

Meer helikoptervluchten leveren niet meer verstoring op

Dieren wennen aan mensen

Den Helder Airport is de belangrijkste basis voor civiele helikoptervluchten op het Nederlandse deel van de Noordzee. De vluchten vormen 85 procent van alle vluchten van en naar Den Helder Airport. Het gaat vooral om transport van werknemers van en naar offshoreplatforms voor de boring naar olie en gas. De afgelopen jaren is de vraag naar deze vluchten toegenomen. Daarom heeft Den Helder Airport in 2003 bij het ministerie van LNV een aanvraag ingediend om het aantal vluchten structureel te verhogen van 16.000 naar 20.000 per jaar. Alterra onderzocht de gevolgen hiervan voor wadvogels.



Aanvraag voor verhoging naar 20.000 vluchten per jaar

Dieren wennen aan verstoring door mensen. Groei van het aantal reguliere civiele helikoptervluchten vanaf Den Helder Airport is daarom mogelijk zonder dat de vogels en zehonden in het bewuste gebied daar extra hinder van ondervinden. Vluchten via een ongebruikelijke route of van bijzondere typen vliegtuigen leveren echter wel extra ongemak op. Dat is de conclusie van een studie van Alterra-onderzoeker drs. Cor Smit.

Het Balgzand

Ongeveer de helft van de civiele helikoptervluchten gaat over het Balgzand, het meest westelijk gelegen wadplatengebied van de Nederlandse Waddenzee. Het is een belangrijk leef- en foerageergebied van wadvogels en zehonden. Tijdens hoogwater verzamelen de vogels zich aan de randen van het gebied op zogenoemde hoogwatervluchtplaatsen, bij laagwater verspreiden zij zich over de droogvallende delen van het Balgzand. In de nazomer en herfst verzamelen zich grote concentraties

meeuwen en sterns om er te overnachten. De schorren langs de randen dienen bovendien als broedplaats. Het Balgzand is een beschermd gebied. Het maakt deel uit van de Speciale Beschermingszone Waddenzee (SBZ Waddenzee) die is aangewezen op grond van de Vogelrichtlijn. Ook is het gebied aangemeld als SBZ op grond van de Habitatrichtlijn en is de Natuurbeschermingswet er van kracht. Uitbreiding van het aantal vluchten zou effect kunnen hebben op de natuurwaarden die via deze regelgeving zijn beschermd. Het zou bijvoorbeeld meer verstoringen kunnen veroorzaken van de vogels in het gebied.

Ander gedrag

Cor Smit: 'Verstoring wordt vaak gedefinieerd als ander gedrag dan in een onverstoorde situatie. Dat kan zich uiten in opvliegen, ophouden met voedsel zoeken of het verstoord gebied verlaten. Dat laatste is echter vaak geen alternatief, omdat op veel plaatsen in het wadengebied de

dichtheden al hoog zijn. Zouden er in onverstoorde gebieden vogels bij komen, dan wordt daarmee de concurrentie groter. Om de mate van verstoring goed te bepalen, is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de effecten die verstoring heeft op de energiehuishouding van de vogels en hun conditie en wat dit betekent voor hun overlevingskansen of voortplantingsmogelijkheden. Het is echter erg moeizaam en kostbaar om dit soort informatie boven water te krijgen. Maar ik heb tijdens dit onderzoek het uiteindelijke effect van verstoring op vogels wel door deze bril bekeken.' Eerder onderzoek van Smit wees uit dat reguliere vliegbewegingen van civiele helikopters geen effect hebben op de vogels en zehonden van het Balgzand en dat een toename van deze vluchten evenmin effect heeft. Het was echter niet duidelijk welk effect test- en trainingsvluchten zouden hebben. Voor natuur- en milieugroepen was dit reden bezwaar aan te tekenen tegen een vergunning die in 2003 aan Den Helder Airport werd afgegeven om het aantal civiele helikoptervluchten te verhogen. Dit bezwaar was de belangrijkste aanleiding voor het vervolgonderzoek.

Geen of weinig effect

Uit het vervolgonderzoek blijkt dat test- en trainingsvluchten voor een belangrijk deel via veelgebruikte routes worden uitgevoerd en dat die geen of weinig effect hebben. Uit een vergelijking van de

effecten van verstoring in gebieden waar veel en waar weinig wordt gevlogen, blijkt dat er een direct verband bestaat tussen het aantal helikopterbewegingen in een gebied en de mate waarin dat verstoring van vogels oplevert. Op plaatsen waar weinig wordt gevlogen, leidt een groot deel van de vliegbewegingen tot verstoring. Op plaatsen waar veel wordt gevlogen, reageren juist weinig vogels. Wel lijkt het erop dat vogels moeten leren dat de aanwezigheid van helikopters geen direct gevaar oplevert. Ook het type vliegtuig bepaalt de verstoring gedeeltelijk. Veel lawaai producerende typen veroorzaken een heftiger reactie dan minder lawaaiige vliegtuigen. Ook ongebruikelijke vliegtuigtypen, zoals militaire transporttoestellen en Chinook-helikopters, leveren op het Balgzand erg veel verstoring op. Dit komt waarschijnlijk vooral doordat er met deze typen weinig in het gebied wordt gevlogen.

Vliegbewegingen kanaliseren

Smit: 'De belangrijkste conclusie van mijn onderzoek is dat het verstandig is om de vliegbewegingen te kanaliseren. Hierdoor creëer je enkele gebieden met relatief veel vliegverkeer, waaraan vogels wennen. Daarbuiten vindt weinig verstoring plaats en is opbouw van gewinning dus ook niet nodig.' Het overheidsbeleid dat voor vliegverkeer in de Waddenzee geldt, lijkt dus een goede keus. Om verstoring van vogels te beperken, is via de Lucht-

vaartwet inmiddels geregeld dat civiel vliegverkeer boven de 450 meter moet plaatsvinden, met corridors naar de vliegvelden op Texel en Ameland. In deze corridors moet op werkdagen op minimaal 210 meter en in de weekends op minimaal 300 meter hoogte worden gevlogen. Zo'n corridor wordt niet gegeven voor Den Helder Airport. Dit zou ook weinig zinvol zijn, omdat de start- en landingsbaan van dit vliegveld op enkele honderden meters van het wad ligt. Om het vliegverkeer boven het Balgzand te beperken, is het advies van Smit het aantal in- en uitvliegbewegingen via het duingebied tussen Julianadorp en Den Helder uit te breiden. Nu al vindt bijna de helft van alle vluchten langs deze route plaats. De Razende Bol, waar veel vogels en zehonden rusten, zou daarbij moeten worden ontzien door op enige afstand westelijk langs deze plaat te vliegen. ■

Meer informatie vindt u in 'Vervolgonderzoek naar de gevolgen van de uitbreiding van het aantal vliegbewegingen van Den Helder Airport' door C.J. Smit
Alterra-rapport 1025
Voor prijs en bestelwijze zie pagina 17 e.v.



Reguliere vliegbewegingen hebben geen effect op zehonden



Het Kuitje, een van de observatielocaties op het Balgzand