

Moeten vogels het veld ruimen voor ULV's?

Ruud van Veen

Inleiding

Een nieuw fenomeen waarmee vogels dreigen te worden geconfronteerd is het ULV, het Ultra Lichte Vliegtuigje. Deze gemotoriseerde zeilvlieger heeft sinds kort zijn intrede gedaan. Momenteel wordt door enkele tientallen hobbyisten gevlogen rond de vliegveldjes in de buurt van Lelystad, Budel en Stadskanaal waar speciale voorzieningen voor ULV's zijn getroffen. Er wordt voornamelijk in circuits gevlogen, rondjes draaiend via een vast parkoers over een beperkte oppervlakte nabij het vliegveld. De vlieghoogte is beneden de 300 meter en de snelheid bedraagt tussen de 45 en 90 km per uur. Het geluid dat de motoren produceren moet voldoen aan een norm die door de Rijksluchtvaartdienst (RLD) is bepaald. De vliegtuigjes mogen niet meer dan 60 db(A) geluid produceren als ze vol gas op 150 meter hoogte overkomen. De relatief grote afstanden tussen de drie vliegveldjes maakt het niet waarschijnlijk dat veel overlandvluchten (van A naar B) worden gemaakt hoewel al enkele geslaagde pogingen zijn ondernomen. Er ligt een voorstel van de RLD om per provincie twee vliegvelden voor ULV's in te richten. Daarmee wordt de weg geopend voor het over en weer vliegen tussen de vliegvelden. De Stichting Natuur en Milieu, Vogelbescherming en Natuurmonumenten hebben bij de start van het proefvliegen in 1982 al geprotesteerd tegen deze nieuwe vorm van recreatie, omdat gemeend werd dat deze laagvliegers een grote bron van verstoring zouden zijn voor de vogels. De organisaties bepleiten een onderzoek naar de effecten van de ULV's op vogels voordat de ULV's definitief in Nederland worden toegelaten.

Onderzoek

In het najaar van 1986 heb ik een literatuurstudie gedaan als voorbereiding op een eventueel te starten onderzoek. Ik heb ruim zestig artikelen, boeken en rapporten doorgenomen. Een deel van deze literatuur heeft direct betrekking op het gedrag van vogels op (naderende) vliegtuigen en helikopters, een ander deel op de effecten van akoestische stimuli (geluiden) op vogels en verder heb ik kennisgenomen van een aantal rapporten uit de landbouw en uit de burgerluchtvaart waarin de ervaringen staan beschreven met verjagingstechnieken die ontwikkeld zijn en gehanteerd worden om vogels te verdrijven. Helaas is nog vrijwel geen literatuur voorhanden over de gedragsveranderingen van vogels onder invloed van ULV's.

Op grond van deze studie kon worden geconcludeerd dat een aantal vogelsoorten in staat is te leren waar (uit welk object of geluid) wél of geen gevaar voor hen van uitgaat. Het verschijnen van mensen en predatoren brengt altijd grote verstoring teweeg. Vliegtuigen blijken overigens niet voor stootvogels te worden aangezien. Vogelverschrikkers in allerlei vorm blijken maar korte tijd het beoogde schrik-effect te kunnen veroorzaken.

Naar het relatief grote cognitieve vermogen waarover veel vogels beschikken, blijkt uit de literatuur ook dat vogels niet alles accepteren wat hun ruimte binnenkomt. Ook zij kennen een tolerantiegrens, die van soort tot soort verschilt, misschien per individu en waarvan de scherpte afhankelijk is van leeftijd, ervaring en situatie waarin de vogel ver-

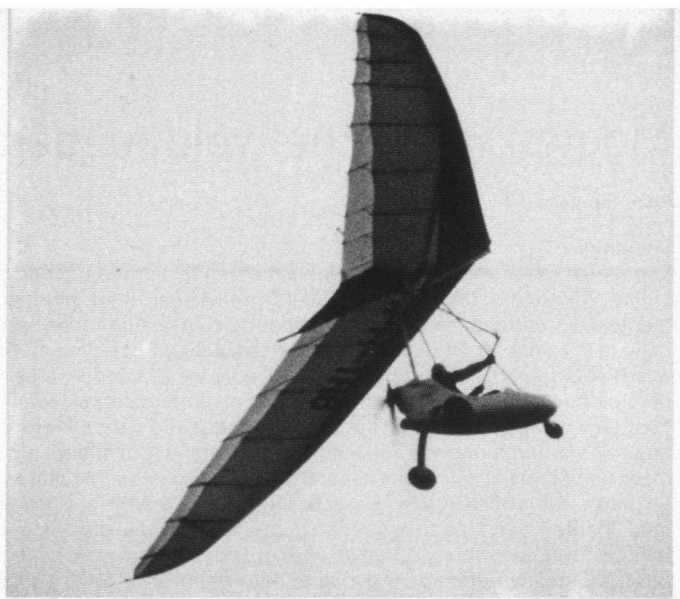
keert. Een ingewikkeld samenspel van allerlei invloeden van buitenaf in relatie met de innerlijke constitutie bepaalt op een gegeven moment of een vogel wordt verstoord.

Verstoring moet ruim worden opgevat, als een gedraging die niet in de lijn van het 'natuurlijk' handelen ligt. Niet alleen het opvliegen (verjagen) van een broedende vogel moet als verstoring worden aangemerkt, maar ook het (gedwongen) stoppen met foerageren of het mijden van een op zich geschikte biotoop voor verblijf of broeden valt onder deze noemer. Soms is echter één duidelijke factor aan te wijzen die verantwoordelijk is voor de verstoring.

Resultaten

Uit de literatuur blijkt dat de broeddichtheid van een aantal weidevogels wordt beïnvloed door de aanwezigheid van een weg en ook dat de broeddichtheid van een tiental zangvogels onder invloed van het verkeerslawaai verandert: hoe meer geluid, hoe minder vogels. Met name in de vestigingsfase voor het broeden blijken vogels een hoge geluidbelasting niet te tolereren. In de winter, bij vorst en voedselschaarste laten vogels zich in het algemeen echter niet zo gemakkelijk verjagen. De motivatie om voedsel te zoeken is dan vrij sterk en wint het van de vlucht-recreatie bij het verschijnen van mensen en het gebruik van verschrikkers. In de landbouwgebieden is dat een bekend verschijnsel. Zelfs vliegvelden, uitgestrekte vaak voedselrijke terreinen waar nauwelijks mensen komen en waar vliegtuigen volgens vaste routes star-

Er wordt gepleit voor een onderzoek naar de effecten van ultra lichte vliegtuigjes op vogels voordat deze definitief in ons land zullen worden toegelaten.
Foto: Martijn de Jonge.



ten en landen zijn in de vertrektijd geliefde plaatsen om te rusten of te foerageren. Vliegtuigen, en met name sportvliegtuigen, die laag en langzaam vliegen geven veel verstoring met name daar waar zich veel tijdelijk verblijvende vogels ophouden (trektijd). In het Waddengebied en in de Zeeuwse Delta worden dagelijks grote groepen steltlopers en eenden opgeschrikt door een overvliegend toestel. De duikeenden en zaagbekken op het IJsselmeer daarentegen ondervinden daar evenwel weinig of geen hinder van. Ze vliegen niet op of duiken onder. Foeragerende en rustende ganzen op maïsakkers en in weilanden vliegen op grote afstand van het naderende vliegtuig al op. Zijn deze vogels op het water of in moerassige rietlanden, dan valt geen verstoring waar te nemen.

ULV-nee!

Elke nieuwe activiteit van de mens in de ruimte levert voor de vogel weer een nieuwe stimulus op. Het is gebleken dat sommige individuen en soorten vogels snel gewinning vertonen aan veel (nieuwe) verschijnselen. Omdat het aantal stimuli sinds de eeuwwisseling kwantitatief sterk is toegenomen (auto's, vliegtuigen, boten, zeilplanken en overal mensen) en deze vaak in onvoorstelbare hoeveelheden en op onverwachte momenten zich aan de vogel voordoen is bij veel individuen een overgevoeligheid vaak waar te nemen: bij het minste of geringste op de wieken met alle gevolgen van dien voor legsels of jongen en met extra energieverlies of minder tijd om te foerageren.

Het lijkt me geen goede zaak om nog meer producten van menselijk vernuft aan de nu

eenmaal per definitie beperkte ruimte toe te voegen. Op grond van de literatuurstudie ben ik tot de conclusie gekomen de mogelijkheden voor het vliegen met Ultra Lichte Vliegtuigen (ULV's) niet verder uit te breiden. Ook al zal niet direct gevlogen worden over onze vogelreservaten (stiltegebieden), toch zullen deze laagvliegende en ook weer eens geluidproducerende machientjes voor veel vogels verstoring opleveren. Vogels laten zich nu eenmaal niet 'kooien' binnen de reservaten. Het geluid van de vliegtuigjes dringt bovendien toch door tot diep in de reservaten. En wie controleert er of toch niet even boven een verboden gebied wordt gevlogen? Ten slotte is het gelukkig nog steeds zo, dat ook buiten deze terreinen vele (en ook bijzondere en waardevolle) soorten tot broeden komen of er verblijven.

Beleidskeuze

Het is gebleken dat vele vogels over een grote mate van flexibiliteit beschikken en zich kunnen aanpassen. Deze kwaliteit is niet gelijk en in de zelfde mate over alle soorten en individuen verdeeld. De daling van de dichtheden van een groot aantal soorten als ook het volledig verdwijnen van vogelsoorten uit ons land (ondanks grote inspanningen van reservaatbeheerders en anderen) geeft aan dat de flexibiliteit niet oneindig rekbaar is. Het wordt tijd dat mensen zich beperkingen gaan opleggen in het benutten van de ruimte en indien er nieuwe zaken worden ontwikkeld, deze eerst te toetsen in een milieu-effectenstudie, rekening houdend met onder andere de eisen die vogels stellen aan de (zelfde) ruimte.

Of moeten vogels maar het veld ruimen?

■ Ruud van Veen, Duinkerker 16, 1121 JJ Landsmeer.