

**PERSBERICHT, Vogelexperts kraken MER Lelystad Airport**  
**11 april 2018**

**Rapport Vogeltrek luchtvliegveiligheid Lelystad Airport bevat onjuistheden**  
**Voor onderzoek gebruikte weerradar ziet Lelystad Airport niet.**

De commissie MER is momenteel druk bezig met het 'repareren' c.q. actualiseren van de MER Lelystad Airport. Voor deze MER zijn allerlei studies in opdracht van het Ministerie van I & M verricht, waaronder de recente beschrijvende literatuurstudie met de naam rapport MER bijlage 16 "**Vormt vogeltrek een risico voor het luchtverkeer van en naar Lelystad Airport?**".

De bestaande Milieu Effect Rapport Lelystad Airport 2014 en de Actualisatie MER Lelystad Airport 2018 zouden samen een goed beeld moeten geven van de risico's van vogelaanvaringen voor het vliegverkeer van en naar Lelystad Airport. Daar zijn volgens ons diverse kanttekeningen bij te plaatsen.

De MER 2014 (Rapport 4H) bestaat uit een beschrijvend literatuuronderzoek van vogelvliegbewegingen rond Lelystad Airport en mogelijke interacties met het verwachte vliegverkeer. Het is geen goed onderbouwde risicoanalyse gebaseerd op langjarige veld- en radaranalyses.

De Actualisatie MER Lelystad Airport 2018 heeft betrekking op mogelijke interacties tussen breedfront vogeltrek en het vliegverkeer tussen de 1.800 en 3.100 meter op wat grotere afstand van Lelystad Airport.

Bij dit rapport zijn de volgende opmerkingen te maken:

**Conclusie uit Rapport MER bijlage 16:**

.... Op grond van het voorgaande is **geen sprake van een duidelijk verhoogd risico voor het luchtverkeer van en naar Lelystad op hoogtes tussen 1.800 m en 3.200 m.....**

Bij lezing van dit rapport door de Werkgroep Laagvliegroutes Friesland Nee blijkt er in dit rapport sprake te zijn van hiaten en onjuistheden, die van cruciaal belang zijn voor het uiteindelijke oordeel van de MER commissie inzake de vliegveiligheid van Lelystad Airport voor zowel vliegtuigen, haar passagiers, crews evenals de bewoners op de grond en de vogels.

1. **In het rapport staat dat het gevaar op vliegtuigaanvaringen met vogels op de vlieghoogte 0 – 200 meter niet is onderzocht, terwijl juist in deze laag de meeste botsingen plaatsvinden tussen vliegtuigen en vogels (Bron 1 \*);**
2. Voor het onderzoek is de data van de KNMI Weerradar te De Bilt gebruikt. Deze weerradar van het KNMI De Bilt ligt, volgens het rapport '**op ongeveer 30 km van vliegveld Lelystad en geeft een representatief beeld van de bewegingen van vogels over het binnenland van Nederland**'. Als wij echter de referentie van de onderzoekers er op naslaan, te weten Bron 2 "**Dokter et al. 2010 Bird migration flight altitudes studied by a network of operational weather radars**" lezen we bij punt 3. BIRD DETECTION AND QUANTIFICATION BY WEATHER RADAR: The developed bird detection algorithm produces a vertical profile of bird density, speed and

direction every 5 – 15 min at 200 m altitude resolution, **based on data at the 5 – 25 km range**". Met andere woorden: deze weerradar kijkt niet verder dan 5 tot maximaal 25 km vanaf deze radartoren. Bij nameting blijkt de afstand tussen de radartoren van het KNMI in De Bilt en de te onderzoeken luchthaven Lelystad **hemelsbreed 50 kilometer te bedragen i.p.v. de vermelde 30 kilometer**. De weerradar van De Bilt kan, volgens Dokter et al. 2010, dus onmogelijk waarnemingen doen rond Lelystad Airport. Dit wordt bevestigd door radarornitholoog Drs. Luit Buurma, zie bron 4.

3. De aanvullende stelling uit dit MER vogelrapport: **"In het binnenland van Nederland is sprake van breed-front-trek waarmee gegevens van De Bilt, representatief mogen worden geacht voor in ieder geval het relevante gebied boven Drenthe, Utrecht, Overijssel en Gelderland"** klopt niet, vanwege de beperkte reikwijdte van 25 km maximaal, (**met uitzondering** van de provincie Utrecht die wel vanuit De Bilt bekeken kan worden). Met relevante gebieden wordt bedoeld de gebieden waarover de laagvliegroutes van en naar Lelystad Airport zullen komen;
4. **De ruim 10 jaar beschikbare vogel radardata van de Koninklijke Luchtmacht blijkt nooit onderzocht.** (Bron 3). Met deze Radar Post Noord van onze Kon. Luchtmacht is het zeer goed mogelijk om vanuit de locatie in Friesland vogelbewegingen te kunnen waarnemen verder dan Amsterdam. Daar valt het gebied Lelystad Airport ruimschoots binnen. Echter deze schat aan data van de KLU wordt voor dit belangrijke MER vogeltrek vliegveiligheidsonderzoek niet gebruikt.
5. **Vogeltrek boven Noord-Holland, IJsselmeer, Friesland, Overijssel en Flevoland: niet onderzocht.** Onterecht wordt in dit MER vogelonderzoek gestuwde trek (van grote vogels waaronder bijvoorbeeld eenden, ganzen, steltlopers etc.) zoals die voornamelijk langs en over het IJsselmeer, Friesland, Drenthe, Overijssel en Flevoland voorkomt, geheel buiten beschouwing gelaten. Juist de vogeltrek ten noorden van Lelystad, te weten noordelijk Flevoland, de IJsselmond, Friesland, Drenthe en Overijssel zijn de vogelrijke gebieden die vanwege de vliegveiligheid onderzocht hadden moeten worden (Bron 4);
6. Ook ontbreekt nog steeds de **risico analyse** op mogelijkheid van botsingen tussen vogels en passagiersvliegtuigen. Bekend is dat er veel spreekwentrek is rondom de Oostvaardersplassen. Ook is bekend van veldwaarnemingen dat trekvogels soms massaal en zeer hoog opstijgen. Spreeuwen kunnen vanaf een grote slaappleaats plotsklaps op trek gaan. Denk aan de Herculesramp op Vliegveld Eindhoven. Zie: <https://nl.wikipedia.org/wiki/Herculesramp> & Bron 5, artikel 'Vogelradar onthult'. Het ontbreken van de **risico-analyse** over de kans op vogelaanvaringen met vliegtuigen is het zwakke punt van de MER.
7. In de conclusie van het rapport wordt de bewering dat toestellen uit de burgerluchtvaart minder gevoelig zijn dan militaire toestellen **niet onderbouwd en ook een bronvermelding ontbreekt hierbij**.

## CONTROLE RAPPORT OP BEREKENINGEN

Omdat wij geen beschikking hebben over de gegevens waarop de vogel tellingen en berekeningen van dit radaronderzoek gebaseerd zijn, kunnen wij de output in dit rapport niet controleren op juistheid.

## **EXPERTISE & ONZE VERZOEKEN**

Wij als Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL) en tevens verontruste burgers hebben dit persbericht + bijlagen vooraf uitvoerig laten toetsen door biologen, ornithologen met de specialisaties: radar ornithologie, vogeltrek, ganzen (zoals ook bij Schiphol) en een ornitholoog / politicoloog gespecialiseerd in beleid en landschap. Daarnaast hebben wij een aantal gezagvoerders om advies gevraagd.

Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL) verzoeken het Ministerie van I & M dringend bij haar besluitvorming inzake de vliegveiligheid voor Lelystad Airport voor zowel de passagiers van vliegtuigen, crews evenals bewoners zorgvuldigheid te betrachten door:

- ❖ De beslissing over Lelystad Airport uit te stellen tot de MER controleerbaar 'gedegen en betrouwbaar' is uitgevoerd;
- ❖ De risico analyse inzake vogelaanvaringen alsnog uit te voeren;
- ❖ De aanwezige vogelradar data van de KLU van 10 jaar wordt onderzocht door een team van vakbekwame radarornithologen, zodat naast de militaire luchtvaart daar ook de civiele luchtvaart profijt van krijgt, zoals Lelystad Airport, Schiphol en wijde omgeving.

## **Onze eindconclusie**

Onze eindconclusie is dat in beide MER's een goede risicoschatting van de vliegveiligheid voor de lagere vlieghoogten op en rond Lelystad Airport ontbreekt.

Het ministerie van I & M streeft naar "**zorgvuldigheid boven snelheid**" in het project Lelystad Airport. Wij vertrouwen daar graag op.

## **Bronnen:**

1. Inzake uitspraak over gevaren voor de luchtvaart voor de vlieghoogte van 0 – 200 meter: Expertmeeting Provinciale Staten Leeuwarden, 18 oktober 2017, voordracht Drs. Luit Buurma, oud radarornitholoog Kon. Luchtmacht en oud voorzitter van de World Birdstrike Association;
2. Bron 2, zie bijlage 1. "**Dokter et al. 2010 Bird migration flight altitudes studied by a network of operational weather radars**";
3. Bron 3, Expertmeeting Provinciale Staten, Leeuwarden, 18 oktober 2017, voordracht Drs. Luit Buurma, oud radarornitholoog Kon. Luchtmacht en oud voorzitter van de World Birdstrike Association;
4. Bron 4, Drs. Luit Buurma, oud radarornitholoog Kon. Luchtmacht;
5. Bron 5, zie bijlage 2 "Vogelradar onthult".

NB Via Google is dit MER rapport eenvoudig te downloaden: "**Vormt vogeltrek een risico voor het luchtverkeer van en naar Lelystad Airport**". **Rapport 18-024, Bureau Waardenburg.**

