

Betreft: evaluatie Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen

Inleiding

In 2010 heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu het initiatief genomen om de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen (NRV) op te richten. Het incident met het vliegtuig van Royal Air Maroc in 2010 waarbij het toestel, na een aanvaring met een groep ganzen, noodgedwongen moest terugkeren naar Schiphol, toonde de urgentie aan van vogelaanvaringen als bedreiging zijn voor de luchtvaartveiligheid. Ook de afgelopen jaren zijn er diverse berichten in de media verschenen over vliegtuigen die rondom Schiphol in aanvaring zijn gekomen met vogels. Niet alleen in Nederland, maar ook wereldwijd is dit een probleem. De Onderzoeksraad voor Veiligheid ondersteunde met het onderzoek naar het incident met het vliegtuig van Royal Air Maroc onder andere dat de aanpak van met name de groeiende populatie ganzen geïntensiveerd moet worden.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid gaf de volgende aanbevelingen mee aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu:

- Neem voortvarend de regie bij het terugdringen van het vogelaanvaringsrisico.
- Zorg op korte termijn met de grootst mogelijke doortastendheid en urgentie voor uitvoering van het “Ganzen-7” advies met als doel de ganzenpopulatie van diverse ganzensoorten in Nederland te reduceren tot en te stabiliseren op een bepaalde omvang en zo het risico van vogelaanvaringen te beperken.
- Borg het belang van luchtvaartveiligheid in beleidsdomeinen die het vogelaanvaringsrisico mede beïnvloeden door een afdwingbaar noodinstrumentarium te creëren waarmee kan worden ingegrepen als het risico van een vogelaanvaring te groot wordt.
- Onderzoek de mogelijkheden voor technische maatregelen die de kans op vogelaanvaringen verminderen.

Mede naar aanleiding van deze aanbevelingen heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu het initiatief genomen om in 2012 een convenant op te stellen met de provincies Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland, KLM, Schiphol, de gemeente Haarlemmermeer, het ministerie van Defensie, LTO, de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, en Landschap Noord-Holland met als doel het voor de vliegoperatie op Schiphol jaarlijks reduceren van het risico van botsingen tussen vliegtuigen en vogels met daarbij specifiek aandacht voor risicovolle soorten. Daarmee wordt de aanpak van vogelaanvaringen in samenspraak met andere betrokken partijen uitgebreid tot voorbij de grenzen van het Schipholterrein. Het convenant loopt tot april 2015.

De partijen hebben in het convenant vastgelegd hoe zij zich in nauwe samenwerking inspannen en bijdragen aan de uitvoer van een maatregelenpakket dat het risico van botsingen tussen vliegtuigen en vogels moet reduceren. In het convenant is een viertal concrete sporen uitgewerkt die in nadrukkelijk in samenhang worden gezien:

1. Techniek
2. Ruimtelijke ordening
3. Populatiebeheer
4. Foerageren

Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen

Techniek

Schiphol heeft het initiatief genomen om tot een belangrijke innovatie van vogeldetectie apparatuur te komen. De inzet van het vogeldetectie systeem is tweeledig. Enerzijds zal het systeem benut worden om de reeds bestaande processen te optimaliseren. Daarnaast zal het systeem worden ingezet om (near) realtime inzicht te geven in vogeltracks welke acuut risicovol zijn voor de vliegoperatie (vogeltracks welke vliegpaden kruisen).

Parallel aan de technische innovatie wordt gewerkt aan een operationeel concept. Aspecten als benodigde kwaliteit van de informatie, risicobeoordeling, verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid spelen daarin een rol.

Ruimtelijke ordening

De internationale luchtvaart afspraken (ICAO en EASA) geven aan dat voor bepaalde risicosoorten overwogen dient te worden om het gebied waarbinnen kritisch wordt gekeken naar nieuwe vogelaantrekkende bestemmingen en de wijze van inrichten en beheren uit te breiden van 6 kilometer naar tenminste 13 kilometer (ICAO). De begrenzing van dit gebied en de mogelijke onderverdeling in verschillende zones worden bepaald op basis van nader onderzoek. In dit gebied blijft de direct betrokken overheid verantwoordelijk voor de integrale beoordeling op basis van de te verwachten fauna-effecten van de nieuwe bestemmingen. Deze beoordeling vindt plaats op basis van de Vogeltoets

Populatiebeheer

Er zijn drie redenen waarom, in lijn met het rapport van Onderzoeksraad, prioriteit is gegeven aan jaarrond verblijvende ganzen om het risico van deze vogelsoort op vogelaanvaringen terug te dringen:

1. De omvang van deze populatie is exponentieel toegenomen en daarmee het risico;
2. Vanwege het gedrag van jaarrond verblijvende ganzen die dagelijks van rust-en broedgebieden naar foerageergebieden trekken en daarbij zeer frequent de banen van vliegtuigen kruisen;
3. Ganzen zijn zware vogels en vliegen in (grote) groepen. Daardoor zal er bij een botsing met een vliegtuig zeer waarschijnlijk sprake zijn van grote en mogelijk fatale schade.

Op 6 km afstand van de start-en landingsbanen bevinden de vliegtuigen zich reeds op een hoogte waarop er nauwelijks nog sprake is van dagelijkse vluchtbewegingen, maar waarbij het nog steeds mogelijk is dat ganzen tijdens de nadering van vliegtuigen van de luchthaven in het pad van vliegtuigen terecht komen. Ganzen leggen bij het foerageren een gemiddelde afstand af van 5 kilometer, maar voor hoogwaardig voedsel kan dit zelfs 15 kilometer zijn. Omdat het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) zich beperkt tot 6 kilometer zone is met het spoor populatiebeheer ervoor gekozen om een buffer te leggen rondom het gebied waarin de beperkingen van de populatie noodzakelijk is. Binnen deze zone is het aantal plekken waar ganzen kunnen ruien beperkt. Ganzen die een groot deel van de vluchten over de banen veroorzaken zullen vaak op grotere afstand ruien. Derhalve vinden vangacties in de ruiperiode plaats tot een afstand van 20 km.

Foerageren

Om de foerageermogelijkheden van vogels te beperken heeft de NRV ervoor gekozen om in de Noordelijke Haarlemmermeer de oogstresten van graan (hoogwaardig voedsel voor ganzen) zo snel mogelijk onder te laten werken om de foerageermogelijkheden te beperken. Deze oogstresten trekken namelijk overzomerende ganzen aan. Verder worden naast het onderwerken van graanresten na de oogst ook op kleine schaal alternatieven ontwikkeld zoals kweek van olifantgras of andere gewassen. In 2012 is een stimuleringsprogramma opgesteld om foerageren direct rond de banen verder terug te dringen middels het toepassen van het alternatieve gewas olifantsgras in het kader van een Green Deal. Rond Schiphol staat nu ruim 60 hectare olifantsgras. Onderzoekers van Alterra Wageningen UR brengen in kaart in welke mate het gewas ganzen weghoudt bij de luchthaven.

Evaluatie per spoor

Spoor techniek

Het vogeldetectie systeem heeft twee doelen op Schiphol: het (kwantitatief) inzicht verschaffen in het risico van vogelbewegingen bij actieve start en landingsbanen en de Bird Controllers extra informatie verschaffen bij toenemende of acute dreiging voor vogelaanvaringen.

Parallel aan de technische innovatie wordt gewerkt aan een operationeel concept waarbij aspecten als benodigde kwaliteit van de informatie, risicobeoordeling en verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid nader zijn uitgewerkt.

Ook kan het vogeldetectie systeem (gedeeltelijk) worden ingezet om de effectiviteit van de overige NRV sporen te toetsen. Hierbij kan worden gedacht aan het toetsen van de effectiviteit van het foerageerspoor of vogeltoets. Naast het bestaande overzicht van visuele observaties van overvliegende ganzen kan in de toekomst ook het aantal kruisingen met hoog risico vogels worden toegevoegd.

In samenwerking met Schiphol ontwikkelt het bedrijf Robin Radar detectieapparatuur die als doel heeft te zorgen voor realtime informatie over vogels die een hoog risico vormen als zij het vliegpad van vliegtuigen tijdens de start en landing dreigen te kruisen. Hierdoor kan steeds beter een onderscheid worden gemaakt tussen vogels die een gevaar vormen en andere vogels, waarna actie kan worden genomen door Bird control en in het uiterste geval de vluchtoperatie kan worden aangepast. De luchthaven is begin van 2013 een proef gestart met een vogelradarsysteem op Schiphol. De proef moet uitwijzen of vogels die richting Schiphol vliegen en die mogelijk een risico vormen (grote, zware of groepsvormende soorten) met een vogelradarsysteem in een vroeg stadium kunnen worden opgemerkt. De uitdaging hierbij is het onderscheid maken tussen de verschillende risico groepen alsmede het voorspellen van het vliegpad van de vogels.

Om de informatie die een doorontwikkelde vogelradar genereert te kunnen gebruiken in de operatie, is het noodzakelijk dat er een operationeel concept wordt ontwikkeld waarin de verantwoordelijkheden van partijen inzichtelijk zijn. Tevens moet de informatie afkomstig uit het vogeldetectiesysteem maar voor één enkele interpretatie vatbaar zijn voor één ieder die verwacht wordt met het systeem te werken. Schiphol zal in april 2015 een advies formuleren aan de stuurgroep Veiligheidsplatform Schiphol (VpS) over de mogelijke continuering van het vogeldetectiesysteem.

Behalve de radartechniek zijn er ook andere toepassingen in deze categorie te noemen die een bijdrage kunnen leveren aan de problematiek. De motie Houwers/Geurts heeft de Tweede Kamer verzocht om te bezien in hoeverre elektrogolven zouden kunnen bijdragen aan het weren van vogels. In de Verenigde Staten zijn door de Amerikaanse luchtmacht proeven gedaan met elektrogolven tegen vogels. Het experiment heeft geen bewijs opgeleverd dat deze straling helpt tegen vogelverjaging en is stopgezet. De luchtvaartsector heeft aangegeven geen vergelijkbaar gebruik van elektrogolven te kennen.

Schiphol is voornemens om samen met Robird in 2015 een proef uit te voeren met de inzet van robot vogels. De opzet van de proef is het verjagen van de vogels die zich in de directe omgeving van de luchthaven bevinden. De robot vogels zullen dus niet in het landingsterrein zelf worden ingezet. Om de proef daadwerkelijk uit te voeren dienen er nog wel een aantal juridische, organisatorische en financiële hobbels te worden genomen. Zo zal er nog toestemming moeten komen van de Inspectie Leefomgeving en Transport om hiermee in de nabijheid van een luchthaven te mogen vliegen.

Spoor ruimtelijke ordening: Geen aanleg van nieuwe broed- en rustgebieden

In de omgeving van Schiphol wordt gewoond, gewerkt, gerecreëerd en gevlogen. Er is een samenspel van activiteiten die qua ruimtelijke ordening mogelijk worden gemaakt of vanwege de vliegveiligheid niet mogelijk zijn. Rondom de luchthaven Schiphol zijn diverse beperkingen van kracht voor het wijzigen van bestemmingen of het grondgebruik. Deze beperkingen zijn neergelegd in het Luchthavenindelingbesluit (LIB). Zo zijn er beperkingen gericht op het verminderen van het risico van botsingen tussen vogels en vliegtuigen. De beperkingen en de omvang van de gebieden waarbinnen deze gelden, zijn tot stand gekomen op basis van een combinatie van internationale vliegveiligheidsrichtlijnen, de vliegpaden van vliegtuigen en onderzoek naar de vliegbewegingen van vogels.

Het huidige systeem in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol voor een verplichte "verklaring van geen bezwaar" voor nieuwe vogelaantrekkende bestemmingen door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) wordt binnen een straal van 6 km gehandhaafd. Voor een zone tussen de 6 en 13 km is in het convenant afgesproken dat het bevoegd gezag in het LIB vastlegt dat de potentiële vogelaantrekkende werking van deze bestemmingen moet worden meegewogen in de besluitvorming.

In het huidige LIB Schiphol is een beperkingengebied voor vogelaantrekkende bestemmingen opgenomen dat zich uitstrekt tot 6 km rondom het banenstelsel. De normering van de International Civil Aviation Organization (ICAO) gaat echter verder dan de huidige LIB zone. ICAO benoemt een zone van 13 km waarbinnen ruimtelijke activiteiten moeten worden beschouwd op hun vogelaantrekkende werking. Uit ervaring en uit vogeltellingen blijkt dat een vogelzone van 6 km, vooral voor ganzen, onvoldoende waarborg biedt voor de vliegveiligheid op Schiphol. Om die reden is op initiatief van de NRV onderzoek gedaan naar een passende zonering, de benodigde ruimtelijke beperkingen en de wijze waarop moet worden getoetst. Dit is uitgewerkt in het rapport 'Ruimtelijke maatregelen voor het verminderen van risico's op vogelaanvaringen rond Schiphol', Arcadis, 15 juni 2012. Gezien het draagvlak dat het Arcadis rapport binnen de NRV heeft, is op basis van de aanbevelingen van Arcadis en het Convenant Reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol, een voorstel ontwikkeld voor aanpassing van de huidige vogelzonering. Dit resulteert in de volgende drie aanvullende zones naast de huidige LIB vogelzone:

Zone A: Huidige 6 kilometer LIB zone

De huidige LIB criteria worden zoveel mogelijk behouden met als aanvullend criterium dat binnen een afstand van 1 kilometer van het banenstelsel alle open water breder dan 5 meter moet worden getoetst. Arcadis heeft bij haar onderzoek geen directe aanwijzingen gevonden voor het schrappen van de beperkingen in de huidige LIB 6 kilometer zone.

Zone B: Een gebied binnen het huidige vogelbeperkingengebied dat zich uitstrekt van de grens van het luchthavengebied tot 1 kilometer rondom het banenstelsel en de vliegpaden tot een hoogte van 700 ft, uitgezonderd het luchthavengebied. In dit gebied worden ook beperkingen opgelegd voor alle nieuwe wateren, met uitzondering van lijnvormige watergangen smaller dan 5 meter. Op deze nieuwe wateren zal dan het zelfde regime moeten gaan gelden als in het vigerende LIB voor wateren van minimaal 3 ha (verklaring van geen bezwaar).

Zone C: Een gebied dat bestaat uit een sector van het gebied lopend van de buitenrand van het huidige vogelbeperkingengebied tot een afstand van 13 kilometer rond het banenstelsel waarin beperkingen gelden voor wateren groter dan 3 hectare.

Zone D: Een gebied dat bestaat uit een sector van het gebied lopend van de buitenrand van het huidige vogelbeperkingengebied tot een afstand van 13 kilometer rond het banenstelsel. Beperking van extramurale activiteiten (visteelt, voedselopslag, afvalverwerking) die nu in de 6 kilometer zone geldt wordt uitgebreid naar de 13 kilometer zone in het gebied tussen Haarlem aan de westzijde en Ouderkerk en Abcoude aan de oostzijde.

Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen

Voor de zone(s) gelegen tussen de 6 en 13 kilometer hebben de bevoegde partijen uit de NRV het initiatief genomen tot het opstellen van een vogeltoets op basis waarvan de vogelaantrekkende werking van de in de desbetreffende zonering genoemde activiteiten kan worden bepaald en geborgd in de daarvoor geëigende wet- en regelgeving. De uitkomst van de vogeltoets wordt voorgelegd aan een onafhankelijke commissie die advies uitbrengt aan het bevoegd gezag.

In de NRV is overeengekomen dat met de aangepaste zonering, de decentrale afweging en de Vogeltoets gedurende een jaar zal worden proefgedraaid. Voor alle partijen die vrijwillig deelnemen aan het proefjaar geldt dat de vogelzonering en toetsing wordt gehanteerd als ware het LIB al is aangepast. Voor plannen die middels de vogeltoets worden getoetst moet aannemelijk wordt gemaakt dat de kans op vogelaanvaringen met risicosoorten ten gevolge van de voorgenomen gebiedsontwikkeling niet toeneemt. Bij de beoordeling van de vogelaantrekkende werking wordt een advies op basis van de Vogeltoets betrokken bij de decentrale besluitvorming.

In de praktijk geldt dat voor bestemmingen en grondgebruik strijdig met de huidige LIB criteria, nog wel een Verklaring van Geen Bezwaar bij de ILT moet worden aangevraagd. Dit verandert in het proefjaar niet.

Onder een vogeltoets wordt een onderzoek bedoeld dat zodanige informatie over de vogelaantrekkende werking van een voorgenomen bestemming of gewijzigd grondgebruik oplevert, dat op deze basis een afgewogen besluit over de bestemming of het grondgebruik kan worden genomen. Bij de "zwaarte" van de vogeltoets wordt rekening gehouden met een verschil in informatiebehoefte. Deze informatiebehoefte hangt af van het type bestemming of grondgebruik, de omvang van het gebied en de locatie (afstand en positie) ten opzichte van het banenstelsel van de luchthaven. De vogeltoets bestaat uit 2 stappen -een quick scan en een fauna-effectonderzoek- waarvan het uitvoeren van een fauna-effect studie alleen nodig is, als dit uit de quick scan blijkt.

Als onderdeel van de vogeltoets wordt zowel de quick scan als het fauna-effectonderzoek door een adviescommissie beoordeeld. De adviescommissie adviseert het bevoegd gezag omtrent de kwaliteit van het onderzoek alsook over de conclusies van het onderzoek, waarna het bevoegd gezag een besluit kan nemen.

De bewindspersoon van het ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt verzocht om in het adviesjaar een adviescommissie te financieren. De samenstelling van de commissie moet zodanig zijn dat de vereiste kennis en belangen tot een goed advies kunnen leiden. De leden van de adviescommissie zijn onafhankelijk.

Het proefjaar is bedoeld om ervaringen op te doen met de nieuwe systematiek. Voor deelname aan dit proefjaar zullen alle binnen de nieuwe zonering gelegen gemeenten, waterschappen en natuurterrein behorende organisaties worden benaderd. Tevens worden de leden van de NRV gevraagd om projecten aan te dragen. Op basis van een evaluatie aan het eind van het proefjaar zal door het bevoegd gezag, na overleg met alle betrokken partijen, over de voorgenomen wijziging van het LIB worden besloten. Het proefjaar loopt van 1 jan 2015 tot en met 31 december 2015.

De aanpassing van het LIB en de invoering van de Vogeltoets zal er op termijn voor zorgen dat er geen nieuwe vogelaantrekkende bestemmingen rondom de luchthaven worden ontwikkeld zonder dat daarvoor mitigerende maatregelen worden genomen. Dit initiatief draagt bij aan het niet verder aantrekkelijk maken van het gebied voor rustende en foeragerende vogels. Door het monitoren van de uitvoering van deze maatregelen kan op termijn een beeld worden geschetst van de beperkingen die zijn opgelegd aan de ontwikkeling van de omgeving ten behoeve van de ondersteuning van de doelstellingen van het convenant.

Spoor populatiebeheer

Eén van de vier sporen om het risico op vogelaanvaringen te reduceren is om populaties van risicovolle soorten, ganzen, te beperken door onder andere het beheer te intensiveren.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid gaf in haar aanbevelingen aan dat er spoedig gestart moest worden met de uitvoering van het Ganzen 7 akkoord. Dit akkoord voor uitvoering van ganzenbeleid tussen IPO/provincies en de Ganzen 7 (De12Landschappen, de Federatie Particulier Grondbezit (FPG), de Landbouw- en Tuinbouworganisatie Nederland (LTO), Natuurmonumenten, Stichting Agrarisch en Particulier Natuur- en Landschapsbeheer Nederland, Staatsbosbeheer en Vogelbescherming Nederland) is niet tot uitvoering gekomen.

In 2007, toen bleek dat de ganzenpopulatie rondom Schiphol bleef stijgen, hebben de provincie Noord-Holland en Schiphol gezamenlijk het initiatief genomen tot het instellen van een pilot in de vorm van het Schiphol-ganzenoverleg. Hierin waren terrein beherende organisaties, LTO, KNJV, provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht, Schiphol en de Faunabeheereenheden van de betrokken provincies vertegenwoordigd. Dit overleg is in 2011 gesplitst in een ganzen beleidsoverleg en een uitvoeringsoverleg. Dit beleidsoverleg fungeert vanaf dat moment tegelijk als werkgroep voor de pijler populatiebeheer van het NRV. Door de Faunabeheereenheid is, met de partijen uit dit overleg als begeleidingsgroep, een ganzenbeheerplan Schiphol gemaakt. Ook de provincies Utrecht en Zuid-Holland zijn bij het opstellen van het Ganzenbeheerplan Schiphol betrokken geweest.

In het Ganzenbeheerplan omgeving Schiphol wordt een zone van 20 km begrensd, omdat blijkt dat de ganzen die een groot deel van het jaar nabij de luchthaven verblijven op grotere afstanden ruïen omdat er in de 10 kilometer zone slecht in beperkte mate geschikte gebieden zijn te vinden om te ruïen. Door ook in het gebied van 10-20 km in te grijpen wordt de groei van de populatie beperkt, de aantal ganzen verlaagd en extra risicovolle vliegbewegingen voorkomen. De looptijd van het plan is vijf jaar. Daarmee is de uitvoering van het populatiebeheer tot die tijd geborgd, en voor de periode daarna wordt opnieuw bekeken wat de behoefte en noodzaak is.

Aangezien de kans op aanvaringen tussen vliegtuigen en ganzen zich feitelijk voordoet in het gebied binnen 6 km van de luchthaven, is voor dit gebied, inclusief een buffer tot 10km, gekozen om in de eerste drie jaar alle middelen (nestbehandeling, afschot en vangacties) in te zetten om tot een reductie van het aantal ganzen te komen. In de zone van 10 tot 20 km is dit maatwerk en gericht op de ganzen(groepen) waarvan aannemelijk is dat zij een hoog risico vormen op kruisingen met vliegtuigen.

De uitvoeringsmaatregelen in de 10 – 20 km zone zullen op voordracht van betrokken uitvoerders, en in overleg met de faunabeheereenheid worden bepaald. Hierbij wordt primair gericht op ganzen(populaties) die op enig moment in het jaar risicovol zijn in het kader van de beoogde vliegveiligheid. Met andere woorden de uitvoerders geven in dit gebied zelf aan of en zo ja met welke maatregelen zij wensen hun verantwoordelijkheid wensen te nemen en mee te werken en in welke gebieden en dus welke ganzenpopulaties daarbij betrokken worden. Op basis van de maatregelen genoemd in het uitvoeringsprotocol kan door de uitvoerder, in overleg met de FBE, gekozen worden aan welke maatregelen hij daarvan uitvoering wenst te geven. Deze afspraken zijn vastgelegd in het Schiphol Uitvoeringsprotocol dat tussen de provincie Noord-Holland en de Fauna Beheereenheid is overeengekomen. Naast het Ganzenbeheerplan heeft de Provincie Noord-Holland besloten de uitgangspunten van het Ganzen akkoord in haar Uitvoeringsbeleid ganzen Noord-Holland op te nemen. Alle provincies zijn na het G7-akkoord bezig met gewijzigd ganzenbeleid conform het G7 akkoord of hebben anderszins provinciale ganzenakkoorden gesloten. Ze zijn daarmee daadkrachtig bezig om de ganzenproblematiek ook in de rest van Nederland aan te pakken.

Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen

De populatiebeheer cijfers in Noord-Holland inclusief de extra vangacties die door het ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn geïnitieerd zien er als volgt uit (10 km zone, m.u.v. vangacties waarbij 20 km zone geldt).

Jaar	Nesten behandeld	Eieren geschud	Afshot (jaarrond)	Vangacties	Totaal gedood
2010	3.398	20.121	6.116	0	6.116
2011	4.208	23.132	9.441	0	9.441
2012	4.486	28.608	7.840	5.054	12.894
2013	3.676	21.240	5.498	9.627	15.125
2014	nmb	nmb	nmb	6.754	nmb

In 2012, 2013 en 2014 zijn, in aanvulling op nestbehandeling, eieren schudden en jaarrond afschot ook vang- en dodingsacties in een straal van 20 kilometer uitgevoerd in de ruiperiode middels CO₂. Daarvoor hebben de provincies Noord-Holland (in 2012, 2013, 2014) en Zuid-Holland en Utrecht (2013 en 2014) ontheffingen verleend. De provincies hebben vanuit de Flora- en faunawet de verantwoordelijkheid voor het beleid, ontheffing verlening en handhaving ten behoeve van beheer en schadebestrijding. Op basis van een faunabeheerplan kan een provincie daartoe ontheffingen aan de Faunabeheereenheid verlenen. De Faunabeheereenheid kan de ontheffingen doormachtigen aan uitvoerende organisaties. Andere organisaties kunnen in bepaalde gevallen ook direct ontheffing verkrijgen. Zo vraagt Schiphol op basis van een eigen onderbouwing, ontheffing aan voor haar terreinen. De provincie kan ook een aanwijzing volgens de Flora- en faunawet verlenen. Hiermee kan de provincie, personen of categorieën van personen aanwijzen om de stand te beperken van bepaalde diersoorten, ten behoeve van onder andere de veiligheid van het luchtverkeer. Dit gebeurt bijvoorbeeld bij de vang- en dodingsacties.

De grauwe en canadese ganzen zijn tijdens de vang- en dodingsacties gevangen en met behulp van koolstofdioxide gedood op basis van een vrijstelling voor CO₂ die is afgegeven door IenM. In verband met het belang van de luchtvaartveiligheid en het ontbreken van een aanvaardbaar alternatief voor de bestrijding van ganzen rondom Schiphol is gebruik gemaakt van de mogelijkheid om vrijstelling te verlenen van het verbod op het gebruik van de niet toegelaten biocide koolstofdioxide. Het college voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen biociden (ctgb) heeft de risico's voor het gebruik van koolstofdioxide beoordeeld en geconcludeerd dat er positief kan worden geadviseerd over de herhaalde inzet van het middel. Verwachting is dat de stof eind 2014, na instemming Raad en Europees Parlement op de lijst zal worden geplaatst en dat daarna spoedig een aanvraag zal worden gedaan om het product, dat in dit geval hetzelfde is als de stof, toe te laten. Het is van belang voor de vliegveiligheid dat de toelating zo snel mogelijk formeel is toegestaan.

Op dit moment is voor het doden van grote groepen ganzen in één keer de methode met het gebruik van koolstofdioxide in mobiele dodingsruimten/containers de enig beschikbare methode omdat deze de minste welzijnsproblemen voor het individuele dier veroorzaakt, weinig versturende effecten heeft voor de omgeving en selectief is. Het doden van ganzen met koolstofdioxide is door de Wageningen UR (University & Research centre) onderzocht. De aanbevelingen om het stressveroorzakende vervoer tot een minimum te beperken worden toegepast. Op de vangplaats kan de bedwelming plaatsvinden. Verder is rekening gehouden met de zienswijze van de Raad voor Dierenaangelegenheden (RDA), getiteld 'Richtsnoer ganzendoden'. De RDA is door toenmalig staatssecretaris Bleker om advies gevraagd over dit onderwerp met het oog op de uitvoering van de moties Van Veldhoven (TK 2011-2012 32372 nrs. 80 en 86), waarin de regering werd verzocht "een richtsnoer op te stellen voor het doden van ganzen uit oogpunt van dierenwelzijn". In de zienswijze heeft de RDA een aantal dodingsmethoden getoetst aan welzijnsaspecten. Voor het doden van grote groepen ganzen in één keer wordt de methode met het gebruik van koolstofdioxide in mobiele dodingsruimten/containers aangeraden.

Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen

Spoor beperken van foerageermogelijkheden

Met een groot deel van de agrarische ondernemers die graan telen in het noordelijk deel van de Haarlemmermeer rond Schiphol zijn afspraken gemaakt over het versneld onderwerken van hun graanresten. Hierdoor worden de akkers na de graanoogst minder aantrekkelijk voor ganzen zodat ze elders, op grotere afstand van Schiphol, op zoek gaan naar voedsel. Voor het versneld onderwerken is met de betreffende agrariërs een overeenkomst gesloten die tot en met het oogstseizoen 2017 duurt. De agrariërs ontvangen een financiële vergoeding voor de extra werkzaamheden en het verlies aan inkomsten doordat het stro niet verkocht kan worden. LTO Nederland heeft de deelname aan de vrijwillige overeenkomst bevorderd waarbij gestreefd wordt naar maximale deelname.

Jaar	2012	2013	2014
Deelnemende agrarische ondernemers	62	74	71
Oppervlak ondergewerkte graanakker	1572,22	2092,72	1953,95
Percentage totale oppervlakte graan in de zone	75%	95%	95%
Totaal aan uitgekeerde vergoedingen	€1.341.103	€1.785.090	1.666.719

De afgelopen jaren is de deelname gestaag toegenomen tot ongeveer 95 % van het totale graanareaal binnen het gebied. De 100% is nog niet gehaald. Dit heeft te maken met werkzaamheden in de polder waardoor wel graan gezaaid is maar niet rijp is geoogst en met agrariërs die strocontracten hebben of (een deel van) hun stro nodig hebben voor gebruik op hun bedrijf.

Verder is er gekeken naar de resten van aardappelen en bieten die na de oogst op het land achterblijven en de mogelijkheden die er zijn om deze mogelijke voedselbron weg te nemen. Gebleken is dat agrariërs er naar streven om de geoogste gronden kort na de oogst te bewerken. Dit is echter in grote mate afhankelijk van de weersomstandigheden, welke van jaar tot jaar sterk wisselen omdat aardappelen en bieten in het najaar worden geoogst. Overigens is het onderwerken van aardappelresten voor agrariërs onwenselijk omdat ondergewerkte aardappelen gedurende de winter niet bevroren en het volgende jaar weer gaan groeien. Dit leidt tot zogenaamde 'aardappelopslag' welke een sterke risicobron vormt voor de verspreiding van de phytophthora-schimmel en aardappelmoetheid in de hand kan werken. Het is om die reden dan ook noodzakelijk om aardappelopslag zoveel mogelijk te voorkomen en te bestrijden. Overigens leert de ervaring dat ook als aardappelresten niet worden ondergewerkt, hiervan - zeker na bewerking van het perceel - slechts een beperkte aantrekkingskracht op ganzen uitgaat. LTO heeft desalniettemin haar leden in het gebied opgeroepen om percelen voor zover mogelijk, na de oogst snel te bewerken indien de weersomstandigheden dit toe laten.

Effecten

Naar aanleiding van de diverse acties zijn de effecten voor zover deze zijn te meten gemonitord.

Het terugdringen van de populatie ganzen gebeurt op de eerste plaats via het reguliere beheer door de betreffende Wildbeheereenheden. Op de tweede plaats door het in de 20 kilometer zone rondom Schiphol jaarlijks tijdens de ruiperiode vangen en doden met CO2 in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

De totale populatie in de 10-km zone bestaat hoofdzakelijk uit grauwe gans (83%), gevolgd door Nijlgans (8%), soepgans (5%) en Canadese gans (2%). Het totaal aantal ganzen in de 10-km zone is licht

Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen

afgenomen van bijna 11.500 in 2013 tot ruim 10.900 (-5%). Het aantal grauwe ganzen kent een vergelijkbare afname (-5%) van bijna 9.500 vogels in 2013 tot ruim 9.000 in 2014. Soepgans laat een sterke afname zien (-25%, respectievelijk). Nijlgans en Canadese gans, soorten met een beperkte populatieomvang, laten een sterke toename zien (+40%, respectievelijk 31%) ten opzicht van 2013.

Julitelling 10 km zone	grauwe gans	soepgans	Nijlgans	Canadese gans	totaal
2011	7.825	1.015	759	158	9.757
2012	9.218	834	533	199	11.209
2013	9.498	761	598	201	11.423
2014	9.034	569	836	264	10.868
<i>2014 t.o.v. 2013 (%)</i>	<i>-4,9</i>	<i>-25,2</i>	<i>39,8</i>	<i>31,3</i>	<i>-4,9</i>

Er was in 2013 een stabilisatie van de groei te zien, dit jaar een lichte daling. Of dit een trend is zal pas op langere termijn uit monitoring kunnen blijken.

De komende jaren zal uit monitoring moeten blijken wat de effecten zijn van het intensievere beheer van de populatie door de Provincies op de aanwezigheid van ganzen in de zone rondom Schiphol. Daartoe wordt in de opdracht van provincies gemonitord. De gegevens zullen worden aangeleverd aan de NRV voor het overall monitoringsprogramma. Hoewel het effect niet één op één weer te geven is, bleek uit het rapport van het Landschap Noord-Holland uit 2013 dat een voorzichtige stabilisatie van de groei is te zien. Ook wordt het aantal ganzen dat in grote groepen tijdens de jaarlijkse vangactie in de ruiperiode wordt gevangen kleiner. Een trend zal daarentegen pas op langere termijn moeten blijken. Voorts zal gekeken moeten worden in welke mate de extra vangacties rond de ruiperiode nog noodzakelijk zijn als de populatiestand op een aanvaardbaar niveau is gekomen.

Uit rapportages van Schiphol en KLM is gebleken dat de gehanteerde vogelaanvaringsratio (voor aanvaringen met alle soorten vogels) zich de afgelopen jaren als volgt heeft ontwikkeld:

Schiphol/KLM vogelaanvaringsratio (met alle vogelsoorten)

2009: 7,1
2010: 7,7
2011: 7,6
2012: 7,0
2013: 6,1
2014: nog niet bekend

Tenslotte zijn de effecten van de onderploegregeling onderzocht door bureau Altenburg en Wymenga. In 2013 is er een eerste onderzoek gedaan, in 2014 is er een vervolgonderzoek geweest waarbij is onderzocht of het aantal hoog-risico vliegbewegingen van vogels rond Schiphol door de onderwerkmaatregel op een aantal geselecteerde percelen afneemt in vergelijking met de situatie zonder onderwerken. Ten opzichte van 2013 is het onderzoek ditmaal opgebouwd met data van zowel de vogelradar van Schiphol als fysieke tellingen op locatie. Geconstateerd wordt uit tellingen van ganzen in 2009-2010, in de periode zonder versneld onderwerken, die de Haarlemmermeer invlogen na de oogst met enkele honderden procenten toenam. In het oogstseizoen 2014 was deze piek gereduceerd tot 40%. De piek van de vliegbewegingen in de oogstperiode is daarmee aanzienlijk gereduceerd. Uit Amerikaans onderzoek is gebleken dat indien 80% van de resten ondergewerkt is, percelen niet geselecteerd worden door watervogels. Tijdens het volgende oogstseizoen zal daarom bij de controle moeten worden vastgesteld of aandacht wordt besteed of het niveau van onderwerken daarmee in overeenstemming is. Voorts zal tijdig voor 2017 als de regeling ten einde loopt, een nadere evaluatie worden gehouden waarbij zal worden gekeken naar de financierbaarheid van de regeling, waaronder ook de mogelijkheden om de regeling tegen minder kosten uit te voeren.

Voortzetting convenant

Het convenant kent een looptijd van drie jaar en loopt af in 2015. De partijen binnen de NRV die het convenant hebben ondertekend, hebben aangegeven ook in de toekomst te willen blijven samenwerken om de vliegveiligheid te bevorderen. Het is nodig om de meerjarige effecten van het vangen en doden van ganzen in de omgeving van Schiphol verder inzichtelijk te maken daar effecten pas op langere termijn pas zijn te bepalen. De faunabeheerplannen in de provincies spelen hierin ook een belangrijke rol omdat de populatie ganzen intensiever wordt beheerd en dit een groot effect zal hebben op de populatie en daarmee mogelijk op het risico op vogelaanvaringen met ganzen. Nadere afstemming tussen geplande activiteiten en monitoring daarvan door de provincies die betrokken zijn bij de NRV dienen met het oog op integraliteit in NRV verband plaats te vinden.

Ook de verdere ontwikkeling van de radar en het uitbreiden van de mogelijkheden van de radar en doorvoeren van gegevens van de radar in de operatie vergt meer tijd en nadere afstemming. Vooral ten aanzien van bijvoorbeeld de verantwoordelijkheidsverdeling en het operationeel concept.

Voor wat betreft het foerageerspoor lopen de afspraken met de agrariërs tot en met het oogstjaar 2017. Tijdig zal een totale evaluatie plaatsvinden van effecten van het meerjarig onderwerpen en bekeken moeten worden of en in welke vorm dit wordt voortgezet.

Ten aanzien van het spoor ruimtelijke ontwikkelingen wordt door de NRV bekeken hoe het proefjaar verloopt en op welke wijze de Vogeltoets en de maatregelen verankerd kunnen worden in het Luchthavenindelingsbesluit (LIB). Besluitvorming hierover vindt plaats in SMASH verband en wordt mede gezien het doorlopen van het proefjaar en het evalueren daarvan in 2016 voorzien.

Tenslotte wil de NRV ook aandacht besteden aan het mogelijke risico op vogelaanvaringen voor andere luchthavens van nationale betekenis zowel civiel als militair en de partijen aan de NRV zullen in overleg treden met andere luchthavens en overheden in Nederland om na te gaan of er expertise van de NRV ingezet kan worden. In dit verband is van belang dat in het nieuwe Besluit Burger en Militaire Luchthavens een passage is opgenomen over vogelaanvaringen op regionale en militaire luchthavens van nationale betekenis waarmee ook voor deze luchthavens geldt dat passende maatregelen (middels een vogeltoets) genomen moet worden om het risico op vogelaanvaringen niet toe te laten nemen. Monitoring van de mogelijke problematiek is van groot belang om tijdig passende maatregelen te kunnen treffen.

De partijen binnen de NRV hebben met oog voor elkaars verantwoordelijkheden en standpunten een samenwerkingsmodus gevonden die past bij de integrale aanpak volgens vier sporen. Samen zijn zij in staat om passende maatregelen te treffen met zo groot mogelijk draagvlak. De kennis en kunde die middels de NRV op het gebied van vogelaanvaringen is opgebouwd is van groot belang voor het verder terugdringen van het risico op vogelaanvaringen nu en in de toekomst. Zolang er een risico op vogelaanvaringen is en er aanvaringen plaatsvinden, is het van belang om dit zoveel mogelijk terug te dringen om de luchtvaartveiligheid verder te vergroten. In 2015 zullen de partijen van de NRV een nader programma opstellen waarin zij in zullen gaan op de verdere maatregelen, monitoring en evaluatie.