

Gans krijgt het zwaar rond Schiphol

Rik Nijland

Jarenlang waren de akkers van de Haarlemmermeer een luilekkerland voor Grauwe ganzen. Olifantsgras en maatregelen na de graanoogst moeten daar een einde aan maken. Ondertussen worden de vogels tot in Waterland vergast.

'Jaren geleden was ik bij een brainstormsessie over de ganzenproblemen rond Schiphol', vertelt Berend Voslamber van SOVON vogelonderzoek Nederland. 'Iedereen praatte over onderzoek dat moest gebeuren, bijvoorbeeld naar de herkomst van al die ganzen. Toen werd er ook naar mij gekeken, als ganzenringer; mooi werk voor Berend. Toen heb ik gezegd: dat is allemaal niet nodig. We weten allang waarom die ganzen daar zitten. Als je zorgt dat het voedselaanbod op de akkers in de Haarlemmermeer minder groot is, dan lost het probleem zich vanzelf op. Toen bleef het even stil, maar vervolgens ging iedereen gewoon verder over onderzoeksvoorstellen. Op die simpele boodschap zat men niet te wachten', vertelt Voslamber.

In het polderende Nederland waren de geesten in ieder geval toen nog niet rijp voor Voslambers directe aanpak. Inmiddels zijn de Schiphol-ganzen een nationaal item, waarbij vooral het vangen en vergassen deze zomer leidde tot rechtszaken, heftige emoties, bedreigingen aan het adres van de vangers en reeksen Kamervragen. Met maar één winnaar: de gebruikers van de Voedselbank; die hadden een tijdlang gans op het menu. Over de feiten lopen de meningen minder ver uiteen dan alle commotie zou doen vermoeden. Centraal staat de enorme

groeï van het aantal overzomerende ganzen. In een straal van circa 20 kilometer rondom de luchthaven is hun aantal de laatste acht jaar vervijfvoudigd tot ongeveer 50 duizend vogels, hoofdzakelijk Grauwe ganzen (*Anser anser*). In de winter voegen zich daar tienduizenden wintergasten bij, vooral veel Kolganzen (*Anser albifrons*), maar die houden zich hoofdzakelijk op in de weilanden ver weg van Schiphol. Na de broedtijd geven de zomerganzen zich over aan risicovol gedrag. In augustus en september pendelen ze vanuit hun broed-/rustgebieden in meertjes en plasjes rond Schiphol naar de akkers in de Haarlemmermeer. Daar eten ze zich moddervet aan de oogstresten, bij voorkeur graan, maar ook aardappels en suikerbieten. Die voedselvluchten vormen het grootste gevaar voor het vliegverkeer. Onder aanvoering van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) werd kort na het Air-Maroc-incident in 2010 (zie kader) een regiegroep opgericht. Afgelopen voorjaar bereikte die het convenant 'Reduceren risico vogelaanvaringen'.

Gans tegen Boeing

Jaarlijks vinden er rond Schiphol (430 duizend vliegbewegingen) zo'n driehonderd geregistreerde aanvaringen plaats tussen vliegtuigen en vogels. Slechts in 5 procent van de gevallen gaat het om risicovolle vogels (groot, in groepen vliegend). Dat gebeurt hoofdzakelijk in de nazomer als ganzen pendelen naar de akkers van de Haarlemmermeer. In die periode zijn er ook flink wat 'near misses'. Zware ongelukken bleven tot nu toe gelukkig uit.

Onder meer Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Landschap Noord-Holland, LTO en de omliggende provincies komen daarin een aantal stappen overeen om de problemen aan te pakken. Zo kondigde Schiphol begin september aan dat een contract is getekend met ROBIN Radar Systems voor een proef met een vogelradarsysteem. Onderzoek moet volgend jaar uitwijzen of vogels die richting Schiphol vliegen en die een risico vormen (grote, zware of groepsvormende soorten) in een vroeg stadium kunnen worden opgemerkt. Ook wordt bekeken, aldus het convenant, of een verbod op de aanleg van nieuwe rust- en broedgebieden voor ganzen, dat nu al van kracht is binnen een straal van 6 kilometer rond de luchthaven, voor een groter gebied (10 of 13 kilometer) moet gaan gelden. Bovendien staan er maatregelen op stapel om de Haarlemmermeer onaantrekkelijker te maken voor ganzen. Omdat al deze sporen pas op termijn effect sorteren, kreeg het bedrijf Duke Fauna-beheer van 1 juni tot 14 juli toestemming om in een ruime straal rond Schiphol – tot in Waterland, op ca 25 kilometer – ruiende ganzen te vangen en te vergassen. Ook dat past in het afgesloten convenant.

In juni 2010 kwam een tweemotorige Boeing van Air Maroc in een vlucht Canadese ganzen (*Branta canadensis*) terecht. Slechts met veel moeite wist de piloot op één motor, laag over de huizen vliegend, terug te keren naar de Polderbaan. Dit bijna-ongeluk was het keerpunt in het beleid. Daarna werden vogelaanvaringen een nationaal item. Onder meer de Onderzoeksraad voor Veiligheid haalde in de evaluatie flink uit. De overheid moest 'daadkrachtig' optreden om de aantallen ganzen rond

Schiphol 'op korte termijn fors te verminderen'. Volgens Berend Voslamber van SOVON werden daarmee verschillende ganzensoorten ten onrechte over een kam geschoren. 'Die aanvaring vond plaats in de periode dat er veel ruitrek is van Canadese ganzen over het westen van Nederland. Die dieren komen dan overal vandaan, uit België, Duitsland of zelfs Zweden. Dat zijn niet dezelfde ganzen als die waar men zich nu zo druk over maakt. Deze aanvaring was eigenlijk een ander probleem.'

'Het zijn er dit jaar echt minder. Dat wegvangen heeft geholpen', meent Vincent Kuypers van Alterra, Wageningen UR. 'Ik vond die maatregel ook wel te verdedigen, maar het blijft natuurlijk een noodgreep. Als je jaar in jaar uit ganzen vergast, krijg je terecht de hele maatschappij over je heen.' Kuypers coördineert de Green Deal 'Vogelwerende Teelt Olifantsgras in de omgeving Schiphol'. Bij een Green Deal spreken rijksoverheid, kennisinstellingen, burgers en bedrijven af om samen te werken aan bijvoorbeeld duurzaam gebruik van grondstoffen of energie. Sinds dit instrument bestaat – bijna twee jaar – zijn er zo'n 140 afgesloten. Het geldt voor hun initiatief moeten de initiatiefnemers zelf verzorgen: een Green Deal is niet gekoppeld aan financiële ondersteuning door het rijk. In de Haarlemmermeer hebben vier ondernemers de handen ineen geslagen om meer Olifantsgras (*Miscanthus sinensis* 'Giganteus') aan te planten. Ze dragen zelf de kosten; het onderzoek wordt uitgevoerd door Wageningen UR. De verwachting is dat ganzen de omgeving van percelen met deze 4 meter hoge planten zullen mijden. Het ministerie van I&M is zo blij met dit initiatief dat staatssecretaris Joop Atsma,

vooraf gaand aan de ondertekening van het convenant, dit voorjaar mee kwam helpen bij de eerste oogst.

'De blik is eigenlijk gericht op een veel grootser doel dan alleen het weren van ganzen', vertelt Kuypers, die de doorstart en het bijbehorende onderzoek coördineert. Nu nog wordt Olifantsgras gebruikt als – zeer gewild – stro in paardenstallen of om er briketten voor de open haard of plaatmateriaal van te persen, maar het gewas heeft ook perspectief als grondstof – pure cellulose – voor biobrandstof en bioplastics. Voordat de daarvoor noodzakelijke industriële processen financieel uit kunnen, is echter 2000-3000 hectare productie nodig.

'We zitten in de Haarlemmermeer nu op 15 hectare, dat is nog niet veel, maar we krijgen aanvragen uit het hele land; de belangstelling is in ieder geval enorm', aldus Kuypers. Voor boeren is het wel een grote overgang, waarschuwt hij. Olifantsgras past niet in een normale vruchtwisseling. 'Het is meer een vorm van houtteelt, met Olifantsgras legt een ondernemer zich voor zo'n tien tot twintig jaar vast.' Peter Baars, voorzitter van LTO Haarlemmermeer ziet dan ook wel wat haken en

ogen: 'Goed dat er een dergelijke pilot is; dan krijgen we ook gegevens hoe rendabel deze teelt eigenlijk is. Je moet openstaan voor nieuwe initiatieven, maar Olifantsgras past niet in het bouwplan en je hebt als boer twee jaar geen inkomsten. Bovendien legt hij zich heel lang vast. Dan moet er wel zekerheid zijn dat er in de toekomst ook werkelijk afzet mogelijk is', aldus Baars.

In augustus was de landbouwvoorman betrokken bij een op de korte termijn voor de ganzen veel ingrijpender maatregel. De combines reden al bijna het veld op toen LTO en het ministerie van I&M een in het convenant al aangekondigde vergoedingsregeling overeen kwamen. Boeren die meedoen krijgen 850 euro per hectare voor het binnen 48 uur onderploegen van de resten van de graanoogst. De ganzen blijven zo verstoken van hun krachtvoer. Voor de ondernemers betekent deze overeenkomst dat ze het stro niet kunnen verkopen. Bovendien hebben ze extra loonkosten. In de vergoeding zit verder een bonus, een meewerkvergoeding van 140 euro per hectare.

'Gezien het late tijdstip waarop we tot overeenstemming zijn gekomen, vind ik



Grauwe ganzen

het een heel mooi resultaat dat 70 procent van de boeren meedoet', aldus Baars. 'Nu hadden sommige ondernemers het stro al verkocht'. Voor volgend jaar streeft hij naar 100 procent deelname. Op een vergelijkbare regeling voor aardappel- en suikerbietenakkers, die ook door ganzen worden bezocht, wil hij niet vooruit lopen. 'Laten we eerst uitzoeken hoe deze maatregel uitpakt. Misschien wijken de ganzen inderdaad uit. Zelf eet ik ook het liefst in een sterrenrestaurant, maar als dat vol is en ik heb honger dan doe ik een stapje terug.' Die resten onderwerken, heeft wel meer voeten in de aarde, verwacht hij. 'Aan het eind van de zomer is het land doorgaans goed te bewerken, in het begin van de herfst valt het waarschijnlijk niet mee om die laatste aardappel of stukje biet onder de grond te werken.'

Olifantsgras (foto: Vincent Kuypers).



Voslamber is hoopvol over de maatregelen om de voedselsituatie in de Haarlemmermeer aan te pakken. 'Dat heeft veel meer zin dan schieten, vergassen en nesten vernielen. Als reactie daarop krijgen die ganzen meer jongen; daar schiet je helemaal niets mee op.'

David Kleijn, ganzenonderzoeker bij Alterra, Wageningen UR, valt hem bij. 'Ganzen worden tot op grote afstand van Schiphol gevangen en vergast. Of dat zinvol is,

betwijfel ik', aldus Kleijn. 'Op verschillende plekken in Nederland hebben we Grauwe ganzen uitgerust met halsbandlogger. Daaruit blijkt steeds weer dat ganzen in de nazomer alleen dichtbijzijnde akkerbouwgebieden opzoeken. Als je in de Haarlemmermeer alle oogstresten onderploegt dan blijven de ganzen in de graslanden, dus veel verder weg van Schiphol. Of ze zoeken juist akkerbouwgebieden op die verder van Schiphol liggen dan hun broedgebieden. In theorie kun je ze zo zelfs weglukken van de luchthaven.'

Zowel Voslamber als Kleijn verwacht dat het probleem zich dan beperkt tot een enkel knelpunt. 'Vliegtuigen winnen snel hoogte; ganzen komen zelden boven de 500 meter', aldus Voslamber. 'Op plekken waar toch nog problemen zijn, kun je dan de broedpopulaties aanpakken. Kies voor maatwerk', stelt Kleijn. 'Dat is denk ik veel effectiever dan domweg een grote cirkel rond Schiphol trekken.'

