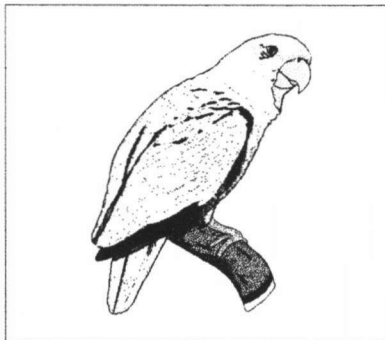


Nederland is een belangrijke spil in het netwerk van vogelsmokkelaars. Maatregelen tegen de handel pakken niet altijd goed uit.

Marion de Boo

Nederland essentieel bij doorvoer illegale vogels

Regelmatig rinkelt in huize Brouwer 's nachts de telefoon. Dan zoekt de Algemene Inspectie Dienst op Schiphol opvang voor een krat zieke pelikanen of een kist grijze roodstaartpapegaaien. "Met veel kunst- en vliegwerk proberen we die ergens onder dak te brengen, bijvoorbeeld in Avifauna", vertelt drs. Koen Brouwer. Hij is medewerker van Artis en directeur van de Stichting Onderzoek Dierentuinen. "Veel in beslag genomen zendingen zijn illegaal. Andere zijn slecht verpakt of verzorgd of de juiste papieren ontbreken." Het zijn alleen de allersterkste vogels die Schiphol levend halen. "Ze worden weggerukt uit het wild en in een zak gepropt. De meeste gaan meteen dood, vooral nestjongen. De rest komt na een paar dagen in een dorpje, waar ze ondeskundig worden vastgehouden op een slecht dieet met een beetje rijst. Na een maand of wat komt er een vogelhandelaar langs. Dan gaan ze in een kratje op weg naar de stad en van daar naar een vliegveld. En één kratje versturen lukt vaak niet meer, het moet een vliegtuig vol kratten zijn", aldus Brouwer. "Zo kunnen vliegtuigen legaal op Schiphol landen met duizenden papegaaien of tienduizenden zangvogeltjes aan boord." Niet elke zending tropische wildvogels is onrechtmatig. Vier van de vijf handelaren houden zich aan de regels. Brouwer:



Papagaei

Tekening: C.Draw

wer: "Onder de voorstanders van vogelhandel zijn zelfs natuurbeschermers, omdat arme landen daarmee van hun natuurlijke rijkdommen kunnen profiteren. Als een natuurgebied geld in het laatje brengt, is dat een krachtig argument om het in stand te houden."

Doorvoer

Maar soms dient de legale handel als dekmantel voor illegale praktijken, want beide gebruiken hetzelfde handelscircuit. Met zijn goede logistieke positie geldt Nederland als het belangrijkste Westerse doorvoerland voor legale en illegale dierenhandel. Dat blijkt uit een onderzoek van drs. Claudia Vinke in opdracht van het ministerie van Justitie. Veel vogels uit Zuid Amerikaanse en Afrikaanse landen worden via Schiphol doorgevoerd naar het Verre Oosten. Op grond van het aantal aangevraagde vergunningen schat Vinke dat op

Schiphol jaarlijks ruwweg 300.000 dieren legaal worden aangevoerd en nog eens 87000 illegaal. 72 Procent van de vergunningaanvragen komt van vogelhandelaren. Per jaar worden op Schiphol gemiddeld 2.400 vogels in beslag genomen. Het gaat vooral om de duurdere soorten, zoals papegaaien en kaketoos, gemiddeld 1.000 gulden per stuk.

Brouwer: "Sommige markten drogen op, maar daar komen andere voor in de plaats, bijvoorbeeld als ergens een nieuw stuk bos wordt opengelegd. Bovendien is het sortiment aan mode onderhevig. Hoe zeldzamer een soort, hoe begeerlijker voor de kenners."

Felbegeerde smokkelwaar vormen bijvoorbeeld de beschermde witte en de zwarte raafstaartkaketoos, die alleen in Australië voorkomen. "Zulke vogels worden op alle mogelijke manieren gesmokkeld", vertelt Brouwer. "Soms nemen handelaren zelfs de eieren in een verwarmd buidelkje op hun buik mee door de douane."

Dieren worden gesmokkeld op het lichaam, in de handbagage in het vliegtuig of in de kofferbak van de auto. Ze zitten in dozen met dubbele bodem, of er worden gifslangen meeverpakt om controleurs af te schrikken. Men knoeit met papieren of stopt meer dieren in een doos dan erop vermeld staat. Soms staat een handlanger klaar die

bij controles de illegale dozen helemaal onderop de stapel zet. Soms ook zorgt de handelaar dat zijn zending in gedeelten op twee plaatsen precies tegelijk door de controle gaat om de pakkans te verkleinen. Ook kan verwarring worden gezaaid door het afknippen van karakteristieke veren of door het meeverpakken van 'look-alike'-soorten, die alleen door specialisten van de bedreigde soort te onderscheiden zijn.

In beslag genomen dieren moeten eerst vijf of zes weken in quarantaine. Brouwer: "Ze zijn er vaak slecht aan toe, omdat ze met drugs in slaap zijn gebracht. Ze zaten ingepakt in plastic flessen of in koffers, met zakken om hun snabels. Vaak gaan ze alsnog dood."

Staat

Geconfiscieerde vogels blijven eigendom van de Nederlandse staat. De vraag wat ermee te doen vormt een groeiend probleem.

In Avifauna bewonen zo'n vijftig in beslag genomen raafstaartkakatoes en andere bloedmooie oerwoudexoten een frisedgewilde gesloten afdeling vol alarmbellen. Ze hebben een binnenhok, een buitenhok en meestal een soortgenoot en slijten hun dagen ver van het publiek.

"Deze soorten zijn zo schaars en kostbaar dat smokkelaars ze zelfs in dierentuinen weten te vinden", legt Wil Verkade uit. Zij woont met de in beslag genomen vogels onder één dak en verzorgt ze elke dag, al 34 jaar, samen met haar man. "Hoor hoe onrustig ze nu zijn", zegt ze, "ze zijn geen bezoek gewend! Behalve wij komt hier hooguit zesmaal per jaar iemand binnen."

Avifauna zit vol, andere opvangcentra ook, maar nog altijd worden er nieuwe vogels in beslag genomen. "Waar moet je ze la-

ten", vraagt Brouwer zich af.

"Loslaten in het wild? Naast het vliegveld of zo? Herintroductie lijkt mooi, maar is in de praktijk heel lastig. Je weet immers niet waar die vogels precies thuishoren en zelfs als je dat wel weet, heb je dik kans dat ze binnen drie minuten dood zijn. Op hun vroegere plek zit nu een rivaal die ze meteen in de pan hakt, of er staat weer een vogelvanger klaar. Ook loop je het risico om bij herintroductie de wildpopulatie ongemerkt met virusziekten te besmetten. En er zitten juridische problemen aan, bijvoorbeeld als de handelaar de vogels tenslotte in hoger beroep toch nog terugwint. Sommige advocaten hebben zich daar helemaal op toegelegd."

In-, uit- en doorvoervergunningen worden verleend door het bureau CITES van het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, dat ook toeziet op controle en handhaving. Bij het CITES-verdrag (Convention on International trade in Endangered Species of Wild Flora and Fauna) onder auspiciën van de Verenigde Naties zijn 136 landen aangesloten. Op hun tweejaarlijkse vergadering besluiten ze gezamenlijk voor welke dieren en plantensoorten de handel moet worden beperkt of worden verboden. De laatste vergadering werd gehouden op 29 juni 1997 in Harare, Zimbabwe. De CITES-lijst van beschermde soorten kent drie categorieën. Op bijlage 1 staan soorten waarin de handel gesloten is, tenzij met speciale ontheffingen voor wetenschappelijke of educatieve doeleinden en fokprogramma's. Bijlage 2 bevat vogels waarvoor een uitvoerdocument nodig is en vaak gelden daarvoor quota om de populaties te ontzien. Bijlage 3 omvat soorten die binnen een bepaald land extra bescherming nodig hebben.

Controle

Volgens Claudia Vinke is de kracht van de CITES-conventie dat zij door zo veel landen ondertekend is. Maar controle en handhaving laten nogal te wensen over. Vermoedelijk wordt minder dan 10 procent van de illegale transporten onderschept. Bovendien kan een soort pas bescherming genieten als de noodzaak wetenschappelijk is aangetoond. Dat maakt de lijsten enigszins willekeurig. Opname op een lijst kan zelfs averechts uitpakken, omdat de soort daardoor extra in de belangstelling komt te staan. De aankondiging dat een soort op Bijlage 1 zal komen kan zelfs uitpakken als een doodvonnis. Handelaren zullen nog snel een flinke voorraad inslaan in afwachting van stijgende prijzen. Na alle kritiek vanuit natuurbeschermingshoek op misstanden willen de meeste luchtvaartmaatschappijen geen levende vogels en andere wildvangdieren meer vervoeren. Brouwer: "Maar daarmee hou je de handel niet tegen. Vogels die vroeger per KLM rechtstreeks van Dar es Salaam naar Schiphol gingen, zijn nu met allerlei louche derderangs maatschappijtjes drie of vier dagen in de hitte onderweg via Entebbe, Kairo, Tunis en noem maar op. Dat leidt tot veel meer sterfte. Bovendien charteren handelaren steeds vaker zelf een vliegtuig. En dan niet voor één kratje, nee, dan moet het vliegtuig vol. Op Schiphol komen soms tienduizenden vogeltjes per week aan, vooral uit China. Het gros daarvan gaat dood. Ze worden niet goed verzorgd, ze zijn uitgeput door de misère van het transport of gewoon niet geschikt om in een kooitje te leven. En als ze doodgaan koopt men weer nieuwe - dat houdt nooit op."