luchtruimgebruiker. Het materieel van CLSK bestaat uit een mix van jacht- en transportvliegtuigen, gevechts- en transporthelikopters en lesvliegtuigen. Om met deze luchtvloot te kunnen opereren maakt CLSK gebruik van zeven militaire luchthavens vanwaar deze vliegtuigen dagelijks hun trainings- en operationele vliegoperaties uitvoeren in haar oefengebieden. Deze vliegoperaties zijn nodig om de inzetbaarheid en getraindheid van het materieel en de bemanningen op een hoog niveau te houden.

Gezien het feit dat vogels en vliegtuigen beide gebruik maken van het luchtruim, komen ze elkaar ook tegen in de vorm van botsingen, zogenaamde vogelaanvaringen. Vogelaanvaringen komen wereldwijd voor in zowel de civiele als militaire wereld en veroorzaken daarbij soms veel schade. Grote vogels als eenden en ganzen of in groepen levende vogels, zoals spreeuwen, meeuwen en kieviten, veroorzaken meer schade dan kleine (los vliegende) vogels. Vanwege de grote gevolgen die een aanvaring met vogels kan hebben, is het CLSK er alles aan gelegen om vogelaanvaringen te voorkomen. Onderscheid wordt gemaakt in lokale vogelaanvaringen (op het vliegveld en in de directe omgeving daarvan) en en-route aanvaringen (de vluchtfases buiten het vliegveld). Een korte omschrijving van de aanpak die CLSK hanteert wordt hieronder gegeven.

Lokale vogelaanvaringen

Een goede preventie van vogelaanvaringen valt of staat in de eerste plaats met het juiste terreinbeheer. Vegetatie, rust- of nestlocaties en beschikbaarheid van voedsel bepaalt of vogels iets te zoeken hebben op een luchthaven en of risicosoorten zoals ganzen en meeuwen worden aangetrokken. Door het jarenlang uitvoeren van terreinbeheer is de vogeloverlast op de militaire velden beperkt. In de tweede plaats worden vogels actief verjaagd vanaf het vliegveld door deskundig personeel. Hulpmiddelen die hierbij goed en effectief werken zijn angstkreten, knalpatronen, laser en het actief wegvangen en elders loslaten van roofvogels. Als laatste redmiddel wordt afschot toegepast, dit wordt tot een minimum beperkt omdat het niet leidt tot een afname van vogels op het veld, en om effecten op natuur te minimaliseren. Afschot wordt beperkt tot de luchthaven zelf.

Buiten de luchthaven wordt preventief opgetreden tegen nieuwe ontwikkelingen die vogels aantrekken. De regels hiervoor zijn opgenomen in het Luchthavenbesluit, denk hierbij aan zones waarbinnen bijvoorbeeld geen vuilstorten in de open lucht mogen worden gerealiseerd of waterplassen mogen worden aangelegd, omdat die grote hoeveelheden meeuwen aantrekken. Bovendien biedt de huidige technologie van vogelradars de mogelijkheid om vogelbewegingen zowel op, maar zeker ook buiten luchthavens (de vogelbeperkingszone uit het Luchthavenbesluit) in kaart te brengen. Hierdoor wordt niet alleen het personeel dat verantwoordelijk is voor het vogelvrij houden van de luchthaven (bird control) van informatie voorzien, maar ook de luchtverkeersleider. Het gebruik van vogelradars door bird control is inmiddels op de meeste Nederlandse (militaire) luchthavens een feit.

En-route vogelaanvaringen

De militaire luchtvaart opereert op lage hoogtes en komt onderweg vaker vogels tegen dan de civiele luchtvaart die op 10 km hoogte van A naar B vliegt. Vanwege de hoge snelheid zijn de gevolgen van een vogelaanvaring al snel groot. Om vogelaanvaringen onderweg te voorkomen, maakt CLSK gebruik van radars die de dichtheid aan vogels in de lucht meten. Dit gebeurt al dertig jaar met behulp van haar eigen luchtgevechtsleidingsradars, maar tegenwoordig ook met het internationale netwerk van weerradars in Europa. Bij te veel vogels in de lucht (op een schaal van 1-8) worden waarschuwingen of restricties afgegeven in een resolutie van 1o x 1o tot een hoogte waarboven het weer veilig is. Bij restricties wordt niet beneden de opgegeven hoogte gevlogen, met uitzondering van starten en landen. Het aandeel vogelaanvaringen met schade is met 45% afgenomen en leverde een kostenbesparing op van vele miljoenen euro per jaar ten opzichte van landen die geen waarschuwingssysteem gebruiken[[1]](#footnote-1).

Samengevat

Door in de eerste plaats een specifiek terreinbeheer toe te passen, waardoor de luchthaven onaantrekkelijk wordt gemaakt voor risicosoorten, aangevuld met lokale maatregelen om vogels te verjagen heeft CLSK het aantal lokale vogelaanvaringen drastisch verminderd. Door in de tweede plaats regelgeving in de nabijheid van de luchthavens om nieuwe initiatieven die vogels aantrekken tegen te kunnen houden/aan te passen, in combinatie met monitoring door een vogelradar, wordt ook in de directe omgeving rondom luchthavens het aantal vogelaanvaringen verminderd. Specifiek voor Defensie worden waarschuwingen of restricties aan het en-route laagvliegen opgelegd wanneer te veel vogels in de lucht zijn. De huidige set aan middelen is voldoende om veilig te kunnen vliegen.

1. Van Gasteren *et al*. 2019 Aeroecology meets aviation safety: Early warning systems in Europe and the Middle East prevent collisions between birds and aircraft. Ecography. [↑](#footnote-ref-1)