

Vergaderjaar 2018–2019

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 588

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN
WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 april 2019

Hierbij beantwoord ik de schriftelijke vragen van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat, ingediend op 29 maart jl., aan de Minister van IenW naar aanleiding van het rondetafelgesprek Vliegveiligheid en vogelaanvaringen op 27 maart 2019.

Vraag 1

Op welke locaties in de B+ routeset van Lelystad Airport worden Natura 2000-gebieden lager overgevlogen dan aanbevolen in het Alterra-rapport van De Molenaar en Ottburg uit 2009? Vindt u dit een probleem?

Antwoord 1

Het rapport van Alterra uit 2009 met de titel «uitbreiding vliegverkeer Lelystad Airport en alternatieve locaties in relatie tot «natuurontwikkeling» in de regio» heeft alleen betrekking op verstoring van vogels. In het rapport is expliciet opgenomen dat het rapport niet gaat over aanvaringsrisico's met vliegtuigen.

De Alderstafel heeft professor Siepel (WUR / toenmalig directeur van het Centrum Ecosystemen van Alterra), opdracht gegeven om samen met Alterra en Waardenburg de verstoring van vogels nader te onderzoeken op basis van feitelijke gegevens. Dit omdat er verschillende inzichten waren over tot welke hoogte vogelverstoring aan de orde is. Dit onderzoek heeft geleid tot de normstelling dat tot 3.000 voet kans is op verstoring. Vervolgens is aan de Alderstafel in 2012 afgesproken dat Natura 2000 gebieden op minimaal 3000 voet moeten worden overvlogen en dat de Oostvaardersplassen niet worden overvlogen. Deze afspraak is gerespecteerd bij het ontwerp van de nadering- en vertrekroutes voor Lelystad Airport.

Vraag 2

Kunt u in detail beargumenteren waarom de in bijlage 16 van de MER2018 van Lelystad Airport gebruikte weerradar in De Bilt, met een reikwijdte van 5–25 kilometer, een representatief beeld geeft van de vogelbewegingen rondom Lelystad Airport en in de provincies Overijssel en Gelderland? Heeft er kritische samenspraak met het Ministerie van Defensie plaatsgevonden over de interpretatie van de data van de KNMI-radar? En op welke wijze is gebruik gemaakt van de KLu-ervaringen met de «air defence radar» in Wier waarop het militaire vogeltrekwaarschuwingssysteem is gebaseerd?

Antwoord 2

Voor het bepalen van de invloed van de breedfront vogeltrek in relatie tot de ligging van de aansluitroutes zijn data van de Koninklijke Luchtmacht gebruikt die met de KNMI-radar in de Bilt van 2012 tot en met 2017 zijn verzameld. Het radaronderzoek geeft op systematische wijze inzicht in het aanbod aan vliegende vogels op verschillende hoogteklassen. De methodiek om gegevens over de dichtheid van vliegende vogels aan de bundel van een weerradar (zoals de KNMI-radar) te onttrekken, is op correcte wijze gevalideerd met tellingen. De gebruikte radar is de dichtst bij Lelystad Airport gelegen radar. Deze radar is representatief voor de breedfront vogeltrek boven Luchthaven Lelystad en de tijdelijke aansluitroutes. Er is nauwe afstemming geweest tussen de Koninklijke Luchtmacht (KLu) en het onderzoeksbureau. Hierbij is gebruik gemaakt van de ervaringen die de KLu heeft met vogeltrekradar en het uitgeven van vogeltrekwaarschuwingen. Bij het leveren van de data aan het onderzoeksbureau, is door de KLu instructie gegeven over de wijze van verwerking van de data en hoe deze geïnterpreteerd moeten worden. De KLu heeft de analyse van de data in de conceptrapportage van het onderzoeksbureau beoordeeld.

Vraag 3

Kunt u in detail beargumenteren waarom volgens het Faunabeheerplan Flevoland 2018–2023 opzettelijk beschermde inheemse vogels verstoord moeten worden in de aanvlieg- en vertekroutes van Lelystad Airport, terwijl de MER2018 vermeldt dat er geen duidelijk verhoogd risico is op vogelaanvaringen? Om welke dieren gaat het hier? En hoe groot is het veiligheidsrisico voor vliegtuigen? Welk plan is leidend?

Antwoord 3

Het vogelonderzoek in het MER wijst uit dat er geen extra maatregelen voor verjaging van vogels buiten de luchthaven noodzakelijk zijn. Op de luchthaven zelf wordt preventieve en correctieve bird control uitgevoerd, zoals op alle andere vliegvelden in Nederland. Het Faunabeheerplan 2019–2023 biedt een basis voor het kunnen verlenen van een ontheffing voor verjaging van vogels buiten de hekken van de luchthaven. Dit is uit voorzorg, voor als zich in de toekomst een onvoorziene situatie voordoet, waarbij verjaging in de aan- en uitvliegpaden in de directe omgeving nodig blijkt. Dan kan een ontheffing verleend worden.

Vraag 4

Kunt u in detail aangeven op basis van welke studies er in het Faunabeheerplan Flevoland 2019–2023 besloten is dat er a) mitigerende maatregelen nodig zouden zijn, en b) dat deze beperkt kunnen worden tot een kleiner gebied dan aanbevolen wordt door ICAO (13 km) en dan wat gehanteerd wordt rond Schiphol?

Antwoord 4

Mitigerende maatregelen kunnen worden gesplitst in verjaagmaatregelen in de aan- en uitvliegpaden en maatregelen die beperkingen opleggen aan

vogelaantrekkende bestemmingen in de omgeving van de luchthaven. Dit laatste is internationaal vastgesteld in ICAO verband. In lijn met deze voorschriften is in Nederland besloten rond de grote luchthavens een gebied met beperkingen voor nieuwe vogelaantrekkende bestemmingen vast te stellen tot een afstand van 6 km rond de banen. De aangehaalde 13 km rond het centrum van de luchthaven, wordt in het «Airport service manual Wildlife control and reduction» van ICAO als aandachtsgebied genoemd, dit is echter geen voorschrift.

Het 6 km grote beperkingengebied is sinds 2003 in het Luchthavenindefiningbesluit Schiphol opgenomen. Hierbinnen geldt een verbod voor een vijftal gespecificeerde nieuwe vogelaantrekkende bestemmingen. Dit gebied is ook in het ontwerp Luchthavenbesluit van Lelystad opgenomen en zal voor alle luchthavens van nationale betekenis gaan gelden. Naar aanleiding van een onderzoek naar ganzenbewegingen loopt er voor Schiphol een proef met een uitbreiding van het gebied aan de zuidwestzijde tot een afstand van 13 km (de hele zuidelijke Haarlemmermeer valt hier binnen). De ganzenbewegingen bij Lelystad geven geen aanleiding tot een uitbreiding van het gebied. Uit de onderzoeken blijkt dat monitoring van de directe omgeving van de luchthaven volstaat.

Vraag 5

Kunt u op basis van de jaarverslagen Vogelverjaging en het Faunabeheerplan Flevoland berekenen hoeveel vogelaanvaringen per 10.000 vliegbewegingen naar schatting zullen plaatsvinden bij commercieel luchtverkeer? Op welke wijze neemt u de grotere oppervlakte van het frontaal aangezicht, de hogere snelheid en de straalvoortstuwing van vliegtuigen in die berekeningen mee?

Antwoord 5

Nee, dat is niet mogelijk op basis van deze informatie. Het berekenen van vogelaanvaringen is geen gangbare praktijk en er is geen geschikte methode voor beschikbaar. Het aantal aanvaringen per 10.000 vliegbewegingen zegt daarnaast maar heel beperkt iets over het risico. Bij het risico speelt het gewicht en het gedrag van vogels (ontwikgedrag en groepsvorming) een grote rol. Om die reden is de vogelaanvaringspreventie gericht op de risicosoorten.

Vraag 6

Is in de MER2018 van Lelystad Airport gekozen voor een vogelbeheerplan volgens ICAO-richtlijnen? Indien niet, waarom niet?

Antwoord 6

Op het moment dat groot vliegverkeer gaat vliegen vanaf en naar Luchthaven Lelystad, gelden voor de inrichting, uitrusting en het gebruik van de luchthaven de Europese voorschriften van EASA. Die bevatten ook eisen en aanbevelingen voor vogelaanvaringspreventie waaraan de exploitant moet voldoen. Die EASA voorschriften gaan, voor wat betreft de aanpak van het voorkomen van vogelaanvaringen, verder dan de ICAO-richtlijnen. De luchthavenexploitant zal op basis van de EASA voorschriften worden gecertificeerd.

Naar aanleiding van de vraag van het lid Graus tijdens het AO vliegveiligheid van 3 april jl., over waar de verantwoordelijkheid voor de vogelwacht komt te liggen, kan ik in dit kader het volgende aangeven. In de nieuwe situatie met groot verkeer zal evenals bijvoorbeeld op Schiphol de start- en landingsbaan door de vogelwacht op de aanwezigheid van vogels worden geïnspecteerd. De vogelwacht heeft radiocontact met de luchtverkeersleiding in de verkeerstoren. De vogelwachter waarschuwt de luchtverkeersleiding wanneer ergens vogels worden gesignaleerd die

gevaar op kunnen leveren voor het vliegverkeer. Andersom waarschuwt de luchtverkeersleiding de vogelwachter als een piloot een melding doet van vogels rondom de baan. De verkeersleiding kan hierop anticiperen bij het nemen van het besluit voor het geven van een take-off clearance. De piloot is uiteindelijk verantwoordelijk voor een veilige uitvoering van de vlucht.

Vraag 7

Is het rapport van Bureau Waardenburg, op basis waarvan de MER2018 conclusies trekt inzake de vliegveiligheid bij vogelaanvaringen, een kwantitatief onafhankelijk rapport waarmee de risico's kunnen worden berekend en vastgesteld? Of is het een literatuurstudie? Hoe duidt u de gebruikte techniek en het aantal dagen waarop veldonderzoek is gedaan in het kader van de nulmeting?

Antwoord 7

De resultaten van het onderzoek zijn gebaseerd op een literatuurstudie, het gebruik van bestaande vogel- en radargegevens en door het onderzoeksbureau uitgevoerd veldonderzoek. Voor de nulmeting die is uitgevoerd in opdracht van de provincie Flevoland zijn op 20 representatieve dagen tellingen uitgevoerd. Hierbij is gebruik gemaakt van een voor vogeltellingen gevalideerde radar. Deze nulmeting bevestigde de conclusie die in het MER 2014 is getrokken, namelijk dat alleen in de directe omgeving van de luchthaven monitoring aan de orde is. Op basis van de resultaten van de nulmeting zal de verdere monitoring voor groot verkeer worden bepaald.

Vraag 8

Bent u van mening dat met de MER2018 het risico op vogelaanvaringen voldoende is geadresseerd om de vliegveiligheid van en naar Lelystad Airport voldoende te waarborgen?

Antwoord 8

Ja. Naar mijn mening geeft het uitgevoerde onderzoek een goed beeld van de aantallen vogels en van de vogelbewegingen op de aansluitroutes en in de omgeving van Lelystad Airport. De inschatting van het risico is, op basis van de gegevens uit het onderzoek en expertise die het bureau heeft met vogelonderzoek in de Flevopolder, door het onderzoeksbureau op een goede manier uitgevoerd. Om het mogelijke risico in perspectief te plaatsen is een vergelijking gemaakt met de situatie rond Schiphol en Eindhoven Airport. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat het risico op aanvaringen met vogels in de directe omgeving van Lelystad Airport beheersbaar is, mits de vogelbewegingen lokaal goed worden gemonitord.

Vraag 9

Kunt u in detail beargumenteren waarom het voor het inschatten van de veiligheidsrisico's voor vliegtuigen van en naar Lelystad Airport wel of niet relevant is om rekening te houden met de opmerkingen uit het AIP (Aeronautical Information Publication) Netherlands dat a) de hele provincie Flevoland, inclusief de Randmeren, wordt betiteld als een «heavy risk area», b) wordt gewaarschuwd voor meerdere ooievaarsstations en c) dat ooievaars tot wel FL 100 kunnen voorkomen? Bent u van mening dat voldoende duidelijk is gemaakt dat de risico's in dit «heavy risk area» aanvaardbaar zijn voor het commercieel vliegverkeer? Is het gevaar in de zomer van de ooievaarskolonie bij Steenwijkerland onderzocht?

Antwoord 9

De waarschuwing «heavy risk» in de tekst en op kaart in de Aeronautical Information Publication, beperkt zich tot een hoogte van 1000 voet (ca. 300 m). De aanduiding «heavy risk» is voor de gehele westelijke helft van Nederland en het rivierengebied van toepassing. Startend en landend groot commercieel vliegverkeer bevindt zich maar zeer korte tijd in deze onderste luchtlag. De waarschuwingen zijn dan ook met name bedoeld voor de general aviation. Voor alle ooevaarsstations in Nederland geldt een waarschuwing tot FL100 (ca. 3.000 m). Voor zover bekend hebben zich geen aanvaringen met ooevaars voorgedaan, ook niet in de buurt van Schiphol waar een aantal ooevaarsstations relatief nabij liggen. De vliegbewegingen van ooevaars van het station bij Steenwijkerland zijn, als ze al op de hoogte van het vliegverkeer vliegen, minder risicovol omdat het hier gaat om een naderingsroute. Bij een nadering is het risico minder groot dan bij de start.

Vraag 10

Zijn er ook andere soorten vogeltrek dan «breedfront trek» waar bij de specifieke locatie van Lelystad Airport rekening mee gehouden dient te worden?

Antwoord 10

Nee, voor luchthaven Lelystad hoeft geen rekening te worden gehouden met zogeheten gestuwde vogeltrek (verdichting). Stuwning van vogeltrek speelt vooral bij tegenwind langs waterpartijen en daarmee vooral in de onderste luchtlagen tot maximaal enkele honderden meters hoogte. Daarnaast is de strook waarover stuwning plaatsvindt vrij smal met een maximale breedte van 1–2 kilometer. Vliegtuigen passeren de dijken (waar stuwning kan plaatsvinden) op een hoogte waar stuwning zich niet meer voordoet. Dit betekent dat stuwning van vogeltrek niet relevant is voor Luchthaven Lelystad.

Vraag 11

Zijn er sinds het Alterra-rapport van De Molenaar en Ottburg uit 2009 – waarin de aanbeveling wordt gedaan om het risico op vogelaanvaringen nader te onderzoeken – en het verschijnen van het MER-2018, berekeningen en/of onderzoek gedaan naar het risico op vogelaanvaringen? Zo ja, kunt u deze berekeningen delen met de Kamer? Zo nee, op grond van welke informatie is indertijd een afweging gemaakt voor de huidige locatie van Lelystad Airport (door het overnemen van de motie De Rouwe en Cramer, oktober 2009)? TER INFO: Kamerstuk 31 936, nr. 12).

Antwoord 11

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 1 gaat het genoemde Alterra rapport niet over risico's op vogelaanvaringen. Het onderzoek heeft enkel betrekking op verstoring van dieren, waaronder vogels.

Ten behoeve van het Aldersadvies 2012 is onderzoek uitgevoerd naar vogels en vliegveiligheid, welke als bijlage bij het Aldersadvies op 31 maart 2012 naar de Kamer is gestuurd¹. Vervolgens is in het kader van het MER 2014 en de actualisatie van het MER 2018 onderzoek gedaan naar het risico op vogelaanvaringen. Op 18 juni 2014 is het MER 2014 naar de Kamer gestuurd². Het geactualiseerde MER is op 21 februari 2018 naar de Kamer gestuurd³. Na de actualisatie van het MER is aanvullend onderzoek uitgevoerd. Dat onderzoek is op 20 juni 2018 naar de Kamer gestuurd⁴. In

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 109

² Kamerstuk 31 936, nr. 202

³ Kamerstuk 31 936, nr. 462

⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 488

de beantwoording van de Kamervragen van Van Raan en Wassenberg van 26 maart jl.⁵ heb ik de inhoud van die onderzoeken en de conclusies uiteengezet.

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

⁵ Aangangsel Handelingen II 2018/19, nr. 2058