



Jaarverslag
Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen
2012

Voorwoord

Dit is het eerste jaarverslag van de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen (NRV). 2012 was het jaar waarin het convenant Reduceren risico vogelaanvaringen werd getekend door NRV partijen. Het convenant bevat niet alleen beleid op papier. Er is in 2012 al daadwerkelijk aan de slag gegaan met de maatregelen: er zijn extra ganzen gevangen, boeren hebben massaal hun akkers versneld ondergeploegd en de vogeldetectorradar is aanbesteed. Moeilijke zaken, bestemmingen en verantwoordelijkheden zijn opgepakt. De eerste signalen van de effecten van het NRV beleid zijn positief.

Ik kijk dan ook met voldoening terug op het afgelopen jaar en de ingezette acties.



Ellen Bien, voorzitter NRV

Inleiding

Vogels vormen een reëel risico voor de vliegveiligheid. De ganzenproblematiek rondom Schiphol krijgt onverminderd veel aandacht. De NRV is in 2010 opgericht en heeft tot opdracht het risico van vogelaanvaringen in Nederland te beperken. Dit doet de NRV door het innemen van afgewogen standpunten en het geven van advies. Ook bevordert de NRV de samenwerking tussen overheden en organisaties die actief zijn op het gebied van het reduceren van het risico van vogelaanvaringen. De NRV focust zich in eerste instantie alleen op Schiphol.

2012 is een druk jaar geweest voor de NRV. Reden om terug te kijken op de genomen maatregelen, de kosten die hiermee gemoeid waren en het effect op het aantal baankruisingen van ganzen op Schiphol.

Ondertekening convenant Reduceren risico vogelaanvaringen

Schiphol op 16 april 2012

Op 16 april 2012 hebben staatssecretaris Atsma van Infrastructuur en Milieu en een aantal NRV partijen een convenant ondertekend over het reduceren van vogelaanvaringen ¹. In het convenant zijn maatregelen langs vier sporen opgenomen om het aantal vogels – met name ganzen – op en rond Schiphol te verminderen zodat er minder aanvaringen met vliegtuigen zullen plaatsvinden.

1. Populatiebeheer ==> vangacties, nestbehandeling afschot
2. Teeltaanpassing ==> versneld onderploegen, olifantengras pilot ism the Grounds
3. Aanpassing (natte) natuur ==> Arcadis onderzoek
4. Inzet van techniek ==> onderzoeksproject vogeldetectiesysteem

De ondertekening vond plaats na afloop van enkele bedrijfsbezoeken in Hoofddorp, waarbij staatssecretaris J. Atsma (Infrastructuur en Milieu) tekst en uitleg kreeg over de teelt van het alternatieve gewas olifantsgras dat drie akkerbouwers in hun bouwplan hebben opgenomen. Op het bedrijf van akkerbouwer Petri kon de bewindsman bekijken hoe het eerste olifantsgras werd geoogst en welke bestemmingen voor dit product mogelijk zijn.



Aansluitend werd de bewindsman op het bedrijf van R. van Elderen bijgepraat over de jacht en in het bijzonder de inspanningen van de Wildbeheer Eenheid Haarlemmermeer om de ganzen bij Schiphol weg te houden en de ganzenpopulatie te verminderen. De vogels vormen niet alleen een gevaar voor het vliegverkeer op Schiphol, maar veroorzaken ook toenemende schade op zowel boerenland als aan de natuur.

¹ <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/convenanten/2012/04/17/convenant-def-vogelaanvaringen-16-april-2012.html>

Spoor populatiebeheer

- Reguliere faunabeheer

Onder de pijler populatiereductie vallen de beheermaatregelen die, op basis van een ontheffing of aanwijzing van de Flora- en faunawet van de provincie, kunnen worden ingezet om het belang vliegveiligheid te behartigen. Vanwege de bevoegdheid die de provincies op het gebied van de Flora- en faunawet hebben, en de centrale rol van provincie Noord-Holland in de ontheffingen rondom Schiphol, is Provincie Noord-Holland als trekker van dit spoor aangemerkt. Daarbij zijn de provincies beoordelaar van de ontheffingsaanvragen, en de Faunabeheereenheden als samenwerkingsverband van jachthouders (of een door hen gemachtigde partij) de aanvragende en uitvoerende partijen. Vanuit haar verantwoordelijkheid voor de vliegveiligheid rondom Schiphol is het Ministerie van I&M opdrachtgever voor de reductiemaatregel vangacties.

In 2012 is begonnen met de uitwerking van een Faunabeheerplan 'ganzen rondom Schiphol' om de populatiereductie ten bate van de vliegveiligheid op een meer planmatige manier te kunnen uitvoeren. Er is opdracht gegeven aan Bureau Waardenburg om het plan te schrijven. Gedurende het jaar zijn er diverse versies van het plan becommentarieerd door de begeleidingsgroep die voor het opstellen van het beheerplan is ingesteld. Elke betrokken partij of haar vertegenwoordiging is hier voor uitgenodigd en heeft zo inspraakmogelijkheid gehad. Begin 2013 zal het eindproduct door het bestuur van de Faunabeheereenheid Noord-Holland worden vastgesteld en aan de drie betrokken provincies worden aangeboden. Nieuwe ontheffingen voor beheersmaatregelen die in het plan genoemd worden zullen op basis van dit beheerplan worden aangevraagd.

De resultaten van de inspanningen van de wildbeheereenheden en andere partijen in de omgeving van Schiphol voor de verschillende soorten waarvoor ontheffingen zijn verleend gezamenlijk zijn de volgende²:

Jaar	Nesten behandeld	Eieren geschut	Afschot	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

Deze resultaten zijn voor nestbehandeling en afschot in een straal van 10 km om de luchthaven heen bereikt. Voor vangacties is dit een grotere straal geweest. Deze straal staat aangegeven op de ontheffing die is afgegeven door Provincie Noord-Holland.

² De cijfers over 2012 zijn nog niet definitief. De cijfers over 2012 zijn ook inclusief (een klein aantal) afschot op Schiphol.

Deze is in te zien op de website van deze provincie. Nestbehandeling houdt in het (dubbelzijdig) prikken van eieren, of het insmeren met olie, waardoor de vrucht niet tot ontwikkeling komt. Vangacties vonden plaats tijdens de ruitijd waarbij dieren bijeen werden gedreven en vervolgens bedwelmd en gedood met behulp van CO₂ (zie volgende paragraaf).

- Vangacties

Het vangen en doden van de ganzen is een bijzondere beheersmaatregel in het kader van het verhogen van de luchtvaartveiligheid. Bijzonder, omdat deze beheersmaatregel meerdere jaren heeft ontbroken in het scala van gewenste uitvoeringsmaatregelen om het terugbrengen van het risico van aanvaringen tussen ganzen en dalende en stijgende vliegtuigen op en rondom de luchthaven Schiphol daadwerkelijk te realiseren.

Het traject om te komen tot de vangacties was intensief. De inzet van het vangen en doden van ganzen met CO₂ is een juridisch complex geheel; zowel de Flora- en faunawet als de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden zijn van toepassing op de beheersmaatregel. De aanloop tot de inzet van het vangen en doden van ganzen met CO₂ als beheersmaatregel rond Schiphol startte op 18 januari 2012 met een ambtelijk overleg tussen het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de provincies Zuid-Holland, Noord-Holland en Utrecht. Inzet van CO₂ werd mogelijk doordat het Besluit beheer- en schadebestrijding dieren per 12 februari wijzigde. Daarna volgde op 20 maart een bestuurlijk overleg en werden afspraken gemaakt over wie waar verantwoordelijk voor is en wie de faunabeheereenheid zal verzoeken om de vergunningaanvraag en de uitvoering voor te bereiden. Dit verzoek werd op 28 maart namens de staatsecretaris van I&M aan de FBE gedaan. Een en ander resulteerde in een vrijstelling van de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biocides, een aanwijzing ex artikel 67 Ffwet en een ontheffing ex artikel 68 Ffwet³. Op 1 juni werd daartegen bezwaar gemaakt bij de rechtbank; de zitting vond plaats op 4 juni, en op 5 juni werd uitspraak gedaan door de rechtbank Haarlem. De rechtbank wees het verzoek tot het treffen van een voorziening af⁴.

Gedurende de periode 2 tot en met 12 juni werden er op het grondgebied van de Provincie Noord-Holland - rond de luchthaven Schiphol - door Duke Faunabeheer zo'n 5.000 ganzen gevangen en op de minst dieronvriendelijke manier gedood met CO₂. De gedode ganzen werden aan de poelier en voedselbank aangeboden en bleven hiermee binnen de voedselketen. Op 12 juni werd vanwege het niet meer in het ruistadium zijn van de te vangen ganzen gestopt met de vangacties. Op 14 juli verliep van rechtswege de vrijstelling van de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biocides. Uit de evaluatie bleek dat het resultaat qua aantallen weggenomen ganzen groter had kunnen zijn als er eerder begonnen had kunnen worden met de vangacties. Verder bracht de evaluatie een aantal verbeterpunten in communicatie en organisatie aan het licht, waarmee vertragingen die hierdoor ontstonden een volgende keer voorkomen kunnen worden.

³ <http://www.noord-holland.nl/web/Projecten/Faunabeheer-in-NoordHolland.htm>

⁴ <http://jure.nl/bw7519>

Parallel aan de vangacties is in 2012 de toelatingsprocedure voor CO2 als avicide in Europa in gang gezet. Duke Faunabeheer is bereid gevonden de aanvraag voor zijn rekening te nemen. Het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb) doet de eerste beoordeling en bereidt een advies voor over mogelijke goedkeuring van de werkzame stof. Daarna zal dit advies in Europa besproken worden en komt er een opname besluit. Dit hele traject kan binnen twee jaar zijn afgerond. Vervolgens kan de nationale toelating voor het product op basis van Koolzuurgas in gang gezet worden. Dit houdt in dat voor specifieke toepassingen – in dit geval koolzuurgas als avicide tegen vogels – een beoordeling van het Ctgb benodigd is. Noemenswaardige obstakels zijn hierbij niet te verwachten, aangezien koolzuurgas een basisstof is en de schade voor mens en milieu marginaal zijn. De gevolgen voor het dierenwelzijn worden ook betrokken. Een toelatingprocedure kan binnen een jaar afgerond zijn.

Spoor foerageren

Op basis van artikel 3.3 van het Convenant Reduceren Risico Vogelaanvaringen Schiphol is in juli 2012 een overeenkomst gesloten tussen de agrarische ondernemers in Haarlemmermeer rond Schiphol en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu om de graanresten die na de oogst op het land blijven liggen, binnen 48 uur zodanig onder te werken dat ganzen op deze percelen geen voedsel meer kunnen vinden⁵. Hierbij in het kort het resultaat van de vergoedingsregeling voor het oogstseizoen 2012.

- Inhoud van de regeling

Om tot een afgewogen regeling te komen is in mei 2012 aan het Landbouw Economisch Instituut (LEI) opdracht gegeven om alle aspecten van de uitvoering van het onderwerpen en de daarbij behorende vergoeding te onderzoeken. Door het opnemen van een waarde (geldbedrag) voor het grondverbeteringsaspect ten gevolge van het onderwerpen van het stro, kostte het afronden van het LEI onderzoek meer tijd dan aanvankelijk was gepland. Hierdoor konden de onderhandelingen met LTO pas kort voor het oogstseizoen starten. Uiteindelijk werd op basis van een gesprek tussen LTO en de Staatsecretaris van IenM op de rand van de oogstperiode overeenstemming bereikt over de inhoud van de overeenkomst en de hoogte van de vergoeding. Om de mening te peilen van de betrokken agrarische ondernemers is vervolgens in samenwerking met LTO op 30 juli voor alle agrarische ondernemers in Haarlemmermeer een voorlichtingsbijeenkomst georganiseerd. De ondernemers hadden, om zich goed voor te kunnen bereiden, voorafgaand aan de bijeenkomst een conceptovereenkomst toegestuurd gekregen. Ondertussen was intern IenM duidelijk geworden dat voor de uitvoering van de vergoedingsregeling, de subsidievorm de meest geëigende werkwijze was. Gezien mogelijke strijdigheid met andere subsidievormen waar de agrariërs gebruik van kunnen maken was dit met name een punt van discussie tijdens deze voorlichtingsbijeenkomst. De vragen die hierover leefden werden zodanig beantwoord dat het overgrote deel van de aanwezigen enthousiast was over de regeling.

De regeling houdt in dat de agrarische ondernemer een overeenkomst sluit met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu voor een periode van zes oogstseizoenen waarbij een vergoeding van 853 euro per hectare graanakker wordt betaald als de ondernemer de graanresten na de oogst binnen 48 uur voldoende onderwerkt. Voorwaarde voor deelname aan de regeling is dat de ondernemer met alle binnen het werkingsgebied (de Haarlemmermeer ten noorden van de Venneperweg) gelegen percelen graan meedoet. Vanwege de wisselteelt verschilt dit van jaar tot jaar.

⁵ <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtvaart/documenten-en-publicaties/convenanten/2012/11/23/overeenkomst-versneld-onderwerken-graanresten.html>

- Controle op de uitvoering van de regeling

Op de uitvoering van de regeling vindt uiteraard controle plaats. Niet alleen gaat het om substantiële bedragen die er worden vergoed, maar ook is het van het grootste belang voor het bereiken van het uiteindelijke doel, het verminderen van het aantal overvliegende ganzen over Schiphol, dat de grondbewerkingen op tijd en goed worden uitgevoerd.

Om te controleren of de ondernemer aan de voorwaarden van de overeenkomst voldoet moet de ondernemer de volgende toetsbare administratieve handelingen verrichten:

- voorafgaand aan de oogst (in mei) moet de ondernemer opgeven op welke percelen graan wordt verbouwd;
- 12 uur voor de oogst moet de ondernemer per mail of sms aan het 'meldpuntgraan' doorgeven dat een bepaald perceel wordt geoogst;
- na de oogst moet de ondernemer per perceel een registratieformulier indienen;
- tot slot moet de ondernemer een door het ministerie ingevulde aanvraag ondertekenen met het totaal aantal ha dat is ondergewerkt en het totaal te vergoeden bedrag.

Als dit proces is doorlopen krijgt de ondernemer van het ministerie een beschikking met het te vergoeden bedrag en daarna wordt de vergoeding betaald.

De controle vindt op een aantal momenten plaats. Allereerst wordt getoetst of de ondernemer alle graanpercelen op heeft gegeven. Er wordt 48 uur na de melding d.m.v. het uitvoeren van controlerondes ter plaatse gecheckt of het gemelde perceel is ondergewerkt en of het onderwerken volgens de voorwaarden is uitgevoerd en er vindt een controle plaats met behulp van de opgave op de registratieformulieren; klopt dit met de opgave in mei en klopt dit met de uitgevoerde controles ter plaatse.

- Ervaringen n.a.v. de controlerondes en reacties van de ondernemers

De meeste ondernemers zijn enthousiast over de overeenkomst. Ze probeerden de voorwaarden van de overeenkomst zo goed mogelijk uit te voeren. De tijdslimiet van 48 uur werd in alle gevallen gehaald omdat veel boeren direct achter de combine een tractor met cultivator lieten rijden. De vogelproblematiek in relatie tot de luchtvaartveiligheid wordt door de meeste ondernemers onderkend, dit motiveerde om deel te nemen aan de regeling. Ook is er een zekere sociale controle tussen de ondernemers onderling waarbij sommige ondernemers het ook als een soort prestigestrijd zien om zo snel mogelijk na de oogst onder te werken. Het melden van de start- en eindtijden van het oogsten en onderploegen werd consequent en correct gedaan.

De praktijk leert dat het erg lastig is in te schatten of en wanneer de vochtpercentages op het goede niveau zijn hierdoor is het melden met een deadline van 12 uur voor de oogst niet

altijd realistisch. Er zijn op enkele percelen wel ganzen gesignaleerd tijdens de oogst. Ook op de percelen van de boeren die niet meededen waren ganzen aangetroffen.

In de overeenkomst is vermeld dat de percelen moeten zijn ondergewerkt 'zodanig dat deze percelen niet meer aantrekkelijk is voor ganzen'. De graankorrels die na het oogsten achterblijven, zorgen voor deze aantrekking. Dit betekent dat de deze definitie is geïnterpreteerd dat de boeren al deze korrels onder moeten werken. Echter, de boeren hebben dit op verschillende manieren uitgevoerd. Om de graanstoppels onder te werken, gebruikten de meeste ondernemers een cultivator. Met dit apparaat gingen ze vervolgens 1, 2 of zelfs 3 keer over de percelen. In al deze gevallen bleven stoppels achter op de akkers maar waren de graankorrels zo goed als verdwenen. Op de foto's op de volgende pagina is te zien dat er verschil was in de mate van onderwerken. Een paar boeren gebruikte de ploeg en in dat geval waren bijna alle stoppels verdwenen. Het grote nadeel van ploegen is dat bij een regenbui het perceel daarna niet meer kan worden bewerkt, reden waarom ondernemers de voorkeur geven aan cultivatoren. Er is echter een duidelijk verschil in kwaliteit van onderwerken. Van meerdere boeren is vernomen dat een ruw bewerkt perceel tot nu toe het beste resultaat geeft. Ganzen vinden dit blijkbaar niet prettig. Dit kan zowel door ploegen als het gebruik van de cultivator (zonder roller) worden bereikt.

- Resultaat deelname in 2012

- Totaal zijn er 65 ondernemers die de overeenkomst hebben getekend;
- 3 ondernemers doen dit jaar nog niet mee (mogelijk door contracten met stroafnemers);
- Totaal dus 62 deelnemende ondernemers is 2012;
- Totaal betreft het 1.572,22 ha, dit komt overeen met ca. 75% van het graanareaal in het werkingsgebied;
- Het te vergoeden bedrag voor 2012 bedraagt € 1.341.103,66.

- Resultaat m.b.t. het aantal ganzen passages op Schiphol

Bij de twee pilots naar het onderwerken van de graanresten zijn tellingen uitgevoerd naar het aantal ganzen dat ging foerageren op de ondergewerkte percelen. Uit deze tellingen is gebleken dat een ondergewerkt perceel geen ganzen meer aantrekt. Met de conclusies van die onderzoeken is besloten geen nieuw onderzoek te doen naar het foerageren op ondergewerkte percelen. Voor het meten van het resultaat van de onderwerkmaatregel zijn ganzenpassages over de banen van Schiphol een betere graadmeter. Deze passages worden door de luchthaven geteld. De tellingen in de oogstperiode, de maanden juli en augustus, lieten een zeer goed resultaat zien. Meer gegevens vindt u in onder het kopje Output.

- Alternatieven

In de overeenkomst met de ondernemers wordt de mogelijkheid geboden om de bepalingen in het contract te wijzigen indien er innovatieve minder kostbare methoden worden ontwikkeld die het doel op een vergelijkbare of betere manier kunnen dienen.

Op dit moment is nog niet te voorzien waar het exact om kan gaan. Met dit artikel wordt in ieder geval voorkomen dat nieuwe initiatieven worden belemmerd door deze overeenkomst.

Er zal worden onderzocht hoe de teelt van alternatieve gewassen, zoals Olifantsgras, kan worden gestimuleerd. Een methode die hierbij in overweging zal worden genomen is het invoeren van een geldelijke stimuleringsregeling voor bepaalde periode. Ook kan door middel van green deals op natuurlijke wijze verstoring van luchtvaart door ganzen tegengegaan worden door het toepassen van alternatieve beplantingen zoals olifantsgras rondom de luchthaven. Het gras kan bovendien als biobrandstof worden benut.

- Versneld onderwerpen, pacht en verkoopvoorwaarden

Er zal worden onderzocht of het mogelijk is voorwaarden voor verplichte deelname aan de regeling versneld onderwerpen graanresten te stellen bij het verpachten of verkopen van gronden in Rijks eigendom. Het opnemen van deze voorwaarden in het pachtcontract zelf lijkt voorsnog erg problematisch, maar wel kan een dergelijke voorwaarde bij het gunnen van een pachtcontract of bij de verkoop van grond worden betrokken.

- Evaluatie van de vergoedingsregeling

Op 23 november is de regeling op alle aspecten geëvalueerd door I&M en LTO. Er is in korte tijd een mooi resultaat neergezet. Aandachtspunten voor de komende jaren: beoordeling of de akker goed is ondergewerkt, innovatie en teelt van alternatieve gewassen en gevolgen kortdurende pachtcontracten.

- Mate van onderwerpen van de graanresten



Veel achtergebleven
stoppelresten



Een aantal achtergebleven
stoppelresten



Geen achtergebleven
stoppelresten

Spoor ruimtelijke ordening

Het huidige systeem in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol met beperkingen voor vogelaantrekkende bestemmingen of vormen van grondgebruik binnen een straal van 6 km van het banenstelsel en waarvan kan worden afgeweken als d.m.v. een fauna-effectonderzoek wordt aangetoond dat het risico voor de luchtvaart ten gevolge van de nieuwe bestemming of het nieuwe grondgebruik niet toeneemt, wordt in de herziening van het LIB gehandhaafd. De normering van de International Civil Aviation Organization (ICAO) gaat echter verder dan de huidige LIB zone, hierin wordt gesproken over een zone van 13 km. Uit ervaring en tellingen blijkt dat een vogelbeperkingengebied van 6 km, met name voor ganzen onvoldoende waarborg biedt voor de vliegveiligheid op Schiphol.

Ter ondersteuning van de besluitvorming heeft de NRV bepaald nader onderzoek te laten uitvoeren zodat gekozen wordt voor duurzame en doelmatige maatregelen vanuit het perspectief van veiligheid, gewenste ruimtelijke ontwikkeling en effectief beheer. Het onderzoek moet resulteren in een aanbeveling met betrekking tot de te hanteren criteria gericht op een realistische basis van te overwegen activiteiten in relatie tot proportionele effecten. De keuze op basis van offertes is op Arcadis gevallen. Op 16 juni 2012 heeft Arcadis haar onderzoeksresultaten aangeboden aan de Regiegroep. Gedurende de zomermaanden zijn alle bij de NRV betrokken overheden, sectorpartijen en belangenorganisaties in de gelegenheid gesteld om te reageren op het onderzoek. Van deze mogelijkheid is ruimschoots gebruik gemaakt. Arcadis heeft tijdens een informatiebijeenkomst op 3 december 2012 een nadere toelichting gegeven op haar onderzoeksresultaten en antwoord gegeven op de ontvangen commentaren. Vervolgens heeft Arcadis op 21 december 2012 haar eindrapport aan de Regiegroep aangeboden.

Het onderzoek sluit nauw aan bij de SMASH (Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer) aanpak en betreft een integrale uitwerking op basis van een kosten-batenanalyse van de 4 pijlers in het convenant. De ruimtelijke doorwerking van met name het beperken van vogelaantrekkende bestemmingen in de structuurvisie SMASH en in de actualisering van het LIB, vraagt uiteindelijk om een integrale afweging.

Aanbevelingen selectie ruimtelijke maatregelen

Dit leidt tot de volgende aanbevelingen om:

- * het huidige regime voor de 6 km-zone uit te breiden met een maatregel ter beperking van de vogelaantrekkende werking van de aanleg van kleine niet lijnvormige wateren, met uitzondering van lijnvormige wateren smaller dan 5 meter binnen de 6 km-zone (deelgebied 2 van 1 km aan weerszijden van de vliegpaden);
- * een maatregel beperken aantrekkende werking waterpartijen >3 ha (in zuidwestelijk deelgebied 6-13 km zone);
- * uitbreiding van het LIB voor kritische extramurale activiteiten (in zuidelijk deelgebied in 6-13 km zone).

Van de overige maatregelen wordt in het ruimtelijke spoor onvoldoende bijdrage verwacht aan vermindering van de aanvaringsrisico's.

Ten aanzien van de keuze van deze maatregelen is het volgende relevant:

- * Aanpak van de gevolgen van de populatieaanwas van jaar rond aanwezige ganzen en de risico's op aanvaringen met ganzen als gevolg van foerageervluchten naar de Haarlemmermeer heeft de hoogste prioriteit.
- * De voorstellen voor ruimtelijke maatregelen moeten in samenhang worden gezien met de maatregelen uit de andere sporen, waaronder het spoor beperkingen foerageermogelijkheden.
- * De meeste effectiviteit wordt verwacht van de maatregelen die zich richten op de leef- en foerageergebieden van de ganzen, deze zijn echter maar in beperkte mate te realiseren via het ruimtelijke spoor.

De aanbevelingen van Arcadis zijn input voor de besluitvorming over de ruimtelijke maatregelen begin 2013.

Verder moet worden bepaald welke criteria moeten worden gehanteerd ten aanzien van een zogenaamde "vogeltoets". De vogeltoets heeft als doel de effecten op de vogelpopulatie en vogelbewegingen in beeld te brengen en op basis hiervan de invloed op het risico van de vliegoperaties op Schiphol te bepalen om zodoende een afweging te kunnen maken omtrent de realisatie van de bestemming of het grondgebruik.

Spoor inzet van techniek

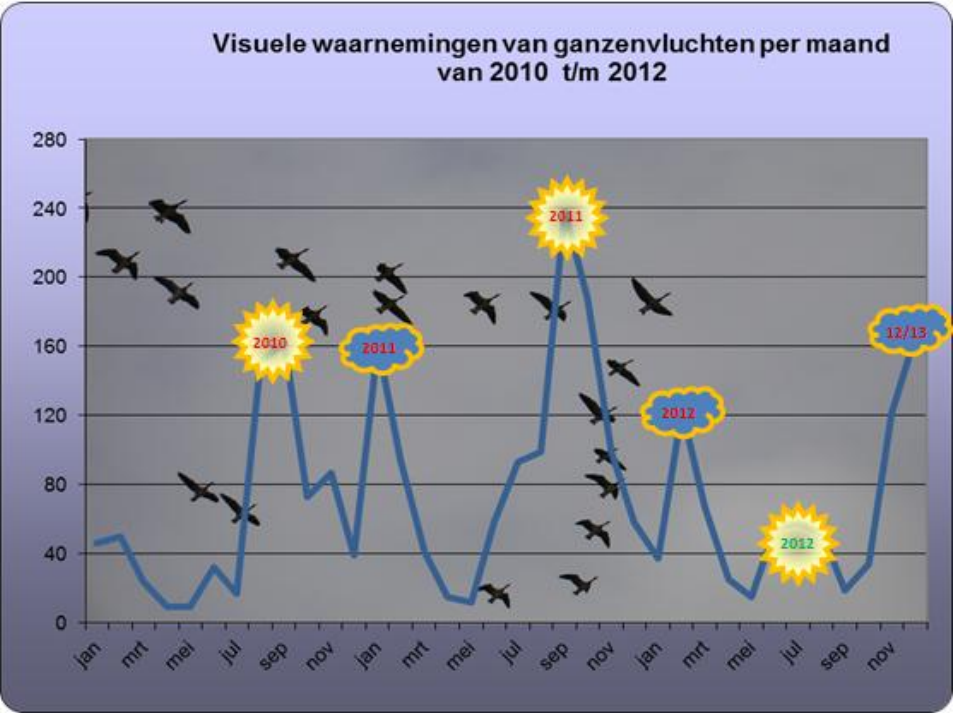
Schiphol Group is in nauwe samenwerking met LVNL en KLM verantwoordelijk voor de ontwikkeling van het 4de spoor 'Inzet van techniek'. Het onderzoeksproject 'real time vogeldetectiesysteem' heeft in september 2012 de Europese aanbestedingsprocedure succesvol afgerond.

Robin Radar systems is geselecteerd als leverancier van een radarsysteem met de meeste potentie om realtime hoog risico soorten vroegtijdig te detecteren. In februari 2013 wordt gestart met de technische testfase van 1 jaar rondom de Polderbaan. Parallel aan dit testjaar wordt in sessies met sectorpartijen als KLM en LVNL t.b.v. de ontwikkeling van een mogelijke operationele procedure behorende bij een vogeldetectie systeem, voortgezet.

- Output

De resultaten qua baankruisingen op Schiphol met ganzen zijn over 2012 zondermeer positief. Er is sprake van een trendbreuk ten opzichte van de vorige jaren: minder ganzenovertrekken in de nazomer. Afgelopen nazomer is door de afdeling Bird Control een grote afname van baankruisingen door ganzen waargenomen. In september 2012 waren er 90% minder baankruisingen dan in september 2011. Dit betekent dat het NRV beleid zijn vruchten afwerpt. Echter zagen we aan het eind van het jaar de ganzenactiviteit rondom de luchthaven weer enorm toenemen. Het vermoeden bestaat dat de ganzen mede door het zachte en natte weer veel aardappel en bieten resten konden vinden in de Haarlemmermeerpolder. Er zijn dus ook nog andere periodes in het jaar waar er veel ganzenactiviteit rondom het landingsterrein is waardoor de voortzetting van de 4sporen aanpak noodzakelijk is.

Er hebben zich in 2012 4 incidenten met ganzen voorgedaan rondom Schiphol. Twee bird strikes vonden in januari plaats in dichte mist. De ganzen waren hierdoor mogelijk gedesoriënteerd en zoekend aan het rondvliegen. De andere 2 incidenten vonden in oktober plaats met een nijlgans en een onbekende soort. Twee van de vier incidenten vonden buiten het veld op hoogte > 500 ft plaats.



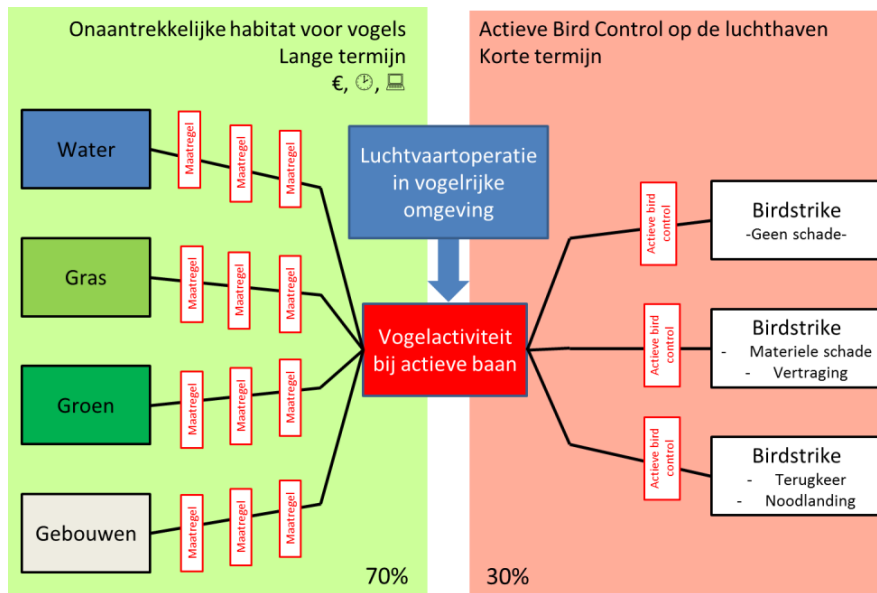
Nazomerpiek



Winterpiek

Bird control Schiphol

Bird Control maakt gebruik van een risicomodel dat de vogelsoorten op en rond Schiphol indeelt in hoog, medium en laag risicosoorten. Dit noemt men het Bowtie model.



Aan de hand van dit model zijn er voor de verschillende groepen vogels specifieke beheersmaatregelen geanalyseerd en ontwikkeld. Daarnaast geeft het bowtie model, en frequente updates daar van, veel in- en overzicht van alle mogelijke beheersmaatregelen. Door de inzichten uit zowel het risicomodel als de bowtie te combineren heeft Bird Control i.s.m. AMS en SRE in 2012 het habitat management kunnen intensiveren. Door het landingsterrein zo vogel onaantrekkelijk mogelijk te maken, voorkom je vogelactiviteit bij actieve start- en landingsbanen. In 2012 heeft Schiphol de habitat management plannen op het gebied van gras, groen, water en gebouwen verder uitgewerkt in een Service Level Agreement met de Airfield Maintenance Service (AMS).

Het aantal vogelaanvaringen in 2012 op luchthaven Schiphol bedraagt 7,0 per 10.000 vliegtuigbewegingen (7,6 in 2011). De birdstrike rate is licht gedaald, dat geldt ook voor het aantal birdstrikes met hoog risico soorten. Het Schiphol birdstrike committee heeft in 2012 wederom een campagne gelanceerd om piloten vaker en beter te laten rapporteren over (vermeende) vogelaanvaringen. De poster is succesvol: na meneer de Uil is nu het logo van Angry Birds een leuke maar nuttige manier om piloten te attenderen op de noodzaak mogelijke vogelaanvaringen te rapporteren.

De pilot met de valkenier is in juni 2012 afgerond. Helaas heeft langdurige inzet van de valkenier geen significante daling van vogelactiviteit of vogelaanvaringen op Schiphol laten zien. Daarom is Schiphol met deze vorm van verjaging gestopt; de eigen verjaagmiddelen

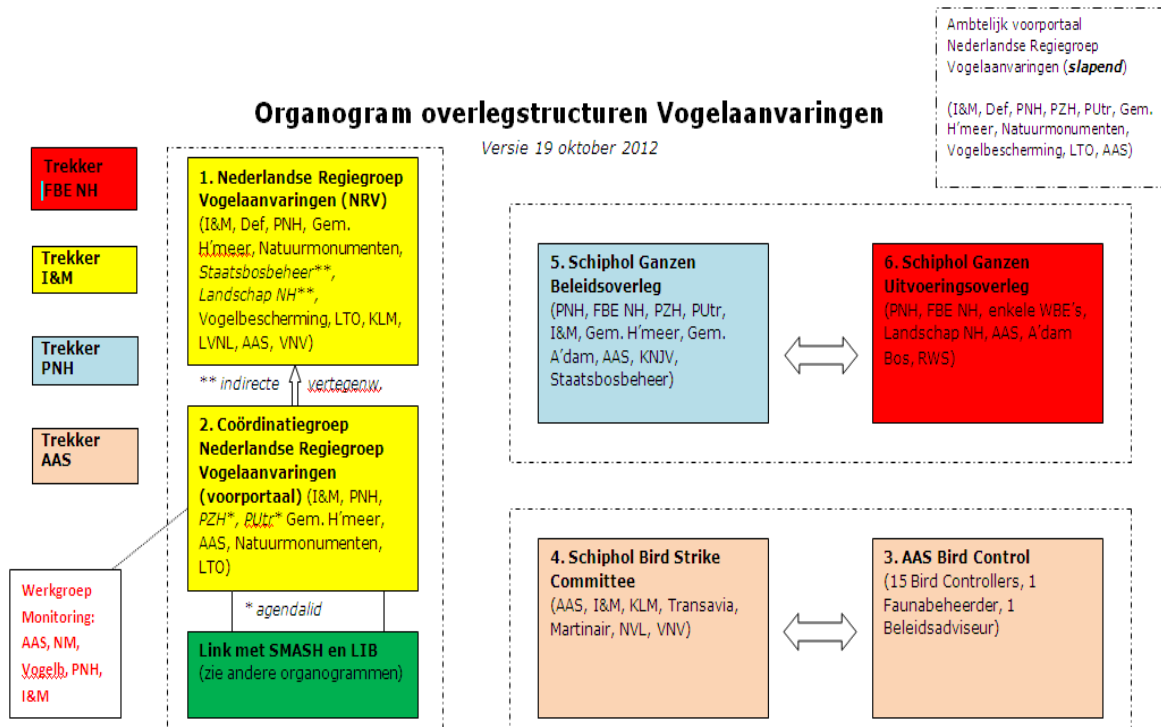
knalmunitie, angstkreten en groene laser zijn minstens net zo effectief en een stuk goedkoper. Echter in de zomermaanden heeft Schiphol nog wel dagelijks de valkenier ingezet om vogels te verjagen op de Schiphol gronden buiten het landingsterrein waar veel ganzen, kieviten of duiven werden gedetecteerd. Deze monitoringsrondes hebben veel waardevolle informatie opgeleverd en in 2013 is Schiphol voornemens om deze monitoringsrondes standaard onderdeel van het werkpakket van de bird controller te maken.

Bird Control op Schiphol zoekt steeds naar nieuwe methoden om vogels te weren of af te schrikken. Eind 2012 is de zogenaamde birdpad in gebruik genomen; een tablet PC in de Kievit voertuigen waar elke bird controller continue zijn activiteiten als baaninspecties en verjaagacties digitaal in kan loggen. Naast de tweewekelijkse vogeltelling verwacht Schiphol dat dit veel informatie over de vogelactiviteit op zal leveren.

Organisatie

De NRV heeft drie keer vergaderd in 2012: op 30 januari, 19 juni en 5 november. Bij de vergadering van 30 januari is afscheid genomen van de onafhankelijk voorzitter dhr. mr. Henk Strietman. Sindsdien is de directeur Luchtvaart van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu - mevr. drs. Ellen Bien – de voorzitter.

De NRV coördinatiegroep is nieuw opgezet in 2012. Dit gezelschap komt zo'n twee weken voor de NRV bijeen en bereidt o.a. de NRV bijeenkomsten voor op managersniveau. De NRV Coördinatiegroep is vijfmaal bijeengekomen in 2012; op 23 maart, 26 april, 5 juni, 6 september en 23 oktober. Het voorzitterschap is in handen van het afdelingshoofd Luchtvaartveiligheid van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, dhr. ir. Sjoerd van Dijk.



Bijlage

Overzicht onderzoek- en uitvoeringskosten in 2012 (in €)

NRV Partij	Aanduiding investering	Kosten
Populatiebeheer		
Provincie Noord-Holland	Inhuur coördinator voor vangacties Schiphol	26.775
Provincie Noord-Holland	Halsbandonderzoek ganzen vangacties	2.100
Provincie Noord-Holland	Ganzenvergoedingsregeling 2012	56.946
Provincie Noord-Holland	Faunabeheerplan Ganzen Schiphol	43.315
Provincie Noord-Holland	Nesten zoeken	2.280
Provincie Noord-Holland	Coördinatie ganzenonderzoek Schiphol 2012	31.840
Provincie Noord-Holland	Rapportage ganzenonderzoek Schiphol 2012	7.680
Ministerie van I&M	Inhuur faunabeheerder voor vangactie	47.760
Ministerie van I&M	Inhuur coördinator voor vangacties Schiphol	26.775
Ministerie van I&M	Dossieropbouw CO2 biocide toepassing	148.750
Ministerie van I&M	Onderzoek nestbehandeling	250
Totaal populatiebeheer		394.471
Beperken foerageren rond luchthaven		
Ministerie van I&M	Regeling versneld onderploegen graanstoppel	1.341.104
Ministerie van I&M	Onafhankelijk onderzoek LEI naar hoogte vergoeding	25.714
Totaal foerageerspoor		1.366.817
Ruimtelijke maatregelen		
Ministerie van I&M	Onderzoek Arcadis + aanvullende opdracht	99.925
Techniek		
Amsterdam Airport Schiphol	Projectkosten vogelradar	115.000
Totaal alle sporen		1.976.213