



Leo van den Bergh

Vliegende Koiganzen.
Foto: Frits van Daalen.

Inleiding

Allerlei activiteiten bedreigen de rust in het buitengebied en zijn er ook de oorzaak van dat aldaar verblijvende vogels regelmatig verstoord worden.

In sommige gevallen is het vrij gemakkelijk om hier iets aan te doen. Immers, wanneer de verstoringen teweeggebracht worden via land of water dan kan door het afsluiten van het terrein of het instellen van een vaarverbod soms een acceptabele situatie bereikt worden.

Veel moeilijker wordt de zaak echter ten aanzien van verstoringen, die vanuit de lucht plaatsvinden. In de regel heeft namelijk de eigenaar of beheerder van een terrein totaal geen zeggenschap over het gebruik van het luchtruim boven dat terrein.

Er kan hier dus al snel sprake zijn van een conflictsituatie, met name ten aanzien van de natuurbeschermingsbelangen.

Omdat bij het verrichten van waarnemingen aan overwinterende ganzen opviel, dat deze vogels bij herhaling vanuit de lucht verstoord worden en dat dergelijke verstoringen in vrijwel alle belangrijke ganzenpleisterplaatsen optreden, werd hiervan aantekening gemaakt. Er is dus geen speciaal onderzoek naar de invloed van vliegtuigen op het gedrag van de ganzen verricht.

Waarnemingen

In dit artikel zijn voornamelijk gegevens uit de winters van 1978/1979 en 1979/1980 gebruikt. De meeste waarnemingen werden verricht tijdens observaties van ganzenconcentraties in het kader van tellingen die veel grotere gebieden omvatten.

In dergelijke gevallen is dus wél verstoring vanuit de lucht geconstateerd, maar er is niet bekend of dit ter plaatse regelmatig dan wel incidenteel voorkomt.

Soms werden ook tijdens een langdurig verblijf bij een groep ganzen verstoringen vanuit de lucht geconstateerd. Deze waarnemingen geven een indruk van de hoge frequentie waarin dergelijke storingen soms op kunnen treden.

Typen van verstoring

Vlieghoogte en type van het vliegtuig zijn zeer belangrijke factoren, die in sterke mate de omvang van de verstoring der ganzen lijken te beïnvloeden.

Zo laten de lijntoestellen van de burgerluchtvaart, die gewoonlijk op grote hoogten vliegen, de vogels doorgaans ongestoord. Hoogstens onderbreken zij even het foerageren en kijken enkele ganzen met scheefgehouden kop geïnteresseerd naar boven.

Hetzelfde geldt voor op zeer grote hoogte oefenende straaljagers; een enkele vogel kijkt op maar van algemene onrust is meestal geen sprake.

Anders wordt het, wanneer straaljagers laag vliegen. Doordat zij plotseling in het blikveld van de ganzen verschijnen, reageren deze meestal met een panische vlucht. Een dergelijke storing duurt gewoonlijk slechts kort, omdat zo'n straaljager ook weer snel uit het gezichtsveld verdwenen is.

Berucht is ook de helicopter, mede doordat deze gewoonlijk op vrij geringe hoogte vliegt. Een helicopter kan zodoende gemakkelijk alle ganzen in een bepaald gebied aanzetten tot een panieklucht, die bovendien vrij lang

kan voortduren doordat het toestel in kwestie vaak geruime tijd zichtbaar blijft.

Gradaties in verstoringintensiteit lijken er ook te bestaan ten aanzien van de kleinere toestellen, zoals Chessna, Piper-Cup en dergelijke. Zolang deze namelijk een redelijke afstand én hoogte houden kunnen de verstoringen nog meevallen, maar wanneer ze laag en op geringe afstand passeren dan vluchten de ganzen vaak in paniek.

Zweefvliegtuigen kunnen, door hun gelijkenis met cirkelende stootvogels, eveneens voor panische schrikreacties zorgen. Zweefvliegtuigen komt echter vrij lokaal voor, waardoor het aantal conflictsituaties met ganzen nog relatief gering is.

Ten slotte nog een categorie, die eigenlijk niet tot de luchtvaart gerekend kan worden, doch die zeker ook ernstige verstoringen teweeg kan brengen, de modelvliegtuigjes. Men heeft namelijk in toenemende mate de neiging om met deze radiografisch bestuurbare vliegtuigjes naar de open buitengebieden te gaan. Hierin schuilt zeker een groot gevaar voor verontrusting, niet alleen van ganzen maar ook van andere watervogels, weidevogels, steltlopers en dergelijke.

Gegevens

De gegevens die in de winter van 1979/1980 zijn verzameld, zijn in tabel 1 samengevat. Hierbij werden de volgende typen van vliegtuigen onderscheiden:

- a — klein toestel (Chessna, Piper-Cup en dergelijke)
- b — helicopter
- c — straaljager
- d — zweefvliegtuig
- e — reclamevliegtuig

De hoogte waarop de toestellen vlogen kon niet exact worden vastgesteld, maar in alle

gevallen was sprake van 'geringe hoogten', naar schatting tussen 200 en 500 m, soms wellicht tussen 500 en 1000 m.

Onder 'duur van de verstoring' wordt hier bedoeld de tijdspanne tussen het gealarmeerd raken der ganzen en het moment waarop de rust was weergekeerd (50 % of méér foeragerend).

In de meeste gevallen had de verstoring door een vliegtuig dus circa 5-6 minuten onrust ten gevolge.

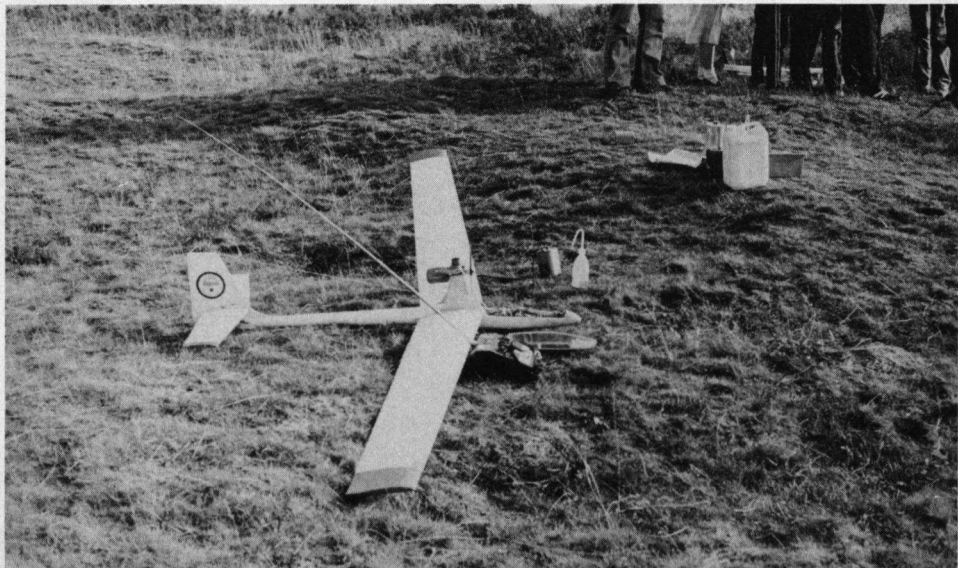
Wanneer dergelijke verstoringen met enige frequentie optreden, blijft er voor de ganzen tijdens de toch al korte winterdagen op den duur weinig tijd over om te foerageren. Bovendien kost een paniekvlucht weer de nodige energie, hetgeen het opnemen van méér voedsel noodzakelijk kan maken.

Zo gingen de ganzen die op 9 februari 1980 op het Emmericher Eyland (Niederrhein) door een zweefvliegtuig langdurig werden verstoord, om 16.15 uur niet terug naar het grasland waar zij aanvankelijk foerageerden, doch zij streken neer op een akker met winter tarwe. In dat zelfde gebied, waar relatief veel akkerland naast uitgestrekte weiden ligt, werd ook in de winter van 1982/1983 enkele malen geconstateerd dat de ganzen na verstoring vanuit de lucht massaal neerstreken op wintergraanvelden.

Bij de waarnemingen op 19 februari 1980 bij Rohel (F.) valt het op dat de concentratie van circa 13.000 ganzen binnen een kwartier twee maal vanuit de lucht verstoord werd. Dit resulteerde in een onrustsituatie van in totaal 10-12 minuten. Hoe intensief er soms, bijvoorbeeld tijdens militaire oefeningen, storingen kunnen optreden bleek op 1 maart 1979 bij Boven-Leeuwen (Gld.). In dit gebied verbleven

Men heeft in toenemende mate de neiging om met radiografisch bestuurd vliegtuigjes naar de open buitengebieden te gaan.

Foto: Jaap Taapken.





Ook kleine sportvliegtuigjes kunnen voor verontrusting zorgen. Op de afbeelding een Piper-Seneca.

toen 850 Riet- en 285 Kolganzen. De gegevens zijn in tabel 2 weergegeven.

Hier werden de ganzen in een tijdsbestek van 71 minuten niet minder dan acht maal geheel of gedeeltelijk verstoord, waarbij er ruim 16 minuten lang een onrustsituatie in de groep heerste.

Nu geven deze cijfers nog een te rooskleurig

beeld van de situatie in dit geval, want er passeerden ook regelmatig toestellen op een zodanige hoogte of afstand dat de ganzen er niet door op de wieken gingen. Doordat zij echter wel zeer schichtig geworden waren werd het foerageren er geruime tijd door onderbroken.

Deze gegevens zijn in tabel 3 samengevat.

Tabel 1. Waargenomen verstoringen door vliegtuigen in de winter 1979/80.

datum	plaats	tijd	aantal ganzen	type toestel	duur v.d. storting
13-1-80	Steenbergse Vliet	10.45	1060 Riet- en 55 Kolganzen	a	4 - 5 min.
9-2-80	Emmericher Eyland	15.45	800 Riet- en 20 Kolganzen	d	20 min.
10-2-80	Rijnstrangen	12.15	2200 Kol- en 600 Rietganzen	a	4 - 5 min.
15-2-80	Moerdijk	12.20	1150 Riet- en 950 Kolganzen	b	5 min.
17-2-80	Rijnstrangen	14.10	4400 Riet- en 600 Kolganzen	e	5 - 6 min.
18-2-80	Kamperelland	16.40	8000 Kol- en 250 Rietganzen	a	3 - 4 min.
19-2-80	Rotstergaast	11.25	3950 Kol- en 10 Brandganzen	a	5 min.
19-2-80	Rohel	11.50	12800 Kol- en 80 Rietganzen	a	5 - 6 min.
19-2-80	Rohel	12.05	12800 Kol- en 80 Rietganzen	b	5 - 6 min.
19-2-80	Staphorst/Rouveen	16.10	2300 Kol- en 1200 Rietganzen	a	12 min.
23-2-80	Lobith	10.00	2700 Riet- en 400 Kolganzen	a	4 min.
23-2-80	Laag-Elten	10.20	1150 Riet- en 200 Kolganzen	a	5 - 6 min.
24-2-80	Emmericher Eyland	11.10	700 Rietganzen	a	3 min.

Tabel 2. Overzicht van storting door vliegtuigen bij Boven-Leeuwen, 1 maart 1979.

tijd	type toestel	aantal toestellen	% verstoorde ganzen	% niet reagerend	duur
10.15 uur	c	1	100	—	2 min.
10.18	c	1	100	—	1 min.
10.19 uur	b	1	100	—	2 min.
10.50 uur	c	2	40	60	2 min.
10.53 uur	b	1	40	60	2 min.
10.55 uur	b	1	40	60	3 min.
11.04 uur	c	2	5	95	2 min.
11.26 uur	b	1	100	—	2 min.

Tabel 3. Overzicht van de invloed van overige vliegactiviteit bij Boven-Leeuwen, 1 maart 1979.

tijd	type toestel	aantal toestellen	% verontrust	% niet reagerend
10.30 uur	b	1	5	95
10.35 uur	b	1	75	25
11.02 uur	b	1	—	100
11.05 uur	c	1	—	100
11.12 uur	c	1	100	—
11.13 uur	b	1	—	100
11.15 uur	c	5	—	100
11.21 uur	c	1	—	100
11.22 uur	b	1	—	100
11.28 uur	c	1	30	70
11.29 uur	c	1	100	—

De sterk toenemende sportvliegerij vormt een bedreiging omdat sporttoestellen vaak op geringe hoogte vliegen en niet aan vaste routes gebonden zijn. Op de afbeelding een Cessna Skylane, model 1983.



In de gevallen waarin hier in het geheel geen sprake was van verstoring bevonden de toestellen zich óf op flinke afstand (1 km of meer) óf op grote hoogte. Zelfs het zeer hoog passerende squadron van vijf Starfighters liet de ganzen onberoerd!

De situatie bij Boven-Leeuwen leek zich ook in de winter van 1979/1980 te gaan herhalen. Op 22 januari 1980 was namelijk een laag in het gebied rondvliegende helikopter er de oorzaak van dat de aanwezige Riet- en Kolganzen gedurende ruim een half uur in paniek bleven rondvliegen, zonder gelegenheid tot landen te krijgen. Toen zij uiteindelijk uitwaken naar de omgeving van Altforst en daar geland waren, passeerde er enkele minuten later op zeer geringe hoogte een straaljager waardoor alle vogels weer op de wieken gingen.

Gelukkig bleef het hier bij dit 'incidentele' geval, zodat de ruim 900 Taigarietganzen en 100 Kolganzen, die hier overwinterden, in de resterende tijd geen langdurige overlast meer ondervonden.

Gewinning

Dat de aanwezigheid van vliegtuigen boven een ganzenpleisterplaats niet per definitie ook verstoring ten gevolge heeft, blijkt onder andere uit de situatie rond vliegvelden, zoals met name in de polder Oostelijk Flevoland. Ook de ganzen die overwinteren in het Utrechts/Hollands plassengebied reageren gewoonlijk nauwelijks op het, ter plaatse vaak zeer drukke, luchtverkeer.

Op het Bislicher Insel bij Xanten (Niederrhein) werd meermalen geconstateerd, dat de ganzen zich daar niets aantrokken van rondcirkelende zweefvliegtuigen, afkomstig van een nabijgelegen zweefvliegveld bij Wesel. De zelfde groep ganzen reageerde echter met een paniekvlucht toen zij foerageerden bij Wardt (vijf km stroomafwaarts gelegen) en er een klein vliegtuig in hun gezichtsveld verscheen.

Ook op plaatsen waar intensief vliegverkeer van straaljagers plaatsvindt, zoals in het Waddengebied, blijft het onvoorspelbaar of de ganzen al dan niet reageren op laagvliegende toestellen.

Maar in streken met een zeer lage vlieginten-

siteit, zoals bijvoorbeeld in Centraal Europa, constateerden wij dat de ganzen reeds op de wieken gingen lang voordat wij een toestel konden waarnemen.

Uit dergelijke waarnemingen blijkt, dat ganzen wellicht een zekere gewinning aan vliegtuigen kunnen ontwikkelen, doch dat deze gewinning sterk gebieds- of situatiegebonden kan zijn.

Conclusies en aanbevelingen

Uit het voorgaande blijkt, dat ganzen geregeld vanuit de lucht verstoord worden. Vaak wordt ernstige verstoring veroorzaakt door militaire toestellen, waarbij vooral helikopters en laagvliegende straaljagers hevige paniekreacties bij de ganzen teweeg kunnen brengen.

Verder vormt de sterk toenemende 'sportvliegerij' een bedreiging, omdat deze toestellen vaak op geringe hoogte vliegen en niet aan vaste routes gebonden zijn.

Geconstateerd werd, dat de stelling: 'hoogvliegers laten vogels met rust' ook ten aanzien van de ganzen van toepassing is. Daarom verdient het aanbeveling om het vliegen op geringe hoogten boven gebieden waar ganzen overwinteren zo veel mogelijk te beperken.

Bij het kiezen van oefenzones en het traceren van lijnvluchten voor militaire toestellen zou enig overleg met het natuurbehoud geen kwaad kunnen. Thans voeren veel van dergelijke vluchten exact over uitermate belangrijke ganzenpleisterplaatsen. Frequentie storing van de vogels veroorzaakt een grotere voedselbehoefte, hetgeen in bepaalde gevallen schade aan landbouwgewassen ten gevolge kan hebben. Dit kan zeker ten dele voorkomen worden door luchttraces zo te kiezen, dat er zo weinig mogelijk conflictsituaties met natuurwaarden in het onderliggende gebied ontstaan.

De gegevens in dit artikel zijn slechts fragmentarisch van aard en hebben bovendien grotendeels betrekking op Riet- en Kolganzen.

Het verdient aanbeveling om in de toekomst systematisch gegevens omtrent verstoring van ganzen vanuit de lucht te verzamelen.

■ Leo van den Bergh, Middelveld 114, 6651 GX Druten.