

Vergaderjaar 2018–2019

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 632

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 mei 2019

Tijdens het AO vliegveiligheid van 3 april jl. (Kamerstuk 29 665, nr. 359) heeft lid Kröger verzocht om alle onderzoeken die zijn gedaan naar de risico's op vogelaanvaringen rond Lelystad Airport op een rij te zetten en daarbij aan te geven of en wanneer deze informatie aan de Kamer is gestuurd.

Ter uitvoering van dit verzoek is specifiek gekeken naar onderzoeken over het risico op vogelaanvaringen rond Lelystad Airport. Hieronder zijn de onderzoeken chronologisch op een rij gezet. Hierbij is als startpunt gekozen, het door de Alderstafel Schiphol in 2008 uitgebrachte advies over de toekomst van de mainport voor de middellange termijn en de daarmee verband houdende toekomst van Lelystad Airport. Naast de onderzoeken die specifiek zijn verricht voor Lelystad Airport in het kader van de MER2014 en de actualisatie van de MER2018 die in het overzicht worden genoemd, is er gezocht naar andere onderzoeken over vogelaanvaringen die een relatie hebben met de uitbreiding van luchthaven Lelystad. Hierbij is op internet gezocht via websites en zoekmachines en zijn experts benaderd. Hieronder het overzicht:

1. In de Lange termijn verkenning Schiphol¹ van maart 2008 wordt ingegaan op de locatiekeuze voor Lelystad Airport in relatie tot vogelaanvaringen. Het effect van vliegen op natuurontwikkeling wordt beschreven en er wordt stilgestaan bij de veiligheid van de luchtvaart als de kans op vogelaanvaringen toeneemt. Daarna heeft de Alderstafel nadere studie tot de locatiekeuze verricht (zie verder 3 en 4).
2. In 2009 is er een MER opgesteld voor een nieuw aanwijzingsbesluit voor Lelystad Airport². In dit MER 2009³ en de bijlage externe veiligheid wordt een relatie gelegd tussen het vogelaanvaringsrisico

¹ Kamerstuk 29 665, nr. 85

² *Stcrt. 2009, nr. 16623 en Kamerstuk 29 665, nr. 138*

³ *Bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 2*

en externe veiligheid. De verwachting is dat het aanvaringsrisico op een acceptabel niveau kan worden gebracht door middel van een goed actief en passief vogelbeleid. In het MER zelf wordt geconcludeerd dat startend verkeer minimaal met 3.000 voet over de Oostvaardersplassen dient te vliegen. De conclusie is dat hierdoor het risico op vogelaanvaringen aanvaardbaar is.

3. In 2009 verscheen een rapport van Alterra met de titel «Uitbreiding vliegverkeer Lelystad Airport en alternatieve locaties in relatie tot «natuurontwikkeling» in de regio»⁴. Dit rapport over de verstoring van vogels (dus niet over het aanvaringsrisico's met vliegtuigen) bracht een discussie op gang over de hoogte waarop er verstoring plaatsvindt. Naar aanleiding hiervan heeft de Alderstafel professor Siepel van de WUR en toenmalig directeur van Alterra, opdracht gegeven om in een samenwerking tussen Alterra en Waardenburg de verstoring van vogels nader te onderzoeken op basis van feitelijke gegevens. Dit onderzoek heeft geleid tot de normstelling dat er tot 3.000 voet kans is op verstoring. Vervolgens is aan de Alderstafel in 2012 afgesproken dat Natura 2000 gebieden op minimaal 3.000 voet moeten worden overvlogen en dat er door startend of landend verkeer van Lelystad niet over de Oostvaardersplassen wordt gevlogen. Deze afspraak was leidend bij het ontwerp van de nadering- en vertrekroutes voor Lelystad Airport.
4. Op 30 maart 2012 volgt het Aldersadvies⁵ over de locatiekeuze. In dat kader is ook onderzoek gedaan naar vogels en vliegveiligheid⁶. Dit is als bijlage bij het Aldersadvies op 31 maart 2012 naar de Kamer is gestuurd.
5. Vervolgens is in het kader van het MER 2014 onderzoek gedaan naar het risico op vogelaanvaringen. In dat onderzoek zijn vogelbewegingen van en naar Natura 2000-gebieden en de kans dat de betrokken vogels daarbij luchtlagen gebruiken waarin ook het vliegverkeer van en naar Lelystad Airport vliegt onderzocht. Het onderzoek naar het risico spitste zich met name toe op de luchtlaag tussen 0 en 300m omdat daar de kans op vogelaanvaringen verreweg het grootst is. Op 13 juni 2014 is het MER 2014 naar de Kamer gestuurd⁷.
6. In het kader van de actualisatie van het MER is aanvullend onderzoek verricht naar het risico op aanvaringen met trekvogels op de aansluitroutes in de hoogteband tussen 1.800 en 3.200m. De actualisatie van het MER is op 21 februari 2018 naar de Kamer gestuurd⁸.
7. Na de actualisatie van het MER is aanvullend onderzoek uitgevoerd. Dat onderzoek richtte zich op het risico van vogelaanvaringen in de hoogteband tussen 0 en 1.800m. Dit is op 20 juni 2018 naar de Kamer gestuurd⁹.

In de beantwoording van de Kamervragen van de leden Van Raan en Wassenberg van 26 maart jl.¹⁰ heb ik de inhoud van deze onderzoeken en de conclusies uiteengezet. Uit deze onderzoeken is naar voren gekomen dat monitoring van de vogelbewegingen in de directe omgeving van de luchthaven volstaat.

Ten behoeve van de monitoring zijn de volgende rapporten verschenen:

⁴ <http://edepot.wur.nl/422978>, Alterra, rapport 1925, november 2009

⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 109

⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 109 Bijlage

⁷ Kamerstuk 31 936, nr. 202

⁸ Kamerstuk 31 936, nr. 462

⁹ Kamerstuk 31 936, nr. 488

¹⁰ Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 2058

8. Vooruitlopend op de nulmeting is in 2016 een voorstel voor monitoring opgesteld: «Monitoring vogels rond vliegveld Lelystad», 21 december 2016, bureau Waardenburg. <https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/luchthavens/lelystad+airport/documenten+lelystad+airport/HandlerDownloadFiles.ashx?idnv=1325168>
9. De nulmeting zelf: «Vliegbewegingen van vogels rond Lelystad Airport in relatie tot vliegveiligheid en Natura 2000, Nulmeting 2017–2018», 11 oktober 2018, Bureau Waardenburg, is te vinden op de volgende site:

<https://www.uitbreidinglelystadairport.nl/uploads/documents/17-0139-rapport-nulmeting-vogels-vliegveld-lelystad-def-20181010.pdf>

Het resultaat van de nulmeting heeft geen bijzonderheden opgeleverd, en bevestigt het beeld dat in de MER is bepaald. Op basis van de nulmeting wordt het vervolg van de monitoring bepaald. De uitkomsten van het monitoringsplan zijn ook meegenomen bij het opstellen van het Faunabeheerplan voor Flevoland 2019–2023. Zie hiertoe de volgende documenten:

10. Faunabeheerplan Flevoland 2019–2023; Van Bommel Faunawerk en CLM in opdracht van de Faunabeheereenheid Flevoland: <http://faunabeheer-flevoland.nl/views/images/Faunabeheerplan%20Flevoland%202019-2023.pdf>
11. Faunabeheerplan Lelystad Airport 2018–2023; Bureau Waardenburg in opdracht van Lelystad Airport: http://faunabeheer-flevoland.nl/views/images/180103_Faunabeheerplan_Airport_Lelystad-_correcties_verwerkt.pdf

Uit voorgaande blijkt dat er sinds de verkenning naar de locatiekeuze op systematische wijze is gewerkt aan onderzoek naar de risico's op vogelaanvaringen en dat de opgedane inzichten steeds op zorgvuldige wijze zijn meegenomen bij de vervolgstappen van de besluitvorming. Kritische inbreng van de omgeving heeft mede geleid tot vervolgonderzoeken. De studies die in de loop der jaren zijn verricht, laten een consistent beeld zien. Dit neemt niet weg dat er door diverse bewonersorganisaties, belangengroepen en deskundigen nog steeds zorgen of kritische opvattingen worden geuit over het risico op vogelaanvaringen. Deze opinies, onder meer naar voren gebracht tijdens het rondetafelgesprek vogels en vliegveiligheid op 27 maart jl., in gesprekken op het ministerie en tijdens bijeenkomsten, mails en brieven, zijn meegewogen bij de besluitvorming. De conclusie is dat de onderzoeken een representatief beeld geven van het risico op vogelaanvaringen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga