

Schiphol: lawaaibron - rustgebied

A. Klaver

De luchthaven Schiphol is eigenaresse van zo'n 1700 ha grond, circa 10% van de hele polder Haarlemmermeer. Ingeklemd tussen de verstedelijkte gebieden Amsterdam, Amstelveen, Aalsmeer, Hoofddorp en Haarlem, kijken zo'n dikke miljoen mensen naar ons uit. Zij het sommigen niet reikhalzend. Een der drukste rijkswegen van Europa loopt er doorheen, terwijl naast 25.000 Schipholwerkers ook onze klanten, de vliegtuigen, nog eens voor het nodige vertier zorgen. De Schiphollijn en 10.000 parkeerplaatsen completeren het geheel.

Circa 600 ha wordt agrarisch geëxploiteerd door een zestal, aan de rand van het vliegveld gelegen, boerenbedrijven; twee gemengde bedrijven en vier akkerbouw-bedrijven. De overige 650 ha is in beheer bij de luchthaven en is, wederom ruwweg, als volgt te verdelen: 50 ha water in de vorm van scheidingstochten en boezem, 100 ha openbaar groen en 500 ha gras in het operationele gedeelte van het vliegveld.

Laatsgenoemde 500 ha is voornamelijk gelegen in 50 m stroken langs de start- en landingsbanen, in 30 m stroken langs de taxibanen en in verkeersplein-achtige eilanden ter scheiding van taxiroutes en platformen. Grotere oppervlakten gras worden gevormd door de baken-gebieden rond het landingsinstrumentarium, die bij de vier hoofdbanen behoren.

Terreinbeheer

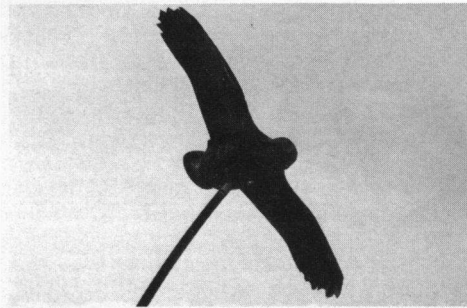
Het totale terreinbeheer van het eigenlijke operationele landingsterrein is gericht op maximale vliegveiligheid. Ook de agrarische exploitatie is daaraan ondergeschikt gemaakt. Dit terrein is geheel afgezet met hekken of scheidingssloten. Toestemming tot betreden moet steeds per geval en per persoon worden gevraagd aan de dienst-

doend inspecteur, en wordt slechts verleend, indien de aanwezigheid van de betreffende persoon aldaar dringend gewenst is. Toegang wordt aan een ieder geweigerd indien het grondzicht onder de 1000 m komt.

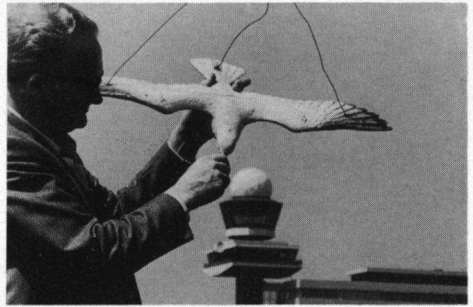
In het landingsterrein van het luchtvaartterrein is vanzelfsprekend periodiek de geluidsproductie zeer hoog. Uren met hoge aantallen (50-60) starts en landingen komen regelmatig voor. Daarnaast nog het opstarten, proefdraaien en taxiën. Men zou menen dat hierdoor van enigerlei fauna geen sprake meer kan zijn. Het omgekeerde is haast het geval. Door de strenge eisen aan betreding gesteld, is Schiphol een bijzonder rustig gebied. Gewenning aan vliegtuigen, voertuigen en het lawaai treedt bijzonder snel op.

Bespreking Vogelwerkgroep N.V. Luchthaven Schiphol.

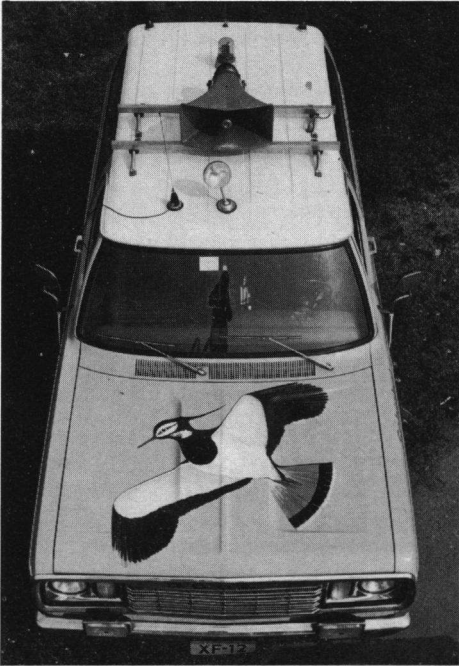




Kunst-kiekendief op flexibele steel.



Vogelwachter met kunstmeeuw.



De auto 'Kievit' van de vogelwacht op Schiphol.



Vogelwacht met lichtkogelpistool.



Driezijdige windmolen met stootvogel-silhouet.
(fly-away-peter).

Nieuw carbid-kanon.



Rustgebied

Hazen maken kegel aan de rand van de startbaan; een piloot vertelde mij eens, dat ze alleen nog maar reageren als je de deur van het vliegtuig opendoet, maar zelfs dat betwijfel ik. Scholeksters broeden soms vier meter van de baanrand; Blauwe Reigers staan, net als langs wegen, rustig te vissen in de randsloten, terwijl de grote broers op minder dan 50 m overkomen.

Het feit Schiphol als rustgebied te beschouwen, heeft mijns inziens maar twee oorzaken: er zijn geen wandelaars en geen loslopende honden. Daarnaast liggen het Amsterdamse Bos, de groene tuinsteden van Amsterdam en Amstelveen, het Hoofddorpse Bos, de Westeinderplassen en een, in aanleg zijnd recreatiegebied Spaarnwoude (2.500 ha) op afstanden tussen 1 en 10 km hemelsbreed verwijderd. Noord-zuid en zuid-noord trekbewegingen gaan ook over Schiphol, terwijl bij slecht weer en westelijke wind trek van voornamelijk meeuwen landinwaarts merkbaar is.

De bovenstaande gebieden hebben hun invloed op de fauna van de, van oorsprong agrarische, Haarlemmermeerpolder doen gelden. De standfauna van Schiphol omvat globaal de navolgende soorten: haas, konijn, wezel, waterrat en muizensoorten, voornamelijk veldmuizen, Kievit, Grutto, Tureluur, Scholekster, Patrijs, Fazant, Houtduif, Tortels, Holenduif, Ekster, Zwarte Kraai, Meerkoet, Wilde Eend, Kuifeend, Bergeend, sinds kort Slobeend, Waterhoen, Torenavalk, Ransuil, Boerenzwaluw, Huismus, Ringmus, Koolmees, Merel, Zanglijster, incidenteel Blauwe Reiger en Visdief, Veldleeuwerik en Graspieper.

Als voornaamste doortrekkers en dwaalgasten konden worden genoteerd: ree (2 maal), verwilderde kat, Kolgans, Brandgans, Knobbelzwaan, Smient, Tafeleend, Wulp, Velduil, Buizerd, Bruine Kiekendief, Fuut, Dodaars, Purperreiger en diverse kleine zangvogelsoorten, Stormmeeuw, Zilvermeeuw, Kokmeeuw, Grote en Kleine Mantelmeeuwen.

Het aantal getelde vogels op Schiphol varieert gemiddeld tussen de 800 en 2.500 per teldatum (broedtijd en trektijd). Geteld wordt een maal per drie weken.

Faunabeheer

Ook het faunabeheer op Schiphol richt zich op beide beheersvormen. Primair op de vliegveiligheid, maar daarnaast wordt tevens aan faunabeheer gedaan ten behoeve van de bescherming van de landbouwgewassen. Deze laatste vorm van faunabe-

heer beperkt zich tot hazenafschot en korthouden van, veelal door bezoekers losgelaten, konijnen. Verder fazantenafschot. De Fazant heeft zich, na ook incidenteel in de Haarlemmermeer te zijn uitgezet, vooral uit de randgebieden enorm verbreid in vrij grote aantallen. Verder afschot van eenden en Houtduiven, die op foerageertocht ook onze terreinen, bij de boeren in gebruik, aandoen. Het faunabeheer gericht op de vliegveiligheid behoeft nadere toelichting.

Dit beheer behelst in hoofdzaak de avifauna. Reeds vanaf de aanvang van de luchtvaart is er concurrentie geweest tussen de vliegende vogel en de vliegende mens en het vliegtuig. Wie de oudste rechten heeft staat buiten discussie.

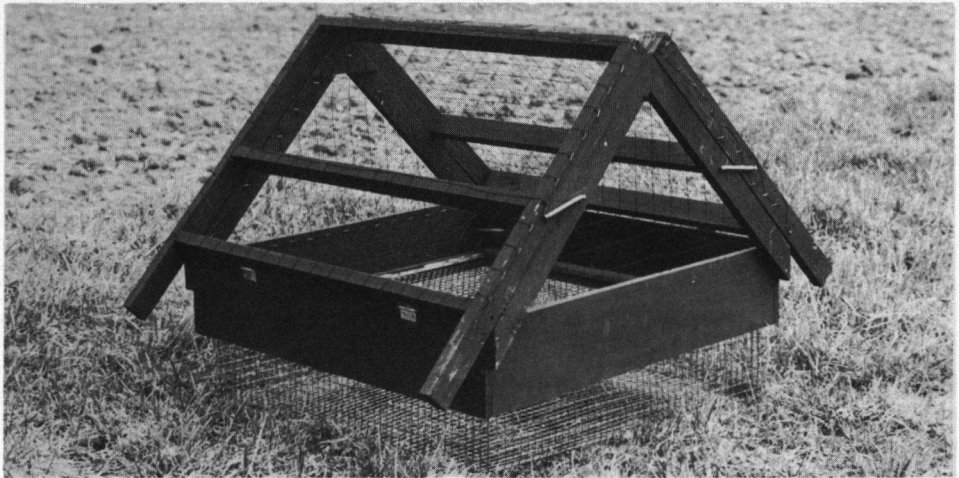
Al in het tijdperk van langzaam vliegende propellervliegtuigen kwamen botsingen tussen vogels en vliegtuigen voor. Pas ernstig werden de vogelaanvaringen in het straaltijdperk. Zelfs bij kleinere vogelsoorten, welke in de inlaat van de motoren terecht kwamen, trad ernstige beschadiging van die motoren op. De botsingen kunnen zich zowel bij starts en landingen als en route voordoen. Ze kunnen op grotere en kleinere hoogte voorkomen. Tot werkelijke crashes is het gelukkig zelden gekomen. Eén van de meest aansprekende vogelaanvaringen heeft op John F. Kennedy Airport plaatsgevonden. Hier is een toestel onmiddellijk na de start, ten gevolge van meeuwen in de motoren, neergestort. Regelmatig komen echter ernstige en zeer dure incidenten voor.

In gezamenlijk overleg hebben militaire en civiele luchtvaartautoriteiten zich al tientallen jaren met dit probleem bezig gehouden. Het huidige faunabeheer op Schiphol, mede gebaseerd op eerder genoemde jarenlange onderzoeken en proefnemingen, laat zich globaal als volgt omschrijven:

a. Het onaantrekkelijk maken van het veld voor vogels:

Hierbij moet worden opgemerkt, dat circa 60% van de aanvaringen plaats vinden met meeuwen en Kieviten. Het beheer is dan ook in hoofdzaak op die specimen gericht. Wij streven naar het bedekt houden van de grond met een gewas, dat op zich weer zo weinig mogelijk vogels aantrekt.

De 500 ha gras in eigen beheer wordt op een lengte van circa 25 cm gehouden. Deze graslengte is onaantrekkelijk, daar bedoelde vogelsoorten dan geen uitzicht hebben en moeilijk voedsel kunnen vinden. De agrarische gewassen zijn beperkt tot granen, aardappelen en bieten. Het agrarische gras



Vangkool voor Torenvalken.

mag niet na 15 september worden gemaaid, opdat een voldoende lengte in de trektijd aanwezig is. Vlinderbloemigen zijn verboden.

Het aantal bewerkingen wordt tot het uiterst beperkt. Onder de granen moet gras als groenbemester worden uitgezaaid om de stoppel direct weer te bedekken. Voor enkele andere gevaarlijke vogelsoorten, als Fazant en Patrijs, is dit beheer echter weer redelijk aantrekkelijk. Onkruidbestrijding handhaaft mede de mono-grascultuur en neemt evenzo voedsel voor Patrijs en Fazant weg.

b. Verjaging

De, ondanks het doelmatig beheer, toch nog aanwezige vogels worden zoveel mogelijk verjaagd, ofwel van het terrein, ofwel van de meest gevaarlijke plaatsen. Voor dit verjagen is steeds één medewerker, vogelwacht genaamd, continu in dienst. Deze maakt frequent ronden door het veld en inspekteert op aanwezigheid van vogels. Bij het verjagen maakt hij gebruik van versterkte angstkreten van de diverse vogelsoorten, al of niet in combinatie met het afvuren van lichtkogels. Verder maakt hij afwisselend gebruik van gaskanonnen, kunstmeeuwen, day-glow- en meeuwmolentjes alsmede van kunstkiekendieven.

c. Afschot

Het afschieten van de totale standvogelbezetting is, blijkens onder andere Russische onderzoekingen, los nog van morele en praktische bezwaren, zinloos gebleken. In betrekkelijk korte tijd wordt een aantrekkelijk terrein herbevolkt. Het afschot van

standvogels richt zich op een minimale bezetting en het wegnemen van pogingen tot standuitbreiding. Tevens wordt selectief afgeschoten met het oog op de meest gevaarlijke broed- of leefplaatsen. Het afschot beperkt zich niet tot het jachtveerwild, ook voor soorten vallende onder de Vogelwet worden afschotvergunningen verkregen. De periodieke tellingen zijn basis voor een intensief overleg, zowel met Faunabeheer, Provincie en CRM, over het noodzakelijke afschot.

Thans wordt onder auspiciën van de Nederlandse Werkgroep ter voorkoming van aanvaringen tussen vogels en civiele luchtvaartuigen een literatuur-onderzoek gehouden naar gegevens over meeuwen om nadere, noodzakelijke gegevens over hun gedrag te verkrijgen.

Voor zwervers en doortrekkers, ook weer met name meeuwensoorten, geldt het afschot als niets meer helpt, als laatste redmiddel om gevaren te voorkomen.

Bij ernstige meeuwenoverlast, bijvoorbeeld, worden enkele meeuwen afgeschoten en ter plaatse uitgelegd. Deze dode soortgenoten houden een bepaald terreingedeelte circa 24 uur meeuwenvrij.

Het is echter de combinatie van terreinbeheer, verjaging en afschot, die tot een goed resultaat, namelijk en de veilige luchtvaart en de levende vogel, moet leiden.

Voor alle betrokkenen een boeiend en voortdurende uitdaging en een wijze van fauna-beheer, met de nadruk op beheer, waaraan toch, evenals aan alles wat met de 'natuur' te maken heeft, een grote voldoening valt te beleven.

• Ing. A. Klaver, Van Lenneplaan 28, 1985 AG Driehuls.