



**Convenant
reducere risico
vogelaanvaringen
Schiphol
2020-2024**

november 2020



Convenant reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol 2020-2024

Ondergetekenden:

- **VERENIGING VAN NEDERLANDSE VERKEERSVLIEGERS (VNV)**, te dezen vertegenwoordigd door de president van de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers,
- **SCHIPHOL NEDERLAND BV (hierna te noemen: Schiphol)**, statutair gevestigd te Schiphol, te dezen vertegenwoordigd door haar operationeel directeur,
- **VERENIGING NATUURMONUMENTEN, STAATSBOSBEHEER EN LANDSCHAP NOORD- HOLLAND**, te dezen vertegenwoordigd door het hoofd Staatsbosbeheer Noord-Holland,
- **LAND-EN TUINBOUWORGANISATIE (LTO) NEDERLAND**, te dezen vertegenwoordigd door haar voorzitter,
- **HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER (hierna te noemen: Haarlemmermeer)**, handelend als bestuursorgaan te dezen vertegenwoordigd door haar wethouder, portefeuillehouder Ruimtelijke ordening en Luchthavenzaken, de heer drs. J.N.J. Nobel;
- **DE COLLEGES VAN GEDEPUTEERDE STATEN VAN DE PROVINCIES NOORD- HOLLAND, ZUID-HOLLAND EN UTRECHT (hierna te noemen: provincies)**, handelend als bestuursorganen te dezen gemandateerd vertegenwoordigd door de gedeputeerde, mevrouw mr. E.A.S. Rommel;
- **DE STAAT DER NEDERLANDEN**, te dezen vertegenwoordigd door de minister van Infrastructuur en Waterstaat, hierna te noemen de minister van IenW, mevrouw drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga,

Ondertekenaars van dit convenant tezamen hierna te noemen convenantpartijen.

1. Algemeen

- 1.1 Het “Convenant reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol 2020-2024” - verder aangeduid als “het convenant” - is een vervolg op het “Convenant reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol 2012-2016” en het “Convenant reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol 2016-2018”.
- 1.2 Het convenant loopt tot 1 april 2024.
- 1.3 Het convenant is opgesteld op basis van het resultaat van overleg tussen de convenantpartijen en een evaluatie¹ van het “Convenant reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol 2016-2018”.
- 1.4 Het convenant heeft tot doel het risico van botsingen tussen vliegtuigen en vogels (met name ganzen) op en rond de nationale luchthaven Schiphol te reduceren door maatregelen te nemen binnen de volgende vier sporen:
 - **Het technisch spoor:**
de inzet van en onderzoek naar technische middelen om vogels te detecteren en/of te verjagen.
 - **Het ruimtelijk spoor:**
het voorkomen dan wel mitigeren van nieuwe vogelaantrekkende bestemmingen, activiteiten en vormen van grondgebruik rondom de luchthaven en het stimuleren dat bestaande bestemmingen en vormen van grondgebruik een minder grote vogelaantrekkende werking krijgen²;
 - **Het foerageer spoor:**
het beperken van het voedselaanbod voor vogels op en rondom de luchthaven met specifieke aandacht voor overzomerende ganzen;
 - **Het populatie spoor:**
het beperken van de populatie en het aantal aanwezige overzomerende ganzen op en rondom Schiphol.
- 1.5 Vanwege het blijvende vertrouwen dat de convenantpartijen hebben in de viersporenaanpak, alsmede de ontwikkelingen zoals de verdere inzet van

¹ Evaluatie NRV Convenant Schiphol 2016-2018, Van Bommel FAUNAWERK, projectnummer 046-19, 17 februari 2020

² Uit dit artikel vloeien noch direct, noch indirect (bijv. via publiekrechtelijke besluitvorming) extra verplichtingen/beperkingen voort voor de agrariërs. Op eigen gronden van de agrariër kunnen eventuele wijzigingen /beperkingen in grondgebruik/ teelten slechts plaatsvinden op basis van vrijwilligheid en met de nadrukkelijke toestemming van de agrariërs. Voor gronden waarvoor de agrariër een pachtovereenkomst heeft is dit afhankelijk van de rechten van de pachter zoals deze geborgd zijn in de pachtovereenkomst, of zoals deze op basis van de pachtovereenkomst gelden.

technische middelen, mogelijke alternatieven gewassen en de inzet op het ganzenpopulatiebeheer in de directe omgeving van Schiphol, willen de partijen de afspraken uit het convenant continueren en actualiseren.

- 1.6 Uitgangspunt is dat de convenantpartijen in gezamenlijkheid invulling geven aan de inhoud en de uitvoering van het convenant en dat bij eventuele onduidelijkheid, de verantwoordelijke partij wordt aangesproken.
- 1.7 De verschillende rollen en verantwoordelijkheden van de convenantpartijen zijn als volgt:
 - *De provincies zijn verantwoordelijk voor beleidsontwikkeling en vergunningverlening in relatie tot de Wet natuurbescherming; de uitvoering en coördinatie van het planmatig faunabeheer zijn bij de Faunabeheereenheden (FBE's) Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht belegd.*
 - *De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de ontwikkeling van bestemmingsplannen en het afgeven van omgevingsvergunningen waarbij vogelaantrekkende elementen, met mogelijke gevolgen voor het risico van vogelaanvaringen, een rol kunnen spelen.*
 - *Schiphol is verantwoordelijk voor de aanpak van de vogelaanvaring problematiek binnen het luchthavengebied zoals vastgesteld in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.*
 - *Het Ministerie van IenW is verantwoordelijk en heeft de eindregie voor het waarborgen van de vliegveiligheid op en rondom Schiphol, inclusief het daarvoor noodzakelijke beheer en toezicht.*
- 1.8 Met dit convenant wordt afgesproken dat alle convenantpartijen zich bij de verdere uitwerking van het convenant blijven inspannen om innovatie te stimuleren.
- 1.9 De convenantpartijen leggen in dit vernieuwde convenant vast hoe zij zich op basis van hun eigen verantwoordelijkheid zullen inspannen om bij te dragen aan de doelstelling en de daaruit voortvloeiende afspraken. De centrale regie over dit convenant wordt gevoerd door de minister van IenW, in deze vertegenwoordigd door het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme zaken, directie Luchtvaart.
- 1.10 Het resultaat van de maatregelen die voortvloeien uit de doelstelling van het convenant worden door middel van het verzamelen en analyseren van data door de partij die verantwoordelijk is voor de betreffende maatregel gemonitord en geëvalueerd en worden met de andere convenantpartijen gedeeld.
- 1.11 Er wordt gezamenlijk onderzoek gedaan naar aanvullende maatregelen.

2. Maatregelen per spoor

2.1 Het technisch spoor: inzet van en onderzoek naar technische middelen om vogels te detecteren en/of te verjagen

- 2.1.1 Schiphol draagt zorg voor de verdere ontwikkeling en de optimalisatie van het operationeel gebruik van het vogeldetectiesysteem (vogelradar). Om het betreffende systeem in de toekomst mogelijk in de operatie toe te kunnen passen zet Schiphol in overleg met luchtvaartpartijen in op de verdere ontwikkeling van een operationeel concept.
- 2.1.2 De betrokken convenantpartijen volgen zowel nationaal als internationaal de ontwikkelingen op het gebied van innovatie ten aanzien van de preventie van vogelaanvaringen en adresseren nieuwe technieken in de Schiphol Regiegroep Vogelaanvaringen - SRV³.

2.2 Het ruimtelijk spoor: het voorkomen dan wel mitigeren van nieuwe vogelaantrekkende bestemmingen, activiteiten en vormen van grondgebruik rondom de luchthaven en het stimuleren dat bestaande bestemmingen en vormen van grondgebruik een minder grote vogelaantrekkende werking krijgen⁴

- 2.2.1 In het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) is een vogelbeperkingengebied met een straal van 6 km rond de luchthaven vastgesteld. Binnen dit gebied gelden een vijftal beperkingen voor het realiseren van nieuwe vogelaantrekkende bestemmingen en vormen van grondgebruik.

Er loopt sinds 1 januari 2015 een proef waarbij het vogelbeperkingengebied naar het zuidwesten is uitgebreid naar 13 km voor nieuw open water groter dan 3 ha en nieuwe extramurale bestemmingen (zoals vuilnisbelten) die vogels kunnen aantrekken. Een tweede onderdeel van deze proef is een beperking voor nieuwe sloten en vaarten, breder dan 5 meter, in de zone van 0-1 km rondom Schiphol. Derde onderdeel van de proef is dat de verantwoordelijkheid omtrent de besluitvorming over nieuwe bestemmingen en vormen van grondgebruik die

³ De naam van de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen (NRV) is gewijzigd in Schiphol Regiegroep Vogelaanvaringen (SRV). Het werkgebied was in de praktijk al beperkt tot de luchthaven Schiphol en omgeving, met de naamswijziging komt dit nu ook formeel tot uiting.

⁴ Uit dit artikel vloeien noch direct, noch indirect (bijv. via publiekrechtelijke besluitvorming) extra verplichtingen/beperkingen voort voor de agrariërs. Op eigen gronden van de agrariër kunnen eventuele wijzigingen /beperkingen in grondgebruik/ teelten slechts plaatsvinden op basis van vrijwilligheid en met de nadrukkelijke toestemming van de agrariërs. Voor gronden waarvoor de agrariër een pachtovereenkomst heeft is dit afhankelijk van de rechten van de pachter zoals deze geborgd zijn in de pachtovereenkomst, of zoals deze op basis van de pachtovereenkomst gelden.

mogelijk vogels kunnen aantrekken, bij het bevoegd gezag dat verantwoordelijk is voor de ruimtelijke ordening (veelal de gemeente) wordt neergelegd. Dit bevoegd gezag moet de mogelijke vogelaantrekkende werking van nieuwe bestemmingen en nieuwe vormen van grondgebruik toetsen op basis van de Vogeltoets en het resultaat hiervan laten meewegen in de besluitvorming. Er vindt dus geen aanvullende toets plaats door het ministerie van IenW, met uitzondering voor nieuwe bestemmingen waarvoor de beperkingen in het LIB Schiphol gelden. Hiervoor moet een verklaring van geen bezwaar bij de ILT worden aangevraagd.

Met dit gewijzigde regime zou een jaar lang worden proefgedraaid. Door het geringe aantal ingediende en beoordeelde plannen is een gedegen evaluatie nog niet mogelijk geweest. Om die reden is besloten de proef tot en met de looptijd van dit convenant te continueren onder de voorwaarde dat deelname plaats blijft vinden op basis van vrijwilligheid en dat er geen aanvullende beperkingen gaan gelden voor lopende projecten. Dit geldt echter niet voorprojecten waarvoor in een uitgevoerde Vogeltoets is aangegeven dat er specifieke inrichtingsmaatregelen of beheersmaatregelen moeten worden genomen om het aantrekken van risicovolle vogels te voorkomen. Gemeenten en provincies worden blijvend gevraagd hun verantwoordelijkheid te nemen m.b.t. projecten die vallen binnen de criteria van de proef met de vogeltoets en deze projecten die basis te laten toetsen.

- 2.2.2 De wettelijk vastgestelde zoning (6 km rond de luchthaven), met de daarbij behorende beperkingen, zoals opgenomen in het LIB, blijft uiteraard van kracht. Bij volgende LIB-aanpassingen zal worden gezien of de wijzigingen die nu in de proef worden toegepast worden meegenomen onder de voorwaarde dat er een gedragen evaluatie van dit instrument aan vooraf gaat. Zie voor een verdere toelichting bijlage 1.
- 2.2.3 De mogelijkheden zullen door de gezamenlijke convenantpartijen worden verkend om in nader te bepalen beperkt gebied rond de luchthaven, door het nemen van inrichtingsmaatregelen, broedlocaties en slaapplekken van ganzen minder aantrekkelijk te maken.

2.3 *Het foerageer spoor: beperken van het voedselaanbod voor vogels op en rond de luchthaven met specifieke aandacht voor overzomerende ganzen*

- 2.3.1 De ambitie is, om naast preventieve maatregelen die worden genomen om ganzen te weren, de teelt van gans aantrekkende gewassen in de directe omgeving van de luchthaven te reduceren.
- 2.3.2 Met agrarische ondernemers die graan telen op percelen binnen de Haarlemmermeer ten noorden van de Venneperweg, zijn begin 2018 nieuwe

vijfjarige overeenkomsten gesloten om de graanresten direct na de oogst onder te werken. Deze overeenkomsten lopen tot en met het oogstjaar 2022. De “Tijdelijke subsidieregeling onderwerken graanresten 2018-2022”, zal worden geëvalueerd en op basis van de uitkomsten en de effecten van de regeling zal uiterlijk 31 december 2021 duidelijk worden gemaakt of en op welke wijze de maatregel zal worden gecontinueerd.

2.3.3 Bij agrariërs met niet-kerende grondbewerking (NKG), die deelnemen aan de Tijdelijke subsidieregeling onderwerken graanresten 2018-2022, zal nog strikter op de uitvoering van het onderwerken en de inspanningsverplichting om ganzen te verjagen, zoals opgenomen in de uitvoeringsovereenkomst, worden gecontroleerd. Hiernaast zal worden bekeken of een beheerteam als bedoeld in art. 2.4.8 hierin een rol kan spelen.

2.3.4 Als vervangende/aanvullende maatregel voor het versneld onderwerken van de graanresten, zal er worden ingezet op een (vrijwillig) stimuleringsprogramma voor een alternatieve aanpak om het foerageren van risicovolle vogelsoorten rondom de luchthaven te ontmoedigen. Hierbij moet met name worden gedacht om alternatieve gewassen inpasbaar te maken in de agrarische bedrijfsvoering. Ook moet er gedacht worden aan andere oogstmethoden voor de graangewassen waardoor het voor ganzen niet meer aantrekkelijk is om te foerageren. Hiernaast worden de agrarisch ondernemers in het gebied uitgenodigd om met eigen initiatieven te komen voor het onaantrekkelijk maken van de akkers rondom Schiphol, dit geldt ook voor andere gewassen dan graan die foeragerende ganzen kunnen aantrekken zoals bijvoorbeeld bieten, aardappelen en mais. In overleg met het ministerie kan dan bekeken worden of deze kunnen worden opgenomen in voornoemd stimuleringsprogramma

2.4 *Het populatie spoor: beperken van de populatie en het aantal aanwezige overzomerende ganzen op en rondom de luchthaven Schiphol.*

2.4.1 In het “Ganzenbeheerplan Omgeving Schiphol 2018-2024” van de Faunabeheereenheid Noord-Holland zijn de doelen geformuleerd omtrent de omvang van de ganzenpopulatie en de aanpak van het ganzenbeheer rond Schiphol. Omdat het populatie spoor en het daarmee samenhangende beheer van de ganzenpopulatie rond de luchthaven een verantwoordelijkheid is van de provincie (vergunningverlening) en de FBE (uitvoering) wordt in dit convenant aangesloten bij de volgende doelen uit het Ganzenbeheerplan:

- Sterke verlaging van de aantallen jaarrond verblijvende ganzen in de 0-10 km-zone.

- Het voorkómen van de aanwezigheid van ganzen buiten de broedperiode op risicovolle locaties in de 0-10 km-zone.
- Reductie van de aantallen jaarrond verblijvende ganzen in de 10-20 km-zone.

Maatregelen met betrekking tot het terugdringen van de jaarrond verblijvende ganzen in de omgeving van Schiphol worden uitgevoerd in de 0-10-km zone en een 10-20 km-zone. Deze ganzen gebruiken namelijk het gehele gebied als leefgebied, zowel voor rusten, foerageren als voor ruien. Het accent van de populatiebeheermaatregelen i.r.t de vliegveiligheid ligt echter op de 0-10 km-zone.

Met de populatiedoelstellingen van het Ganzenbeheerplan Schiphol wordt gevolg gegeven aan het door de Tweede-Kamer overgenomen advies van Onderzoeksraad voor Veiligheid naar aanleiding van het Air Maroc incident in 2010.

- 2.4.2 In het “Ganzenbeheerplan Omgeving Schiphol 2018-2024” zijn doelen gesteld voor de populatiegroottes van de verschillende ganzensoorten. Naast de huidige methodes voor het reduceren van de populaties is in dit plan de mogelijkheid van een zogeheten “beheerteam” opgenomen. Parallel hieraan verkent Schiphol de mogelijkheden voor een nader te bepalen “veiligheidszone” in de directe omgeving van de luchthaven, waarbinnen een ruimere ontheffing zou moeten gelden om risicovolle vogelsoorten te verjagen en in uiterste nood te beheren.
- 2.4.3 De minister van IenW draagt zorg om bij de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit het belang van vliegveiligheid in de Wet natuurbescherming voldoende gewicht te geven.
- 2.4.4 De provincies zorgen voor voldoende juridische beheersinstrumenten om de populatiedoelstellingen te kunnen realiseren.
- 2.4.5 Er zal door de provincies worden gestreefd naar de afgifte van ontheffingen met eensluidende voorwaarden voor het populatiebeheer ten behoeve van de vliegveiligheid.
- 2.4.6 In overleg met betrokken partijen waaronder de provincies Noord-Holland, Utrecht, Zuid-Holland, de FBE’s in die provincies, Schiphol en IenW wordt gezamenlijk jaarlijks het programma en de opdrachtverlening voor de ruivangsten in de 20 km zone rond Schiphol vastgesteld.

3 Monitoring en evaluatie

- 3.1 De huidige monitoring zal worden gecontinueerd. Schiphol zal de uitgevoerde analyses, die op basis van de data van de vogelradar worden gemaakt, beschikbaar stellen aan de convenantpartijen om in het kader van monitoring bewegingen van vogels in kaart te kunnen brengen en specifiek de effecten van foerageermaatregelen te kunnen bepalen. LTO zal indien noodzakelijk de agrariërs vragen om aanvullende gewas- en oogstgegevens aan te leveren, ten einde deze te kunnen correleren. Hetgeen de convenant partijen -verenigd in de SRV- de gelegenheid geeft hierop beleid te maken.
- 3.2 De analyses op basis van de data van de vogelradar zullen worden benut, zodat de convenantpartijen de expertise van hun organisatie kunnen inzetten om mitigerende maatregelen nemen.
- 3.3 De SRV wordt door de convenantpartijen jaarlijks op de hoogte gesteld van de ontwikkeling van de populatie overzomerende ganzen in de omgeving van Schiphol en van de ontwikkeling van het aantal (bijna) aanvaringen, de trend en andere relevante informatie zoals terreinbeheer en verjagingsacties

4 Bekostiging en overige afspraken

- 4.1 Naar redelijkheid en billijkheid zullen de kosten voor de maatregelen en onderzoek over de betrokken convenantpartijen worden verdeeld. De financiering van de uit te voeren maatregelen is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Uitgangspunt is dat elke partij in beginsel de eigen kosten draagt van de uitvoering van maatregelen en de monitoring.
- 4.2 De Minister van IenW draagt de kosten van de Tijdelijke subsidieregeling onderwerpen graanresten 2018–2022. Bij een mogelijke verlenging van de regeling zoals opgenomen in artikel 2.3.2 wordt de financiering daarvan opnieuw beschouwd.
- 4.3 De Minister van IenW zal aangeven welke inzet noodzakelijk wordt geacht en draagt tot en met 2024 de kosten van vangacties in de 20 kilometer zone in het kader van de luchtvaartveiligheid.
- 4.4 Initiatiefnemers van nieuwe ruimtelijke plannen dragen de kosten van onderzoek naar de vogelaantrekkende werking, de noodzakelijke aanpassingen in de plannen alsmede eventuele mitigerende maatregelen en de benodigde monitoring en delen de resultaten hiervan in de SRV.
- 4.5 Schiphol draagt de kosten van het vogeldetectiesysteem en de analyses van vogelaanvaringen die binnen het luchthaventerrein plaatsvinden. Tevens draagt Schiphol de kosten van overige maatregelen die binnen het luchthaventerrein in het kader van bird control worden ontplooid.
- 4.6 Zolang de proef met de Vogeltoets loopt zullen de second opinion beoordelingen door de Adviesgroep Vogeltoets door IenW worden bekostigd. Indien besloten wordt de vergroting van het vogelbeperkingengebied en de Vogeltoets systematiek op te nemen in het Luchthavenindelingbesluit dan zullen de kosten voor onderzoek in het kader van de Vogeltoets door de initiatiefnemers worden betaald.
- 4.7 Bij de jaarlijkse bespreking van het maatregelenpakket zal ook worden bezien of op basis van kostenefficiëntie aanpassingen gewenst zijn en of er in dat kader nadere afspreken over de kostenverdeling moeten worden gemaakt.
- 4.8 Het Uitvoerdersoverleg Schiphol wordt voortgezet zodat de kennis en kunde van de betrokken partijen aldaar benut kan worden in het kader van het beheer van de populatie. Mede daardoor kan het beheer zodanig worden ingericht dat populaties zich niet op plaatsen begeven waar de luchtvaartveiligheid in het geding komt.

- 4.9 Bij eventuele juridische procedures tegen één van de convenantpartijen stellen de leden van de SRV hun kennis ter beschikking aan de partij die zich moet verdedigen.

5 Juridische aspecten

- 5.1 De convenantpartijen verplichten zich in te spannen om het convenant uit te voeren en te blijven participeren in de SRV.
- 5.2 De ondertekenaars zijn zich ervan bewust dat de uitvoering van dit convenant mede afhankelijk is van de toepasselijke wettelijke kaders. De convenantpartijen zullen zich naar beste vermogen inspannen de voor de uitvoering benodigde besluiten waarvoor zij bevoegd bestuursorgaan zijn te nemen.
- 5.3 Indien en zodra op enig moment blijkt dat door een uitspraak van de bestuursrechter dit convenant geheel of gedeeltelijk niet kan worden uitgevoerd, treden convenantpartijen met elkaar in overleg om te komen tot gewijzigde afspraken die zoveel mogelijk aansluiten bij wat in dit convenant is overeengekomen.
- 5.4 Indien een partij een verplichting uit dit convenant niet kan nakomen omdat een daarvoor benodigd besluit niet is geëffectueerd dan wel niet onherroepelijk is geworden, levert dit voor de betrokken partij geen tekortkoming op.
- 5.5 De ondertekening van LTO Nederland van dit convenant geschiedt onder de voorwaarde dat uiterlijk 31 december 2021 overeenstemming is bereikt over het al dan niet voortzetten van de regeling/overeenkomst versneld onderwerpen graanresten en de daarvoor geldende voorwaarden. Indien voornoemde overeenstemming op 31 december 2021 niet is bereikt, dan kan LTO Nederland besluiten niet langer gebonden te zijn aan de inhoud van het convenant.
- 5.6 Dit convenant laat het bij en krachtens de wet bepaalde en de beleidsvrijheid van de minister van IenW, provincies en de betrokken gemeenten onverlet waarbij betrokken bestuursinstanties zoveel mogelijk de intenties uit dit convenant zullen volgen.
- 5.7 Indien één of meer wettelijke procedures als gevolg van door derden aangewende rechtsmiddelen en/of als gevolg van door onafhankelijke adviseurs uitgebrachte adviezen, leiden tot uitkomsten die zodanig ingrijpend zijn dat een ongewijzigde uitvoering van dit convenant in redelijkheid en billijkheid niet mogelijk is, plegen de ondergetekenden over de gevolgen daarvan zo spoedig mogelijk overleg.
- 5.8 Dit convenant treedt in werking na ondertekening door alle convenantpartijen en is van kracht tot en met 31 maart 2024 tenzij de convenantpartijen een nieuw convenant afsluiten in deze plaats, of zoveel eerder indien convenantpartijen dit gezamenlijk besluiten.
- 5.9 Mocht een partij bij de uitvoering van dit convenant vaststellen dat een bepaling

daarvan nadere uitwerking behoeft om aan haar doel te beantwoorden, dan tredende convenantpartijen in overleg. In dit overleg komen zij een zodanige aanvulling op dit convenant overeen dat deze aan zijn doel beantwoordt.

- 5.10 De convenantpartijen treden met elkaar in overleg indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen welke van dien aard zijn dat naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van dit convenant niet mag worden verwacht. Zij zullen bezien voor wiens rekening de onvoorziene omstandigheden behoort te komen en zullen zo nodig dit convenant daaraan aanpassen.
- 5.11 Dit convenant is niet in rechte afdwingbaar.
- 5.12 De tekst van dit convenant wordt binnen een maand na de inwerkingtreding in de Staatscourant gepubliceerd.
- 5.13 Met het ondertekenen van deze verklaring verklaart ondergetekende zich op zijn positie in te zullen spannen dat de vier sporenaanpak wordt uitgevoerd waarbij iedere organisatie en overheid bijdraagt vanuit zijn specifieke verantwoordelijkheden en bevoegdheden.

Aldus overeengekomen en getekend.

- **VERENIGING VAN NEDERLANDSE VERKEERSVLIEGERS (VNV)**, te dezen vertegenwoordigd door de president van de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers

d.d.

- **SCHIPHOL NEDERLAND BV (hierna te noemen: Schiphol)**, statutair gevestigd te Schiphol, te dezen vertegenwoordigd door haar operationeel directeur

d.d.

- **VERENIGING NATUURMONUMENTEN, STAATSBOSBEHEER EN LANDSCHAP NOORD- HOLLAND**, te dezen vertegenwoordigd door het hoofd Staatsbosbeheer Noord-Holland

d.d.

- **LAND-EN TUINBOUWORGANISATIE (LTO) NEDERLAND**, te dezen vertegenwoordigd door haar voorzitter,

d.d.

- **HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER (hierna te noemen: Haarlemmermeer)**, handelend als bestuursorgaan te dezen vertegenwoordigd door haar wethouder, portefeuillehouder Ruimtelijke ordening en Luchthavenzaken, de heer drs. J.N.J. Nobel;

d.d.

- **DE COLLEGES VAN GEDEPUTEERDE STATEN VAN DE PROVINCIES NOORD- HOLLAND, ZUID-HOLLAND EN UTRECHT (hierna te noemen: provincies)**, handelend als bestuursorganen te dezen gemandateerd vertegenwoordigd door de gedeputeerde, mevrouw mr. E.A.S. Rommel;

d.d.

- **DE STAAT DER NEDERLANDEN**, te dezen vertegenwoordigd door de minister van Infrastructuur en Waterstaat, hierna te noemen de minister van IenW, mevrouw drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga,

d.d.

Bijlage 1

Aanvullende informatie over de proef met de uitbreiding van het vogelbeperkingengebied

In het huidige LIB Schiphol is een beperkingengebied voor vogelaantrekkende bestemmingen opgenomen dat zich uitstrekt tot 6 km rondom het banenstelsel. De aanbevelingen van de International Civil Aviation Organization (ICAO) gaan echter verder dan de huidige LIB-zone. ICAO beveelt een zone van 13 km aan waarbinnen ruimtelijke activiteiten moeten worden beschouwd op hun vogelaantrekkende werking. Uit ervaring en uit vogeltellingen blijkt dat een vogelzone van 6 km, vooral voor ganzen, onvoldoende waarborg biedt voor de vliegveiligheid op Schiphol. Om die reden is in 2012 op initiatief van de NRV onderzoek gedaan naar een passende zonering, de benodigde ruimtelijke beperkingen en de wijze waarop moet worden getoetst. Dit is uitgewerkt in het rapport "Ruimtelijke maatregelen voor het verminderen van risico's op vogelaanvaringen rond Schiphol", Arcadis, 15 juni 2012. Gezien het draagvlak dat het Arcadis rapport binnen de NRV heeft, is op basis van de aanbevelingen van Arcadis en het Convenant Reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol, een voorstel ontwikkeld voor aanpassing van de huidige vogelzonering. Dit resulteert in de volgende drie aanvullende zones naast de huidige LIB-vogelzone (zone A):

Zone A: Huidige 6 kilometer LIB-zone De huidige LIB-criteria worden zoveel mogelijk behouden met als aanvullend criterium dat binnen een afstand van 1 km van het banenstelsel alle open water breder dan 5 meter moet worden getoetst. Arcadis heeft bij haar onderzoek geen directe aanwijzingen gevonden voor het schrappen van de beperkingen in de huidige LIB 6 kilometer zone.

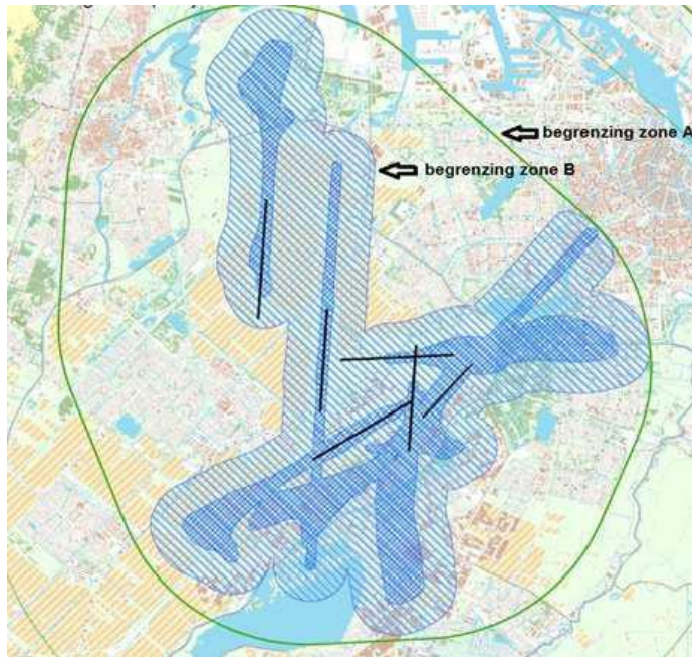
Zone B: Een gebied binnen het huidige vogelbeperkingengebied dat zich uitstrekt van de grens van het luchthavengebied tot 1 kilometer rondom het banenstelsel en de vliegpaden tot een hoogte van 700 ft, uitgezonderd het luchthavengebied. In dit gebied worden ook beperkingen opgelegd voor alle nieuwe wateren, met uitzondering van lijnvormige watergangen smaller dan 5 meter. Op deze nieuwe wateren zal dan hetzelfde regime moeten gaan gelden als in het vigerende LIB voor wateren van minimaal 3 ha (verklaring van geen bezwaar).

Zone C: Een gebied dat bestaat uit een sector van het gebied lopend van de buitenrand van het huidige 6 km vogelbeperkingengebied tot een afstand van 13

km rond het banenstelsel. Binnen deze sector gelden beperkingen voor extramurale activiteiten (visteelt, voedselopslag, afvalverwerking)

Zone D: Een deelgebied van zone C eveneens lopend van de buitenrand van het huidige 6 km vogelbeperkingengebied tot een afstand van 13 km rond het banenstelsel. Binnen deze sector gelden beperkingen voor wateren groter dan 3 hectare.

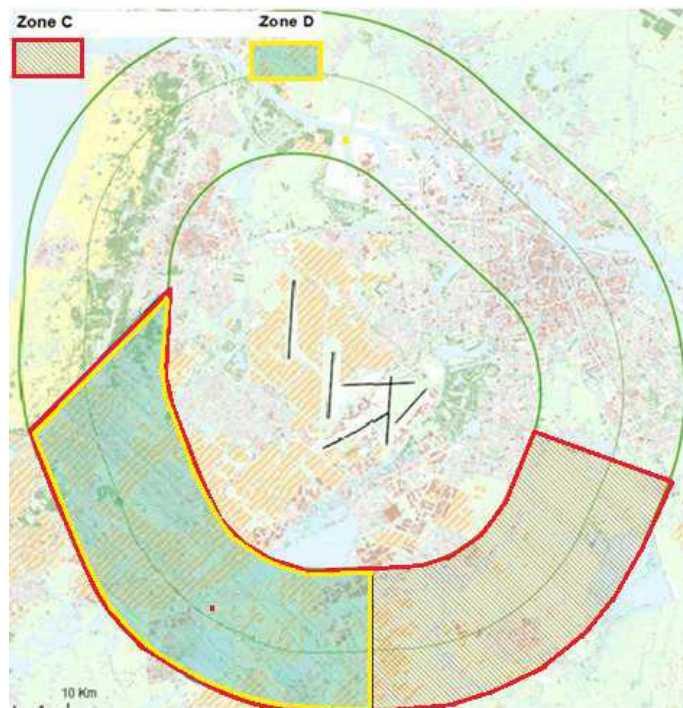
Voor de zone(s) gelegen tussen de 6 en 13 km hebben de bevoegde partijen uit de NRV het initiatief genomen tot het opstellen van een vogeltoets op basis waarvan de vogelaantrekkende werking van de in de desbetreffende zonering genoemde activiteiten kan worden bepaald en geborgd in de daarvoor geëigende wet- en regelgeving. De uitkomst van de vogeltoets wordt voorgelegd aan een onafhankelijke commissie die advies uitbrengt aan het bevoegd gezag. De aanpassing van het LIB en de invoering van de Vogeltoets zal er op termijn voor zorgen dat er geen nieuwe vogelaantrekkende bestemmingen rondom de luchthaven worden ontwikkeld zonder dat daarvoor mitigerende maatregelen worden genomen. Dit initiatief draagt bij aan het niet verder aantrekkelijk maken van het gebied voor rustende en foeragerende vogels. Door het monitoren van de uitvoering van deze maatregelen kan op termijn een beeld worden geschetst van de beperkingen die zijn opgelegd aan de ontwikkeling van de omgeving ten behoeve van de ondersteuning van de doelstellingen van het convenant. Hieronder kaartje aan van de zonering.



Zones A en B

Zone A: Huidige 6 km vogelbeperkingengebied in het LIB.

Zone B: Een gebied binnen zone A dat zich uitstrekt van de grens van het luchthavengebied tot 1 km rondom het banenstelsel en de vliegpaden tot een hoogte van 700 ft.



Zones C en D

Zone C: Een gebied dat bestaat uit een sector van het gebied lopend van de buitenrand van het huidige vogelbeperkingengebied tot een afstand van 13 km rond het banenstelsel.

Zone D: Een gebied binnen zone C dat bestaat uit een sector van het gebied lopend van de buitenrand van het huidige vogelbeperkingengebied tot een afstand van 13 km rond het banenstelsel.

Toelichting

In 2012 werd het eerste Convenant reduceren risico vogelaanvaringen gesloten. Sindsdien worden er, op basis van afspraken tussen de convenantpartijen, maatregelen genomen om het risico van vogelaanvaringen op en rond Schiphol te verminderen. In december 2014 heeft de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen (NRV) de maatregelen die in het convenant zijn opgenomen geëvalueerd en de evaluatie aan de staatssecretaris van IenM aangeboden. Uit de evaluatie bleek dat voortzetting van de aanpak nodig is om structurele effecten te bereiken. Tevens werd aangegeven dat betere monitoring van vogelaantallen en bewegingen gewenst is.

In 2015 werd besloten het convenant te verlengen. Ervaringen naar aanleiding van het eerste convenant en het resultaat van de evaluatie uit 2014 waren de basis voor het nieuwe convenant dat in maart 2016 van kracht werd. Het had een looptijd tot eind 2018. Gezien de ervaringen gedurende de afgelopen periode, blijkt dat een structurele aanpak eens te meer noodzakelijk is om in het verminderen van het risico van vogelaanvaringen op en rond Schiphol daadwerkelijk effect te bereiken.

Vanwege het einde van de looptijd zou er op 1 januari 2019 een nieuw convenant moeten zijn gesloten. Omdat door de NRV werd besloten om de effectiviteit van het beleid van het convenant 2016-2018 te evalueren, was realisatie van een nieuw convenant voor de einddatum niet mogelijk. Om die reden is het convenant verlengd en is afgesproken zo snel mogelijk een nieuw convenant te sluiten.

Op basis van overleg tussen de convenantpartijen en het resultaat van de evaluatie⁵, die in het derde en vierde kwartaal van 2019 is uitgevoerd, is het voorliggende “Convenant reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol 2020-2024” opgesteld. Resultaat van de evaluatie is een algemene aanbeveling, een aantal aanbevelingen per spoor en aanbevelingen voor de monitoring.

⁵ Evaluatie NRV Convenant Schiphol 2016-2018, Van Bommel FAUNAWERK, projectnummer 046-19, 17 februari 2020

Hieronder zijn de aanbevelingen verkort weergegeven:

Algemeen

- *Continueert en optimaliseer het gezamenlijke beleid en beheer van de vier sporen.*

Specifiek

Onderstaande aanbevelingen, als uitwerking van de algemene aanbeveling, zijn overgenomen en komen terug bij de maatregelen per spoor dan wel bij de paragraaf over de monitoring.

- *Ontwikkel de vogelradar zodat soortgroepen kunnen worden geïdentificeerd, dit zou een krachtig instrument voor de monitoring van risicovolle vogelverplaatsingen kunnen zijn.*
- *Combineer de vogelradardata en data uit veldwaarnemingen met als doel vliegpatronen van ganzen in beeld te brengen waarmee vervolgens kan worden gezocht naar mogelijkheden om dit, met het oog op de vliegveiligheid, gunstig te beïnvloeden.*
- *Verken in hoeverre stroken meerjarige hoge gewassen, van waaruit ganzen kunnen worden geschoten, bijdraagt aan lagere aantallen vogels op de omliggende percelen.*
- *Verken of vlas als alternatief gewas in de Haarlemmermeer kan worden geteeld.*
- *Verken de inzet van de arenstripper als alternatief voor het onderwerken.*
- *Stuur bij agrariërs met niet-kerende grondbewerking (NKG) sterker op het onderwerken van de graanresten en zoek naar een oplossing voor de grote groepen ganzen die in het najaar op de bietenresten bij deze agrariërs foerageren.*
- *Verken de mogelijkheden voor een veiligheidszone van circa 1-2,5 km rondom Schiphol waarbinnen een ruime ontheffing geldt om risicovolle vogelsoorten te verbieden en te bejagen.*
- *Verken de mogelijkheden om in een gebied van 0 tot 3 a 5 km rondom de luchthaven broedlocaties en slaapplekken van ganzen minder aantrekkelijk te maken.*
- *Zoek naar oplossingen voor de afgifte van eenduidige vergunningen voor het populatiebeheer ten behoeve van de vliegveiligheid door de provincies.*

- *Streef naar een zo laag mogelijk aantal ganzen direct rondom de luchthaven, dit draagt bij aan een lagere kans op vogelaanvaringen. IenW en de provincie zouden hierin meer sturend kunnen optreden.*
- *Vangacties dienen dichterbij Schiphol plaats te vinden, aangezien zich daar de vogels ophouden die risicovolle vliegbewegingen veroorzaken, dit geldt ook voor afschot.*
- *Spreek grond- en terreineigenaren en jagers aan om maatregelen te nemen als op basis van monitoringgegevens blijkt dat zich op percelen concentraties van risicovolle vogelsoorten ophouden.*
- *Continueer de huidige monitoring omdat wekelijkse tellingen een goed inzicht geven in de aanwezigheid van vogels en wanneer er een hoger risico voor vogelaanvaringen geldt. Op basis van deze informatie kan snel op ontstane risicovolle situaties worden gereageerd.*

Onderstaande aanbevelingen zijn niet overgenomen, in het kort wordt de reden hiervoor per aanbeveling toegelicht.

- *De plaatsing van zonnepanelen en de teelt van olifantsgras over grotere oppervlakten dragen bij aan het onaantrekkelijk maken van de omgeving voor ganzen.*

Het bepalen van locatie voor zonneparken is een bevoegdheid van de provincie en de gemeente, de SRV is hierin geen partij. De teelt van olifantsgras (miscanthus) als alternatief gewas valt onder het foerageerspoor. Alternatieve gewassen wordt in die paragraaf benoemd.

- *Verken de mogelijkheden om de onderwerkregeling in een beperkt gebied rondom de luchthaven ook voor de resten van bijvoorbeeld bieten, aardappelen en mais in te zetten.*

Vanwege het weer in het najaar is het vaak niet mogelijk om de resten van bieten en aardappelen direct na de oogst onder te werken, voor op deze resten foeragerende ganzen wordt de oplossing gezocht in het verjagen.

- *Verken of proefondervindelijk getest kan worden wat de effecten zijn van het stoppen met nestbehandeling en het intensiveren van het vangen van ruiende vogels rondom Schiphol.*
- *Het intensiveren van ruivangsten is niet aan de orde omdat dit al intensief*

plaats vindt. Over het effect van nestbehandeling is discussie, deze discussie wordt vervolgd.

- *Spreek grond- en terreineigenaren en jagers aan om maatregelen te nemen als op basis van monitoringgegevens blijkt dat zich op percelen concentraties van risicovolle vogelsoorten ophouden.*

Met het instellen van een ganzenteam/beheerteam dat, in de directe omgeving van de luchthaven beheer uitvoert dat name gericht, is op het verjagen van ganzen en andere risicosoorten is het aanspreken van landeigenaren en jagers niet nodig. Bovendien ligt dit erg lastig en speelt de vraag wie zou de landeigenaren en jagers dan zou moeten aanspreken.

- *Verbeter de afzet van geschoten ganzen naar de horeca en wildhandel, dit kan bijdragen aan een hogere motivatie van jagers om een maximaal aantal ganzen te bemachtigen.*

Of een extra stimulering bijdraagt aan de motivatie van de jagers wordt betwijfeld. De motivatie van de jagers is goed wildbeheer.