

VOGELBESTRIJDING OP SCHIPHOL

Het probleem van de vogelschade is ontstaan toen onze jagende voorouders besloten voedingsgewassen te gaan verbouwen. Vogels werden toen behalve jachtbuit ook voedselcurrenten. Ook nu nog denken we als het om vogelschade gaat, in de eerste plaats aan vernieling van landbouwgewassen door vogelvraat (het ganzen-, smienten- of koetenprobleem). Bovendien kennen we nu ook lawaai- en vuiloverlast van plaagsoorten als meeuwen en spreeuwen. Verder is er een 'natuurbeschermingsvariant' van het vogelschade-probleem, waarbij bepaalde soorten schadelijk worden geacht voor andere vogels en daarom bestreden worden. De huidige wetgeving is zelfs op dergelijke overwegingen gebaseerd, zoals blijkt uit het nog altijd 'vogelvrij' zijn van de meeste kraaiachtigen, mussen en spreeuwen.

Met het voortschrijden der techniek doet zich echter een nieuwe vorm van vogelschade voor, nl. het gevaar dat vogels leveren voor de vliegtuigen. Tot nu toe is dit probleem nog weinig onder de aandacht van een groter publiek gekomen.

Door verschillende oorzaken, zoals een publiciteit oproepende schadeclaim van Martinair bij Schiphol en een internationaal congres over het vogel-aanvaringsprobleem, dat vorig jaar in Den Haag werd gehouden, is de schrijvende pers zich met deze zaak gaan bezighouden. Diverse kranten (Telegraaf, NRC, Nieuwe Noordhollandse Courant) wijdden uitvoerige artikelen aan het vogelaanvaringsprobleem. Dat is een goede aanleiding om er ook op deze plaats eens aandacht aan te besteden.

Voor onze Vogelwerkgroep is deze zaak van bijzonder belang, omdat juist op Schiphol het vogelaanvaringsprobleem bijzonder groot is. De bestrijdingsmaatregelen kunnen nogal ingrijpend zijn en moeten daarom kritisch gevolgd worden. Wat dat betreft zijn we onlangs fors met onze neus op de feiten gedrukt toen het vogelrijke gebied van de Zandput plotseling gedempt werd en vogels en vogelaars alweer beroofd werden van een stukje leefruimte (zie vorig Mededelingenblad).

Wat is er nu eigenlijk precies aan de hand? Laten we eerst eens bezien wat het zogenoemde vogelaanvarings-gevaar eigenlijk behelst. Door de ontwikkeling van de luchtvaarttechniek enerzijds en de sterk toegenomen frequentie van het luchtverkeer anderzijds is de kans op een botsing met een vogel steeds groter geworden. Ook de door de botsing veroorzaakte schade is groter dan bij vroegere vliegtuigtypen het geval was. De moderne straalvliegtuigen zijn immers van enorme afmetingen en verplaatsen zich met hoge snelheden. De voor de vervaardiging gebruikte materialen zijn ter wille van de gewichtsbepierking zo licht mogelijk. Door botsing met een vogel met een gewicht van slechts een paar ons, bijvoorbeeld een Kokmeeuw of een Kievit, kan een fors gat in de romp ontstaan; laat staan wat er gebeurt wanneer het grotere vogels betreft.

Als het om in groepen rondzwervende vogelsoorten gaat, worden de risico's natuurlijk nog groter. Behalve de materiële schade is er een reële kans op verlies van mensenlevens. Dat is vooral zo tijdens de start van een toestel: op het moment van loskomen van de grond heeft een volbeladen vliegtuig zijn maximale motorvermogen nodig en het uitvallen van een motor door een vogelaanvaring kan dan rampzalig zijn.

Enkele voorbeelden van materiële schade: een Boeing 747 ('jumbo') liep bij de start, op 50 voet hoogte, door een botsing met een vogel een gat van 30 cm in de romp op. Op Schiphol kreeg een andere jumbo een scholekster in een van de motorgondels. Deze werd zodanig beschadigd, dat de al ingezette startprocedure ijlings moest worden afgebroken. Schade aan de motor: 2 miljoen gulden. Een soortgelijke gebeurtenis leidde enkele jaren geleden tot een gerechtelijke procedure, die Martinair tegen Schiphol voerde (schadeclaim 1,7 miljoen). De rechter verklaarde deze eis echter niet ontvankelijk. In 1977 bedroeg de materiële schade die alleen de KLM al leed, liefst 2 miljoen dollar.

Vooral de schade aan motoren is groot. Dat komt niet direkt door de binnengezogen vogel, maar door losgeraakte stukken metaal die het inwendige van de motor totaal kunnen verwoesten. De kans dat een op de startbaan verblijvende vogel in de motor terecht komt, is juist bij de huidige generatie van 'mammoet-vliegtuigen' groter dan ooit: met 4 motorgondels van 180 cm doorsnede ieder is een aanstormende jumbo in feite één reusachtige vogelhapper....

Internationaal is het besef gegroeid, dat aan deze risico's wat gedaan moet worden. Door de oprichting van het Bird Strike Committee (BSC) probeert men de krachten te

(Schiphol, pag.2)

bundelen en de op verschillende vliegvelden opgedane ervaringen te coördineren. Het was het congres van deze organisatie, dat aanleiding was tot de perspublicaties.

Maatregelen tegen vogel-aanvaringen op Schiphol

In principe kan op verschillende manieren geprobeerd worden zowel de aanvaringskans als de omvang van de schade en dus de kans op slachtoffers, te verkleinen. Op drie fronten wordt het vogelgevaar bestreden:

1. de ligging van de luchthaven t.o.v. vogelrijke gebieden, trekroutes e.d.

Allicht probeert men bij de aanleg van vliegvelden hiermee rekening te houden (wat te denken van de Markerwaard??). Bij bestaande luchthavens is het zaak de omgeving in de gaten te houden. De aanleg van voor vogels aantrekkelijke gebieden zoals moerasachtige landschappen, parken, vuilnisbelten e.d., zal men proberen te vermijden. Volgens de Schipholmensen zouden zelfs binnen een straal van 10 tot 15 km in het verlengde van de startbanen zeker geen natuurreservaten mogen liggen!(NRC 24-10-79). Het dempen van de Zandput is duidelijk een gevolg van deze beleidsoverweging. Natuurbeschermers zijn dus gewaarschuwd!

De ligging van Schiphol is bepaald bijzonder ongunstig. Het westen van ons land wordt door miljoenen trekvogels bezocht en de nabijheid van voor vogels aantrekkelijke natuurgebieden (polders, reservaten, het Bos) en stedelijke agglomeraties maakt de situatie er niet beter op. In Europa is Schiphol dan ook één van de vliegvelden met het hoogste vogel-aanvaringsrisiko.

2. Het tweede front waarop de bestrijders van het vogelgevaar zich richten, is de verkleining van de aangerichte schade door verstevinging van de konstruktie van het vliegtuig. Helaas heeft men op dit gebied de wind tegen, omdat de bouw van een vliegtuig vooral bepaald wordt door de commerciële aspecten. De toegenomen brandstofkosten dwingen de konstruktors tot het gebruik van steeds lichtere materialen en dat is allicht niet bevorderlijk voor de botsing-weerstand. Gaten in de motorbladen bijvoorbeeld verminderen wel het vlieggewicht van het toestel, maar vergroten de mogelijke vogelschade. Tegenwoordig geldt voor vliegtuigmotoren, dat ze minimaal een vogelgewicht van 4 pond moeten kunnen 'vreten' zonder dat noemenswaardige schade ontstaat. De Canadese autoriteiten willen dit gewicht zelfs tot 8 pond verhogen om de risico's van aanvaringen met Canada-ganzen te verkleinen. Door het opnemen van dit soort bepalingen in de eisen die gesteld worden ter verkrijging van het luchtwaardigheids-certificaat, kan het probleem ook op het technische vlak bestreden worden.

3. De direkte bestrijding van op de luchthaven verblijvende vogels is echter de meest aangewezen vorm om het vogelgevaar te verkleinen. Op Schiphol is dit aspect jarenlang verwaarloosd. Pas de laatste jaren, onder invloed van schadegevallen zoals die men Martin-air en als gevolg van de slechte naam die Schiphol daardoor kreeg, heeft men de zaken forser aangepakt. Voor die tijd rommelde men maar wat aan en zelfs deskundige adviezen werden niet of slecht opgevolgd. Enige seizoenen werd het probleem door een biologie-student(Fred Hoorn) onderzocht, maar diens bevindingen vonden bij de Schipholdirektie weinig weerklank.

Vogelbestrijding op de vliegvelden berust eigenlijk op twee peilers: preventief door het onaantrekkelijk maken van het gebied voor de overheersende vogelsoorten, en akute bestrijding, nl. door verschillende manieren van verjaging. Het terreinbeheer is er op gericht gewassen aan te planten die als voedsel voor vogels onaantrekkelijk zijn, maar ook het verblijf van de vogels op de grond bemoeilijken. Verder kan door drainage de grondwaterstand verbeterd worden en ook het niveau van het oppervlaktewater kan aangepast worden. De agrarische bedrijfsvoering wordt dan natuurlijk ondergeschikt aan de vogelschade-preventie. Jarenlang was hiervan op Schiphol dus nauwelijks sprake en het was dan ook niet te verwonderen dat de klachten toenamen.

Pas een jaar of twee geleden is door de Luchthavendirektie een speciale vogelwerkgroep opgericht. Deze bestaat uit verschillende diensthoofden, nl. A.H. van Geuns (Haven- en Sationsdienst), A. Klaver (Onderhoud Terreinen), J. Biemond (Stafbureau Operationele Diensten), aangevuld met inspekteur L.H. Bos (Operationele Diensten). Een aantal speciaal aangestelde 'Vogelwachters' houdt zich sindsdien 24 uur per etmaal bezig met de direkte verjaging van de op het terrein aanwezige vogels. Dit gebeurt door klassieke methoden (herrie maken, lichtkogels afschieten, angstroepen afdraaien), maar zonodig ook met minder 'vriendelijk' geweld: er worden dan vogels afgeschoten. De tijd dat het Luchthaven areaal door ingewijden wel eens als het lawaai-

(Schiphol, pag. 3)

igste vogelreservaat van Nederland werd beschouwd (vaste broedplaats van o.a. Kluut en Visdief!) lijkt mij dan ook definitief voorbij ...

Het onaantrekkelijk maken van het terrein door gewas-beheer is echter minder eenvoudig dan het lijkt. Dat is vooral het gevolg van de oecologische verschillen tussen de te bestrijden vogelsoorten. Op Schiphol vormen de voornamelijk op de grond verblijvende meeuwen het grootste probleem. Verhoging van de grashoogte tot 20 à 25 cm lijkt dan de aangewezen weg om de fourageer- en rustmogelijkheden voor deze soorten te verkleinen. Het terrein wordt dan echter weer gunstiger voor de veldmuis en daarmee aantrekkelijker voor allerlei roofvogels, Blauwe Reigers e.d. Door overleg met vogelaars uit de omgeving probeert men daarom het ophangen van Torenvalken-kasten rondom het vliegveld te beperken. De aanwezigheid van de reigerkolonie in het Bos is ook een doorn in het oog van de Schiphol-direktie.

De combinatie van aangepast terreinbeheer en direkte afschrikking van de vogels zelf heeft wel resultaat. Zo is het aantal vogelaanvaringen, dat in 1964 ruim 13 per 10.000 starts en landingen bedroeg, afgenomen tot 3,4 in 1978. De vraag is nu echter in hoeverre de nieuwe, aanzienlijk fellere bestrijding van de laatste jaren effectief is. De Schipholwerkgroep is uiterst karig met het geven van informatie over de effectiviteit daarvan. Gezien de ermee verbonden kosten, de negatieve gevolgen voor het milieu en het soms rigoreuze afschot lijkt een betere verslaggeving alleszins op zijn plaats. Ook diegenen die zich elders in Nederland met de vogelbestrijding op vliegvelden bezig houden vragen zich af wat het rendement van de op Schiphol genomen maatregelen is.

Het afschieten van op Schiphol verblijvende vogels

Om duidelijk te maken welke problemen er spelen heb ik me eens verdiept in de afschotcijfers. Reeds vóór de instelling van de Schipholwerkgroep werden vogels afgeschoten. Dit gebeurde met, in overleg met deskundigen, door CRM afgegeven vergunningen. Omdat er veel Blauwe Reigers verblijven (aantallen tot 60 exx. komen voor) worden die ook afgeschoten. Deze grote, trage vogels zijn een duidelijk risico voor de vliegtuigen en verschillende keren zijn aanvaringen met reigers gekonstateerd. Om enigszins controle op dit afschot te hebben is in de vergunningen de bepaling opgenomen, dat de afgeschoten vogels moeten worden afgestaan aan het Zoölogisch Museum in Amsterdam. De soorten waar het vooral om gaat zijn (min of meer in volgorde van belangrijkheid): de diverse meeuwensoorten (vooral de Kokmeeuw), de Kievit, Blauwe Reiger, Scholekster en Torenvalk. Het Ministerie blijft daarbij kritisch tegenover de gebeurtenissen op Schiphol staan. Een door de Schipholdirektie met veel aandrang aangevraagde vergunning voor afschot van Torenvalken werd bijvoorbeeld geweigerd. Merkwaardig is dat in hetzelfde jaar waarin deze affaire speelde, toch opvallend veel terugmeldingen van Torenvalken van Schiphol kwamen; allicht werden ze allemaal als 'dood gevonden' opgegeven Het is ook de vraag of de Schipholmensen alle ringgegevens van vogels die geschoten zijn doorgeven aan het Vogeltrekstation. In ieder geval was dat niet gebeurd met de vogels die we op het Museum ontvingen. Het niet doorgeven van ringmeldingen is kortzichtig als men pretendeert onderzoek aan de op Schiphol verblijvende vogels te doen; de herkomst is toch uiterst belangwekkend!

Door de vriendelijke bemiddeling van Tineke Prins, de secretaresse van de Vogelafdeling van het Zoöl. Museum, kon nagegaan worden wat er de afgelopen jaren krachtens de bepalingen in de vergunningen op het Museum aan afgeschoten vogels is binnengebracht.

Blauwe Reiger: 1977: april 4, juni 2, sept 6, dec 1; totaal 1977: 13.

1978: jan 3, febr 3, april (!) 13, aug 1, sept 3, nov 2, dec 1; tot. 1978: 26.

1979: juli 3, aug 1, okt 1, nov 7; totaal 1979: 12.

Totaal 1977 t/m 1979: 51 exx.

Scholekster: 1977: juni 45.

1978: april 10, mei 8, juli 4; totaal 1978: 22.

1979: april 14, juli 48; totaal 1979: 62.

Totaal 1977 t/m 1979: 129 exx.

Voorts werden in 1978 en 1979 nog 4 Kokmeeuwen, 3 Eksters en 1 Zilvermeeuw, 1 Kievit, 1 Houtduif en 1 postduif gebracht.

In totaal werden dus in 3 jaar (minstens) 191 vogels afgeschoten. Aangenomen kan worden, dat het werkelijke totaal hoger ligt, omdat voor onbeschermde soorten en

jachtvogels geen verplichting tot ter beschikkingstelling is.

Enkele zaken vallen nu op.

In de eerder genoemde perspublicaties verdoezelen de zegslieden van Schiphol de omvang en de aard van het afschot. Waarom? Betwijfelt men zelf het nut ervan?

Aan de afschotcijfers zelf valt op, dat het bepaald niet om verwaarloosbare aantallen gaat en dat er sprake is van zeer grillige verdeling over de seizoenen en van jaar op jaar. Ook hier: waarom? Schiet men zoals het uitkomt? Het is bijvoorbeeld niet aannemelijk, dat de overlast van Blauwe Reigers zo variabel is als uit de cijfers zou blijken. Dat er een samenhang tussen afschot en het instellen van de werkgroep voor vogelbestrijding is blijkt duidelijk uit de snelle toename van het afschot sinds 1977. Voordien werden alleen Reigers incidenteel geschoten en dan nog bijna uitsluitend in het najaar. Ernstig is dat zowel bij de reigers als bij de Scholeksters afschot in het broedseizoen plaatsvindt. Hoewel het bij de reigers vooral om eerstejaars vogels gaat, zal dit toch gevolgen voor de broedvogels hebben. Sommige eerstejaars broeden wel degelijk en voor de ouderen geldt dat afschot in het voorjaar vrijwel zeker leidt tot verlies van broedsels (bij de geschoten en geringde reigers zijn zelfs twee 5e kalenderjaar vogels, waarvan één in juni afgeschoten is!).

Nu moeten we over afschot in het algemeen niet al te dramatisch doen, want bij de onderhavige soorten hebben we te maken met algemene broedvogels, waarvan de door afschot ontstane ruimte gemakkelijk kan worden aangevuld uit de populatiereserves. Daarom is het maar de vraag of dit type beheersmaatregelen effectief is: het doet me sterk denken aan het graven van een 'kuil' in zee, het water loopt van alle kanten onmiddellijk weer toe.... Juist omdat de Schipholmensen niet duidelijk maken waarom ze deze maatregelen nemen, in hoeverre dit afschot tot het beoogde doel leidt en echt onvermijdelijk is, lijkt een kritische berisping op zijn plaats. De gevolgen moeten nl. ook weer niet gebagatelliseerd worden. De van het algemene patroon afwijkende achteruitgang van de reigerkolonie in het Amsterdamse Bos bijvoorbeeld, geeft te denken. Een afschot van 51 exemplaren in 3 jaar kan een teruggang van het broedbestand van 5 tot 10 paren tot gevolg hebben en in die orde van grootte ligt inderdaad de extra terugval van de Bos.kolonie.

Wat ook te denken geeft is het niveau van biologische kennis en inzicht van de beleidsmakers op Schiphol. Om dit te illustreren tot slot enkele citaten uit de persverslagen: Ing. Klaver in de NRC (24-19-79): "Het totaal aantal vogels in Nederland neemt nog steeds toe." "De meeste eenden zwemmen 's winters in de Oudezijdsachterburgwal." "Sinds 1974 zijn verscheidene insecticiden verboden, waardoor de vogelstand groter is geworden."

Het bovenstaande is voldoende aanleiding om aan te dringen op een betere verantwoording van het gevoerde beleid door de Schiphol-direktie en een kritisch toezicht van de buitenwacht, in casu onze werkgroep, en de Natuurbescherming in het algemeen.

Nog één citaat is in dit kader te mooi om U te onthouden:

Ruzie met vogelliefhebbers heeft Schiphol niet, zo verzekert het hoofd Haven- en Stationsdienst. "Er is niemand die aanstoot neemt aan het verjagen. Ik ben zelfs trouwens een reuze vogelliefhebber (!). We doen ze geen enkel kwaad. Ze hebben het eigenlijk veel te fijn hier, vanwege de betrekkelijke rust." (A.H. van Geuns in de Nieuwe Noordhollandse Courant van 11 december 1979).

Laten we hopen dat deze Schipholfunktionaris zijn eigen woorden in alle opzichten serieus kan blijven nemen en dat de buitenwereld nu eens precies het "wat, hoe en waarom" van de vogelbestrijding op Schiphol te horen krijgt. Ruzie met vogelliefhebbers (en 'n daarmee samenhangende nare publiciteit) kun je namelijk voorkomen.

Alfred Blok.