

SPOED!

Rechtbank Noord-Nederland
Afdeling bestuursrecht
Postbus 150
9700AD Groningen

INGEKOMEN

19 AUG. 2021

Rechtbank Noord-Nederland
Afdeling Bestuursrecht

Per fax: 088 - 361 02 37

Amsterdam, 18 augustus 2021
Onze ref. D20200297/BK/mvk

ADVISEURS

Direct tel.nr.: +31(0)20-3446200
Direct faxnr.: +31(0)20-3446201

**VERZOEK OM VOORLOPIGE VOORZIENING
VERZOEK OM KORTSLUITING**

GRIFFIERECHT VIA REKENING COURANT

Betreft: **De Faunabescherming / GS Drenthe (ontheffing Groningen Airport Eelde N.V.)**

Geacht college,

Namens Stichting De Faunabescherming (hierna: De Faunabescherming), gevestigd te Amstelveen, wend ik mij tot u met het verzoek een voorlopige voorziening te treffen hangende beroep inzake vangen, verjagen en afschot van beschermde soorten op en rond vliegveld Eelde.

Bij brief van 18 augustus 2020 werd namens De Faunabescherming beroep ingesteld (procedurenummer LEE 20 / 2453 NATUUR) tegen de beslissing op bezwaar van 8 juli 2020 van het college van gedeputeerde staten van de provincie Drenthe, waarbij de bezwaren van De Faunabescherming tegen een ontheffing voor het verjagen en doden van beschermde soorten op luchthaven Eelde slechts zeer gedeeltelijk gegrond werden verklaard. Bij besluit van 14 juli 2020 wijzigden gedeputeerde staten de bij besluit van 23 januari 2020 verleende ontheffing. Het beroep heeft betrekking op de beslissing op bezwaar en het wijzigingsbesluit. Een kopie van het beroepschrift gaat hierbij (**bijlage 1**). Bij brief van 15 december 2020 werden de gronden van beroep namens De Faunabescherming nader aangevuld. Een kopie van die beroepsgronden gaat hierbij (**bijlage 2**).

1. Inmiddels heeft de rechtbank in een zaak over dezelfde ontheffing van 23 januari 2020 op 3 mei 2021 uitspraak gedaan op een beroep van een andere stichting (procedurenummer LEE 20/2272). Naar De Faunabescherming heeft vernomen, bevindt die zaak zich inmiddels in hoger beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak, bij de beoordeling waarvan ook een nieuwe

beslissing op bezwaar van gedeputeerde staten wordt meegenomen die het door de rechtbank geconstateerde bevoegdheidsgebrek beoogt te repareren.

2. Op grond van de ontheffing kunnen, ook na de voornoemde wijziging, nog steeds strikt beschermde soorten worden afgeschoten op en rond de luchthaven, zonder dat de staat van instandhouding van die soorten voldoende bij de beoordeling is betrokken en noodzaak en het ontbreken van alternatieven onvoldoende zijn aangetoond. De Faunabescherming heeft daarom een spoedeisend belang bij schorsing van de bestreden beslissing op bezwaar en van de – gewijzigde – ontheffing.
3. De Faunabescherming wijst op de situatie rond vliegveld Twente, waar met grote carriers en kleine vliegtuigen wordt gevlogen en waarvoor gedeputeerde staten van de provincie Overijssel vorig jaar een zeer ruime ontheffing verleenden voor het schieten op allerlei beschermde vogels en soorten, vergelijkbaar met de bestreden ontheffing. Onder druk van een ordemaatregel werd in die zaak de aanvraag voor de ontheffing door vliegveld Twente grotendeels ingetrokken, alleen voor het schieten op enkele reëen binnen de omheining van het vliegveld bleef toegestaan. Verwezen wordt naar de uitspraak van de voorzieningenrechter van 15 mei 2019 in die zaak (zaaknummer zaaknummer ZWO 19/ 720 NATUUR WCO). Bij een vergelijkbaar vliegveld blijkt bij nader inzien toch geen noodzaak tot afschot te bestaan, althans is de aanvraag tot ontheffing ingetrokken zonder dat dit tot aantasting van de vliegveiligheid heeft geleid.
4. Ten aanzien van de bestreden ontheffing is de conclusie dat het besluit niet aan de vereisten voldoet. Alleen onder strikte voorwaarden mag een ontheffing worden verleend ten aanzien van het verbod om beschermde soorten te vangen, doden en verstoren. Op grond van de artikelen 3.3, eerste lid, 3.10, tweede lid en 3.8 van de Wet natuurbescherming (Wnb) moet de noodzaak tot doden vaststaan, moeten er geen alternatieven voorhanden zijn en moeten de gevolgen op de staat van instandhouding van de betreffende soorten worden onderzocht. Per soort dient de betreffende toets te worden doorlopen. Dit geldt ook ten aanzien van het verbod om vogels te vangen, op grond van artikelen 3.1, eerste, tweede en derde lid, en de artikelen 3.10 eerste lid, en 3.34, eerste lid, van de Wnb. Ook het toepassen van middelen zoals honden, kastvallen, vangkooien, vangnetten, balchatri en slag-, snij-, of steekwapens zijn aan strikte beperkingen onderworpen. Dit geldt ook voor kunstmatige lichtbronnen en geluidsdempers en doden en vangen van dieren 's nachts.
5. Bovendien is er onvoldoende onderzoek gedaan naar andere bevredigende oplossingen. Al jaren zijn er bewezen alternatieven beschikbaar. Deze alternatieven zorgen voor een veilige luchtvaart, zonder dat het doden of vangen van vogels nodig is. Een voorbeeld hiervan is de vogelradar, hiervan wordt gebruik gemaakt op vliegveld Leeuwarden. Met de vogelradar worden vogels op veilige afstand geïdentificeerd zodat vliegtuigen hen kunnen ontwijken. Verder wordt het terrein rond de landingsbanen normaliter ongeschikt gemaakt voor bijvoorbeeld roofvogels, zodat deze zich niet of vrijwel niet rond het vliegveld ophouden. Hieruit blijkt dat er onvoldoende onderzoek is gedaan naar andere bevredigende oplossingen en dat een toets op dat punt in het geheel niet is uitgevoerd.
6. Er moet tevens gekeken worden naar de gevolgen voor de staat van instandhouding van de betreffende soorten, ook indien wel aan het vereiste van noodzaak en ontbreken van andere oplossingen zou worden voldaan, wat inzake de beschermde soorten in de bestreden ontheffing niet het geval is. Veel van de strikt beschermde vogels op de lijst in de bijlage bij de ontheffing verkeren niet in een gunstige staat van instandhouding. Broedvogels als de

wintertaling, zomertaling, blauwe kiekendief, patrijs, scholekster en de ekster verkeren zelfs in een zeer ongunstige staat van instandhouding. Dit geldt ook voor de niet broedvogels als roek, scholekster, rode wouw, dwerggans en taigarietgans; ook deze verkeren in een zeer ongunstige staat van instandhouding. Elk doden of vangen van deze soorten zal daarom al snel leiden tot verdere aantasting van de staat van instandhouding.

7. Gelet op de kwetsbaarheid van de beschermde soorten die op basis van de ontheffing kunnen worden gevangen, verstoord of gedood, kunnen onomkeerbare gevolgen ontstaan voor deze soorten. Om die reden verzoekt De Faunabescherming de voorzieningenrechter om het bestreden besluit op bezwaar en de bestreden ontheffing te schorsen, dan wel, en naar dit laatste gaat de voorkeur van De Faunabescherming uit gelet op de lange looptijd van de hoofdzaak, direct uitspraak op het beroep te doen. Er is sprake van een spoedeisend belang bij het treffen van een voorlopige voorziening dan wel het afdoen van de hoofdzaak.

VERZOEK

Op grond van het voorgaande verzoekt De Faunabescherming de voorzieningenrechter om het bestreden besluit van 8 juli 2020 en de bestreden ontheffing van 23 januari 2020, zoals gewijzigd bij besluit van 14 juli 2020 te schorsen totdat op het beroep zal zijn beslist, althans direct uitspraak te doen in de hoofdzaak in de zin van artikel 8:86, eerste lid, van de Awb en partijen in te lichten in de zin van artikel 8:86, derde lid, van de Awb, met veroordeling van gedeputeerde staten van de provincie Drenthe in de kosten van de procedure in voorlopige voorziening en in de hoofdzaak.

Hoogachtend,



BIJLAGE 1

Rechtbank Noord-Nederland, Afdeling
bestuursrecht
Postbus 150
9700 AD GRONINGEN

Per fax: 088-3610235

Per e-mail:

Amsterdam, 18 augustus 2020
Onze ref. D20200297/BK/bk
Uw ref.

Direct tel.nr.: +31(0)20-3446200

Direct faxnr.: +31(0)20-3446201

ADVISEURS

**BEROEPSCHRIFT
GRIFFIERECHT VIA REKENING COURANT**

Betreft: **Stichting De Faunabescherming / Drenthe (vliegveld Eelde)**

Geacht college,

Namens Stichting De Faunabescherming (hierna: De Faunabescherming), gevestigd te Amstelveen, wordt hierbij beroep ingesteld tegen de beslissing op bezwaar van 8 juli 2020 van het college van gedeputeerde staten van de provincie Drenthe, waarbij de bezwaren van De Faunabescherming tegen een ontheffing voor het verjagen en doden van beschermde soorten op luchthaven Eelde slechts zeer gedeeltelijk gegrond werden verklaard. Een kopie van de bestreden beslissing op bezwaar gaat hierbij (**bijlage 1**). Inmiddels hebben gedeputeerde staten de ontheffing voor vliegveld Eelde bij besluit van 14 juli 2020 gewijzigd. Een kopie van het wijzigingsbesluit gaat hierbij (**bijlage 2**). Dit beroepschrift richt zich ook tegen dit wijzigingsbesluit.

1. Noodzaak voor afschot en verstoring is door gedeputeerde staten niet aangetoond. De enkele verwijzing naar hypothetische dreiging is onvoldoende om noodzaak aan te toen. De alternatieventoets is bovendien niet uitgevoerd. Een vogelradar in combinatie met Bird Control is een alternatieve oplossing die zonder noemenswaardige motivering terzijde wordt geschoven. Uit artikel 9 van richtlijn 147/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 30 november 2009 inzake het behoud van de vogelstand volgt echter dat een nauwkeurige en treffende motivering is vereist voor een gestelde noodzaak tot doden of verstoren en dat daarvoor geen andere oplossingen bestaan. Het bestreden besluit en de ontheffing voldoen niet aan deze strikte vereisten.

2. Dit geldt ook voor het vernielen van nesten en het doden en verstoren van andere beschermde soorten, niet zijnde vogels.
3. De oorspronkelijke ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming en de beslissing op bezwaar staan het verjagen en doden van zeer kwetsbare en strikt beschermde soorten toe. Zo verkeert de kievit, maar ook vele andere soorten waarop de ontheffing betrekking heeft, landelijk en lokaal in een ongunstige staat van instandhouding. Dit betekent dat het verstoren van nesten en het verstoren en doden van vogels de staat van instandhouding al snel verder aan zal tasten. Het is niet aan landelijke populatieaantallen dat getoetst moet worden of doden en verstoring een effect heeft op de staat van instandhouding, zoals gedeputeerde staten betogen. De uit te voeren toets omvat de zowel aantallen als verspreiding van de populatie en de vraag of de staat van instandhouding zonder verdere aantasting al ongunstig is of niet. Dat is voor veel van de soorten waarvoor de ontheffing is verleend al het geval, dat geen sprake is van een gunstige staat van instandhouding.
4. Gedeputeerde staten hebben in strijd met de Wet natuurbescherming en de Vogelrichtlijn een 1%-norm toegepast, waarvoor geen wettelijke steun is. Het ORNIS-criterium is in deze zaak niet geschikt voor de uitgevoerde toets, en is bovendien, anders dan gedeputeerde staten het doen voorkomen, niet bedoeld om aantasting van de gunstige staat van instandhouding in een geval als het onderhavige uit te sluiten, voor soorten waarvan de staat van instandhouding al niet gunstig is.

De Faunabescherming verzoekt om een termijn voor het aanvullen van de gronden van dit beroep.

De Faunabescherming verzoekt de rechtbank het beroep gegrond te verklaren, het bestreden besluit waaronder het wijzigingsbesluit te vernietigen en – zelf in de zaak voorzien – de bestreden ontheffing te herroepen, met veroordeling van gedeputeerde staten in de kosten van zowel de bezwaarfase als het beroep.

Hoogachtend,



Bijlage 1

INGEKOMEN 9 JUL 2020

Aan:
Prakken d'Oliveira
t.a.v. [REDACTED]
Linnaeusstraat 2A
1092 CK AMSTERDAM



Assen, 8 juli 2020
Ons kenmerk 201903407-00891622
Behandeld door [REDACTED] (0592) 36 55 55
Onderwerp: AANGETEKEND - Beslissing op bezwaarschrift ontheffing - Groningen Airport Eelde

Geachte mevrouw,

U heeft bij brief van 4 maart 2020, namens Stichting De Faunabescherming, bezwaar gemaakt tegen ons besluit van 23 januari 2020 met kenmerk 201903407-00863386. Dit besluit betreft de ontheffing aan Groningen Airport Eelde (GAE) op grond van artikelen 3.3 en 3.10 in samenhang met artikel 3.8 van de Wet natuurbescherming (Wnb) voor het doden van diersoorten ten behoeve van de veiligheid van het luchtverkeer. Deze brief behelst een beslissing op uw bezwaarschrift.

1. Leeswijzer

Hieronder wordt in algemene zin de achtergrond van deze beslissing geschetst en uitgelegd hoe deze beslissing zich verhoudt tot de ontheffing. De paragraaf daarna bevat de eigenlijke beslissing ("het dictum"), waarna in paragraaf 4 een meer gedetailleerde toelichting op wijzigingen in de voorschriften in de ontheffing wordt gegeven ("artikelsgewijs commentaar"). Tenslotte wordt in paragraaf 5 een aanvullende motivering op het besluit gegeven.

2. Achtergrond

Hieronder volgt een nadere toelichting op de uitspraak van de voorzieningenrechter van 11 en 22 mei 2020 en het advies van de Commissie rechtsbescherming.

Uitspraak voorlopige voorziening

U heeft een voorlopige voorziening bij de Rechtbank Noord-Nederland aangevraagd. Op 11 mei 2020 heeft de voorzieningenrechter uw verzoek om een voorlopige voorziening afgewezen. De rechtbank heeft ons opgedragen om binnen 4 weken een nieuwe beslissing op bezwaar te nemen met inachtneming van de uitspraak. In de uitspraak van 11 mei 2020 heeft de voorzieningenrechter geoordeeld dat onvoldoende is gemotiveerd en ons opgedragen het bestreden besluit op de volgende punten aan te vullen of te herstellen, namelijk waar het gaat om de verspreidings- en verblijfsgegevens van de aanwezige diersoorten op het luchthaventerrein, de in het verleden uitgevoerde preventieve maatregelen en onder welke omstandigheden deze preventieve middelen in het verleden niet effectief bleken te zijn.



U heeft op 22 mei 2020 de voorzieningenrechter verzocht de bij uitspraak van 11 mei 2020 getroffen voorlopige voorziening te wijzigen. Op 15 juni 2020 heeft de voorzieningenrechter dit verzoek afgewezen en ons opgedragen om uiterlijk 8 juli een beslissing op bezwaar te nemen.

Advies Commissie rechtsbescherming

Daarnaast heeft op 2 juli 2020 de Commissie rechtsbescherming het in de bijlage opgenomen advies over uw bezwaarschrift uitgebracht. De Commissie adviseert om uw bezwaren gegrond te verklaren onder aanvulling van de motivering van het besluiten, en uw verzoek om een proceskostenvergoeding toe te wijzen. Wij zijn van mening dat de Commissie uw bezwaarschrift op een juiste en zorgvuldige wijze heeft beoordeeld en het resultaat daarvan zijn weerslag vindt in het door de Commissie uitgebrachte advies.

In het licht van het advies van de commissie, zien GS aanleiding om de motivering aan te vullen en de onderliggende ontheffing op enkele punten aan te passen. Dit wil zeggen dat de bestreden ontheffing van 23 januari 2020 (de ontheffing voor het vangen en doden van vogels en andere dieren op grond van artikel 3.3, en 3.10 Wet natuurbescherming), welke is verleend voor de periode 23 januari 2020 tot 31 december 2022, in stand blijft, met een verbeterde motivering, herstelde omissies en aangepaste en nieuwe voorschriften.

1. Besluit

Hieronder volgt ons besluit op uw bezwaarschrift

1. Wij volgen het advies van de Commissie rechtsbescherming en verklaren uw bezwaren gegrond, onder aanvulling van de motivering van het besluit en aangepaste voorschriften en wijzen uw verzoek om een proceskostenvergoeding toe. Het besluit van 23 januari 2020 met kenmerk 201903407-00863386 blijft daarmee dus in stand.
 2. Verder hebben wij besloten om ten aanzien van ons besluit tot het verlenen van een ontheffing op grond van artikel 3.3 en 3.10 in samenhang met artikel 3.8 van de Wet natuurbescherming van 23 januari 2020 met kenmerk 201903407-00863386 nader te motiveren en te wijzigen.
1. De volgende diersoorten worden uit Bijlage 2 geschrapt:
- Woelrat
 - Mollen
 - Huismuis
 - Dwergmuis
 - Bosmuis
 - Grote bosmuis
 - Brandmuis
 - Aardmuis
 - Noordse woelmuis
 - Rosse woelmuis
 - Eikelmuis
 - Hazelmuis
 - Relmuis
 - Bruine rat
 - Zwarte rat
 - Houtduif
 - Konijn
 - Vos
 - Canada gans
 - Nijlgans

2. Achter voorschrift 6 wordt het volgende nieuwe voorschrift 6a ingevoegd: "Gevangen katten worden overdragen aan de Dierenambulance Noord- en Midden Drenthe";
3. Op pagina 2 wordt bij punt 1 en punt 2 in het dictum van het besluit, achter het woord vogels, het woord "dieren" toegevoegd.
4. Op pagina 2 wordt onder punt 1 in het dictum van het besluit toegevoegd dat ontheffing wordt verleend van artikel 3.1, tweede lid (verbod op vernielen of beschadigen nesten, rustplaatsen en eieren) en het derde lid (verbod op rapen en onder zich hebben van eieren).
5. In voorschrift 1 wordt het volgende ingevoegd: "de uiterste handeling in de escalatieladder, het doden van vogels en dieren, wordt uitsluitend uitgevoerd door de personen genoemd in bijlage 1".
6. Aan voorschrift 6 wordt het volgende toegevoegd: "gevangen soorten, met uitzondering van de soorten op de Landelijke vrijstellingslijst en exoten, worden door ontheffinghouder in vrijheid gesteld op een locatie waar deze geen direct gevaar meer opleveren voor de veiligheid van het vliegverkeer."
7. In voorschrift 7 wordt onder punt e de volgende verplichting ten aanzien van de rapportage ingevoegd: "per gedood dier gegevens overleggen waaruit blijkt dat preventieve middelen niet voldoende zijn geweest om de veiligheid van het vliegverkeer te kunnen garanderen en dat afschot noodzakelijk is".

2. Specifieke toelichting op de wijzigingen

Wijziging bijlage soortenlijst

Er zijn diersoorten uit Bijlage 2 in de ontheffing geschrapt. De Bruine rat en Zwarte rat, Mollen en Huismuis zijn niet beschermd in de Wet natuurbescherming. Hierdoor is bestrijding van deze dieren ook zonder ontheffing mogelijk. Op grond van artikel 3.15 lid 2 van de Wet natuurbescherming zijn de Houtduif, Konijn, Vos en Canada gans al reeds landelijk vrijgesteld. Deze vrijstelling is verleend door de Minister. Daarnaast kan de Nijlgans op basis van de verleende opdracht artikel 3.18 Wet natuurbescherming al reeds worden beheerd.¹ Verder worden de Brandmuis, Relmuis, Woelrat, Dwergmuis, Bosmuis, Grote bosmuis, Aardmuis, Noordse woelmuis, Rosse woelmuis, Eikelmuis en Hazelmuis niet beheerd. Daarom zijn deze diersoorten alsnog uit de ontheffing geschrapt. De Zwarte kraai en Kauw zijn Landelijke vrijgesteld om te vangen en doden. Echter, is het gebruik van een vangkooi niet mogelijk op basis van de Landelijke vrijstelling. Daarom worden deze diersoorten niet van de ontheffing geschrapt.

Toevoeging voorschrift 6a

Gevangen verwilderde katten op het luchthaventerrein van Groningen Airport Eelde worden reeds opgehaald door de Dierenambulance Noord- en Midden- Drenthe. GS hebben er naar aanleiding van het bezwaar van Stichting Kattenbos voor gekozen om dit in een voorschrift vast te leggen. Hiermee is tegemoetgekomen aan het bezwaar van Stichting Kattenbos.

Toevoeging woord "dieren"

De ontheffing is verleend voor het doden en vangen van de soorten genoemd in bijlage 2 en 3 van de ontheffing. In het besluit is enkel het woord "vogels" opgenomen. Het gaat hier om een kennelijke verschrijving. Daarom wordt aan punt 1 en punt 2 in het dictum van het besluit het woord "dieren" toegevoegd.

Toevoeging ontheffing verbod artikel 3.1, tweede lid en derde lid Wet natuurbescherming

Er is ontheffing verleend voor het verbod op het rapen van eieren. Dit is ook aangevraagd in het faunabeheerplan. In het faunabeheerplan staat dat legsels binnen 50 meter van de baan worden verwijderd. Verplaatsen van het nest is in dit concrete geval niet mogelijk, vanwege de grotere afstand van de verplaatsing (enkele tientallen meters)

¹ Kenmerk 38VTH/2015004005

Toevoeging voorschrift 1

De uiterste handeling uitgevoerd in de escalatieladder, het doden van vogels en dieren, wordt enkel uitgevoerd door de vogelwachten van Groningen Airport Eelde, enkel leden van de vogelwacht zijn opgenomen op bijlage 1.

Toevoeging voorschrift 6 in vrijheidstelling van gevangen vogels

Naar aanleiding van het advies van de Commissie rechtsbescherming is aan voorschrift 6 toegevoegd dat gevangen soorten in vrijheid worden gesteld op een locatie waar deze geen direct gevaar meer opleveren voor de veiligheid van het vliegverkeer. Uitgezonderd zijn de diersoorten op de Landelijke vrijstellingslijst en exoten. Exoten mogen op grond van de Wet natuurbescherming niet worden losgelaten. Daarnaast is het toegestaan om de Landelijk vrijgestelde soorten op basis van de Landelijke vrijstelling te doden. De roofvogels en steenmarter worden ook gevangen maar deze worden reeds elders weer vrijgelaten.

5. Aanvulling overwegingen

De ontheffing is verleend ingevolge artikelen 3.3 en 3.10 in samenhang met artikel 3.8 van de Wet natuurbescherming (Wnb). Een ontheffing mag pas worden verleend voor het doden van diersoorten als er geen andere bevredigende oplossing bestaat, geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de diersoorten en zij nodig is op grond van een in de wet genoemd belang.

- Voorkoming van ernstige schade

GS zijn en blijven van mening dat het in uiterste gevallen noodzakelijk kan zijn om vogels en dieren te doden of te vangen in het belang van de veiligheid van het luchtverkeer. Het bestreden besluit is een continuering van reeds 12 jaar uitgevoerd beheer op gelijke gronden en een gelijke wijze. Over het beheer van de afgelopen 12 jaar is door Groningen Airport Eelde aan GS gerapporteerd. In de afgelopen jaren hebben zich geen ernstige ongelukken voorgedaan met vliegtuigen op Groningen Airport Eelde. Uit onderstaande tabel 1 kan worden afgeleid dat incidenten op het luchthaventerrein voorkomen. Ondanks alle inspanningen hebben zich in 2019 op het luchthaventerrein, 16 gerapporteerde vogelaanvaringen voorgedaan. Ter vergelijking met voorgaande jaren is dit een zeer grote toename. Groningen Airport Eelde streeft naar een norm van 2 birdhits per 10 000 vliegbewegingen. In sommige jaren lukt het om deze norm op het luchthaventerrein te realiseren. Echter, in andere jaren biedt intensieve verjaging onvoldoende resultaat om dit te kunnen bereiken. Groningen Airport Eelde rapporteert jaarlijks gegevens over birdhits aan het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) onderdeel van de Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. ABL registreert en analyseert de gemelde vogelaanvaringen in de Nederlandse burgerluchtvaart. Verder worden deze gegevens meegenomen in het gebruikersoverleg, waar o.a. Luchtverkeersleiding Nederland (VNL) en KLS (gebruikers van de Luchthaven) aanschuiven.

De definitie van een birdhit is erg specifiek. Een vogelaanvaring wordt enkel als birdhit aangemerkt indien de vogelaanvaring is gemeld door de crew van het vliegtuig en er restanten van een vogel op de grond zijn gevonden. Er worden na een incident echter niet altijd restanten van de diersoorten teruggevonden. Daarom worden er, naast birdhits, ook fauna-incidenten bijgehouden door Groningen Airport Eelde. Fauna-incidenten betreffen incidenten, die niet volledig voldoen aan de definitie van birdhits, maar waarbij wel aanvaringen met vogels of dieren op het luchthaventerrein hebben plaatsgevonden.

In onderstaande tabel zijn het aantal birdhits en de fauna-incidenten op Groningen Airport Eelde afgezet tegen het aantal vliegbewegingen.

Overzicht birdhits en fauna-incidenten Groningen Airport Eelde					
Jaar	Birdhits	Fauna-incidenten	Vliegbewegingen	Norm Int. birdhits 4/10.000	Norm GAE birdhits 2/10.000
2014	12	25	38.950	15,6	7,8
2015	3	22	23.467	9,4	4,7
2016	3	11	24.778	9,9	5,0
2017	9	18	27.008	10,8	5,4
2018	5	23	31.419	12,6	6,3
2019	16	29	31.930	12,8	6,4

Tabel 1: birdhits en fauna-incidenten

Op het luchthaventerrein komen gedurende het jaar verschillende vogelsoorten voor, van lichte vogelsoorten; zoals zwaluwen en torenvalken tot aan zwaardere vogelsoorten; zoals ganzen en meeuwen. Deze laatste vormen door hun grillige gedrag, plotselinge aanwezigheid in grote getalen één van de vogelsoorten met een groot/hog risico op aanvaringen met vliegtuigen. In bijlage 2 van de ontheffing is een selectie opgenomen van de diersoorten die gezien hun grootte, zwermgedrag of leefwijze in familieverbanden een gevaar opleveren voor de luchtvaartveiligheid. Uit dit overzicht blijkt dat enkel diersoorten zijn opgenomen die individueel meer dan 1 kg wegen, in zwermen vliegen of in familieverband leven. Deze diersoorten vormen daarmee direct een bedreiging voor het vliegverkeer. Uit gegevens blijkt dat de omvang van de vogelpopulatie in de omgeving van Groningen Airport Eelde de afgelopen jaren is gegroeid met als gevolg een toename van het aantal zogeheten baankruisingen (vlucht van vogelsoorten over de start- en landingsbanen). De zogeheten birdhits (het aantal vogelaanvaringen per 10.000 vliegbewegingen) is ook toegenomen. Hierdoor is het belang van de veiligheid van het luchtverkeer rondom Groningen Airport Eelde in het geding.

De aanvaringen van diersoorten met vliegtuigen levert een veiligheidsrisico op. Nederland is aangesloten bij Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (European Aviation Safety Agency). Vanuit de door EASA opgestelde richtlijnen is elke luchthaven verantwoordelijk voor de veiligheid op de luchthaven. De richtlijnen bevatten ook eisen en aanbevelingen voor vogelaanvaringspreventie waaraan de exploitant moet voldoen. De luchthavenexploitant zal op basis van de EASA voorschriften worden gecertificeerd. De handelingen die voortvloeien uit de ontheffing zijn vereist om aan die eisen te (blijven) voldoen.

Alle vogelsoorten op bijlage 2 en 3 kunnen bij vogelaanvaringen betrokken zijn. Het grootste risico op een vogelaanvaring doet zich voor bij het opstijgen en landen van vliegtuigen.² De risico's van vogelaanvaringen worden onder meer bepaald door de soort en het aantal vogels op en bij het luchthaventerrein en het type vliegtuig. De gevolgen van een vogelaanvaring zijn groter bij zwaardere vogelsoorten of vogelgroepen. Vliegtuigen bereiken tijdens het opstijgen snelheden tussen de 300 en 500 km per uur, op dit soort snelheden geeft een vogel van ca. 1 kg al kans op enorme schade aan vliegtuigonderdelen.³ Met name bij schade aan de motoren ontstaat er een kans op ongevallen met grote gevolgen. Vogelsoorten van ca. 1 kg kunnen daarmee als risicosoort voor de luchtvaart worden beschouwd.

² Rapport Bird Strike Damage & Windshield Bird Strike, 5078609-rep-03

Version 1.1, European Aviation Safety Agency

<https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Final%20report%20Bird%20Strike%20Study.pdf>

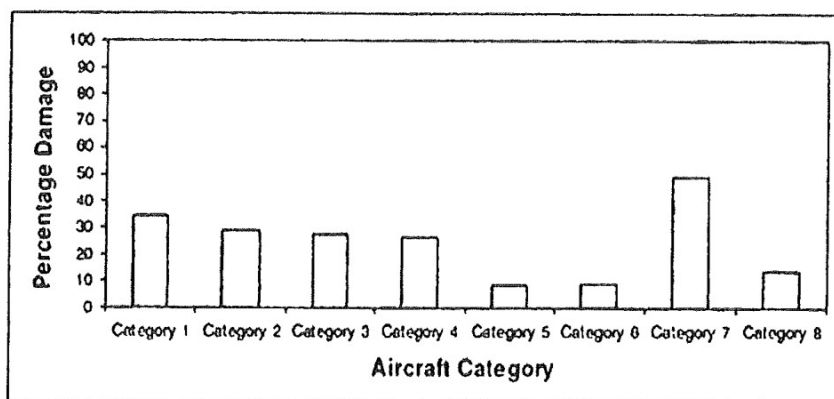
³ Handboek vogelaanvaringspreventies Nederlandse Luchthavens, Commissie vogelaanvaringen Luchtvaartuigen, november 2006

Vogelsoorten van gemiddeld 1 kg (2 pond) en vogels die vliegen in zwermen kunnen vanwege hun omvang en (gezamenlijk) gewicht de meeste schade aan vliegtuigen aanrichten. Aanvaringen kunnen tot zeer gevaarlijke situaties leiden. Bij een vogelaanvaring komen grote krachten vrij (kracht= massa x snelheid). Motoren zijn niet tegen dergelijke aanvaringen bestand en ook aanvaringen met andere delen van vliegtuigen kunnen grote schade veroorzaken

Op Groningen Airport Eelde vliegen, door de aanwezigheid van meerdere vliegscholen relatief veel kleine vliegtuigen Categorie 1, kleine propeller vliegtuigen en Categorie 2 kleine jet vliegtuigen. Deze kleine vliegtuigen zijn vele malen kwetsbaarder dan de grote commerciële vliegtuigen, categorie 5 en 6, en dus ook voor aanvaringen met kleinere vogelsoorten.⁴

Ook de traumahelikopter die zijn basis heeft op Groningen Airport Eelde is erg kwetsbaar voor vogelaanvaringen. Deze helikopter valt in de categorie 7, kleine helikopters. Een eventuele vogelaanvaring met de traumahelikopter kan grote schade veroorzaken.

In onderstaande tabel is duidelijk te zien dat de categorieën 1, 2 en 7 extra kwetsbaar zijn voor vogelaanvaringen.



Tabel 2. Percentage beschadigingen door vogelaanvaringen tegenover categorie vliegtuigen⁵

- Gunstige staat van instandhouding

Door Groningen Airport Eelde is ontheffing aangevraagd voor het vangen en doden van diersoorten welke reeds zijn waargenomen op het luchthaventerrein (rapportage op tellijsten), dan wel in de nabije omgeving zijn aangetroffen. Het is niet met voldoende zekerheid uit te sluiten dat diersoorten welke niet eerder zijn waargenomen op het luchthaventerrein in de nabije toekomst alsnog op het luchthaventerrein kunnen voorkomen en een direct gevaar opleveren voor de veiligheid van het luchtverkeer.

In bijlage 3 is een overzicht opgenomen van de verspreidingsgegevens van de in de omgeving van het luchthaventerrein meest voorkomende en getelde vogelsoorten. Voor de beschikbare verblijfs- en verspreidingsgegevens van de soorten van de aangepaste bijlage 2 van de ontheffing zijn de meest actuele en relevante bronnen geraadpleegd van o.a. SOVON. Dit zijn betrouwbare verspreidingsgegevens, gebaseerd op gevalideerde waarnemingen. De databank bevat uitsluitend

⁴ Rapport Bird Strike Damage & Windshield Bird Strike, 5078609-rep-03
Version 1.1, European Aviation Safety Agency

⁵ Bron: Rapport "Bird strike Damage & Windshield Bird Strike Final Rapport, Kenmerk 5078609-rep-03, Version 1.1, EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY, Blz. 26

gevalideerde gegevens. Alle soorten, op twee na, komen voor in de nabije omgeving van het luchthaventerrein van Groningen Airport Eelde. Enkel de taiga rietgans en dwerggans komen op "grotere" afstand, >7 kilometer, voor van het luchthaventerrein. Aangezien deze vogelsoorten echter lange afstand vliegers zijn, beide soorten zijn wintergast die duizenden kilometers vliegen van zomer naar winterverblijf, is de >7 kilometer voor deze soorten gemakkelijk te overbruggen.

Het afschot in voorgaande jaren heeft voornamelijk plaatsgevonden in de gebieden direct langs de baan (circa 70%) en heeft vooral te maken met die vogelsoorten die in zwermen voorkomen; zoals meeuwen en kraaiachtigen. Ook solitaire vogels kunnen door hun grootte (veel kinetische impact bij een birdhit) of een langzaam vliegpatroon (bijvoorbeeld reigers of ganzen) een gevaar vormen voor de veiligheid van het vliegverkeer. Voor al het afschot geldt dat eerst de escalatieladder is doorlopen. In de voorschriften is een nieuw voorschrift toegevoegd dat Groningen Airport Eelde verplicht om bij al het afschot te rapporteren welke middelen er zijn ingezet voorafgaand aan afschot.

Effectbepaling op de staat van instandhouding

Effectbepaling op de staat van instandhouding van de populaties is bepaald door toetsing aan het 1%-mortaliteitscriterium.⁶ Afschot vanwege de veiligheid van het vliegverkeer is niet te voorkomen, daarom is getoetst aan de 1% mortaliteitsnorm. Om te bepalen of de gunstige staat van instandhouding in het geding komt is de, door het Europese Hof van Justitie aangedragen en door het ORNIS-comité geformuleerde, 1% mortaliteitsnorm gehanteerd. De 1% mortaliteitsnorm gaat uit van 1% additionele sterfte als gevolg van het project, bovenop de natuurlijke sterfte. Als de 1% mortaliteitsnorm wordt overschreden, kan dit invloed hebben op de gunstige staat van instandhouding van de desbetreffende soort.

Toetsing

Voor dieren en vogels op bijlage 2 van de ontheffing, is in tabel 3, het effect op de staat van instandhouding berekend. Hieronder leest u op welke wijze deze toetsing is uitgevoerd en de conclusie. In bijlage 4 vindt u overzicht met de toetsing aan de 1% mortaliteitsnorm.

Landelijk⁷ vrijgestelde soorten zijn in de berekening niet meegenomen, omdat soorten enkel landelijk vrijgesteld kunnen worden als beheer geen invloed heeft op de staat van instandhouding. Voor exoten geldt geen wettelijke verplichting om de staat van instandhouding te borgen. De staat van instandhouding van de wildsoorten is niet in gevaar. Diersoorten waarvan de staat van instandhouding in het geding is door jacht en/of beheer worden namelijk niet op de landelijke wildlijst geplaatst. Verder is de Veldmuis niet in de berekening meegenomen, omdat de staat van instandhouding van deze soort is niet in gevaar is.⁸

⁶ Het Europese Hof van Justitie hanteert een door het ORNIS-comité geformuleerd criterium om te beoordelen of de desbetreffende afwijking van het algemene verbod van artikel 5 van de Vogelrichtlijn voldoet aan de voorwaarde dat het om kleine hoeveelheden gaat (HvJ EG 9 december 2004, zaak C-79/03, Commissie / Spanje). Volgens dit criterium moet iedere tol van minder dan 1% van de totale jaarlijkse sterfte van de betrokken populatie (gemiddelde waarde) als kleine hoeveelheid worden beschouwd. De door het ORNIS-comité geformuleerde 1%-mortaliteitsnorm is juridisch niet bindend voor de lidstaten, maar het wordt wegens het wetenschappelijke gezag van de adviezen van het ORNIS-comité en bij gebreke van overlegging van enig wetenschappelijk tegenbewijs door het HvJ EG gebruikt als maatstaf. Dit criterium is gebruikt voor slachtoffers door jacht en ook voor aanvaringen met gebouwen, hoogspanningsleidingen, autoverkeer en windturbines.

⁷ De roek was tot 01-01-2017 provinciaal vrijgesteld in Drenthe, afschot van voor deze datum wordt niet meegenomen in de berekening.

⁸ Op grond van artikel 3.31 van de Regeling Wet natuurbescherming is vrijstelling verleend van het verbod van artikel 3.10 Wet natuurbescherming voor handelingen in het kader van bestendig beheer van vliegvelden. De Veldmuis staat op bijlage 11 vermeld. Diersoorten waarvan de staat van instandhouding in het geding is worden niet vrijgesteld van de verboden in artikel 3.10 van de Wet natuurbescherming.

Ter beoordeling van het effect van het beheer op de staat van instandhouding van de populatie is 1% van de gemiddelde jaarlijkse natuurlijke sterfte van de populatie (1%-mortaliteitsnorm) toegepast (Steunpunt Natura 2000, 2010). Wanneer de voorspelde sterfte onder deze 1%-mortaliteitsnorm blijft kan een effect op de Staat van Instandhouding van de betreffende soort met zekerheid uitgesloten worden. Wanneer de voorspelde sterfte de 1%-mortaliteitsnorm overschrijdt dient nader beoordeeld te worden of er sprake kan zijn van een effect op de Staat van Instandhouding van de populatie. Bij de beoordeling is tevens rekening gehouden met de huidige staat van instandhouding van deze soorten.

Het effect van de sterfte op de staat van instandhouding van vogelsoorten is getoetst aan de broedvogelpopulatie van de soort in Nederland respectievelijk aan de populatie van individuen die buiten de broedtijd in Nederland verblijven. Het effect van de sterfte op de Staat van Instandhouding van dieren is getoetst aan de populatie van de soort in Nederland.

Bronnen

Voor informatie over de omvang van in Nederland verblijvende populaties vogels binnen en buiten het broedseizoen is gebruik gemaakt van de meest recente gegevens van Sovon Vogelonderzoek Nederland gepubliceerd op internet (www.sovon.nl). Van de soorten welke zijn aan te merken als zogenaamde "dwaalgasten" is de populatiegrootte van het UICN in de berekening opgenomen; <https://www.iucnredlist.org/>. De in Nederland waargenomen vogels zijn onderdeel van deze populatie. Voor het ree is gebruik gemaakt van de gegevens van Vereniging het ree (<https://www.hetree.nl/files/Reewild-in-Nederland-A5.pdf>)

De soort specifieke jaarlijkse "natuurlijke" sterfte (%) van vogels is afgeleid van de BTO BirdFacts (<https://www.bto.org/understanding-birds/birdfacts>). Dit sterftepercentage is nodig om de sterfte veroorzaakt door beheer op het luchthaventerrein te kunnen relateren aan de natuurlijke sterfte. Voor de soorten waarvan de jaarlijkse natuurlijke sterfte niet bekend is, is de natuurlijke sterfte van een nauw verwante soort in de berekening toegepast. In de berekeningen is gewerkt met de jaarlijkse sterfte van volwassen vogels. Aangezien deze lager ligt dan de sterfte van onvolwassen vogels is dit een conservatief uitgangspunt waardoor er sprake is van een worstcasescenario (er is dus gerekend met een relatief lage 1%-mortaliteitsnorm). De jaarlijkse natuurlijke sterfte van reeën is gebaseerd op de informatie verstrekt door Kenniscentrum reeën.

Beheerde soorten

In onderstaande tabel zijn de beheerde soorten opgenomen. Voor de beheerde soorten is het gemiddelde afschot van de afgelopen 12 jaar afgezet tegen de 1%-mortaliteitsnorm. Daar waar het gemiddelde afschot per jaar van de soorten onder de 1 komt is het afschot van 1-2 individuen opgenomen in de vergelijking.

Soort	Wetenschappelijke naam	Gem. jr. beheer 2008-2019	Populatiegrootte	Natuurlijke sterfte	1%-mortaliteitsnorm
Blauwe reiger	Ardea cinerea	2	10.000	27%	27
Ekster	Pica pica	1-2	150.000	31%	465
Kokmeeuw	Chroicocephalus ridibundus	11	380.000	10%	380
Mantelmeeuw(groot&klein)	Larus marinus/Larus fuscus	1-2	85.400	9%	77
Ree	Capreolus capreolus	1-2	100.000	33%	330
Roek	Corvus frugilegus	3	150.000	21%	315
Scholekster	Haematopus ostralegus	1-2	170.000	12%	204
Spreeuw	Sturnus vulgaris	1-2	1.000.000	31%	3.100
Stormmeeuw	Larus canus	1-2	350.000	14%	490
Zilvermeeuw	Larus argentatus	1-2	100.000	12%	120

Tabel 3. Beheerde soorten

Rode lijst soorten

De afgelopen 12 jaar heeft er geen afschot plaatsgevonden van de soorten op de rode lijst opgenomen in de ontheffing. Omdat het toepassen van afschot niet volledig is uit te sluiten vanwege het borgen van de veiligheid van de luchtvaart is het afschot van 1-2 exemplaren opgenomen in onderstaande vergelijking.

Soort	Wetenschappelijke naam	Mogelijk beheer	Populatiegrootte	Natuurlijke sterfte	1% mortaliteitsnorm
goudplevier	Pluvialis apricaria	1-2	92.500	27%	250
patrijs	Perdix perdix	1-2	17.500	45%	79
pijlstraat	Anas acuta	1-2	35.500	34%	121
wintertaling	Anas crecca	1-2	75.000	47%	353
wulp	Numenius arquata	1-2	180.000	26%	468
slobeend	Anas clypeata	1-2	17.500	42%	74
smient	Mareca penelope	1-2	900.000	47%	4.230
zomertaling	Anas querquedula	1-2	1.200	47%	6
zomertortel	Streptopelia turtur	1-2	1.300	50%	7

Tabel 4. Rode lijst soorten

Algemene soorten

De afgelopen 12 jaar heeft er geen afschot plaatsgevonden van de algemene soorten. Ook het afschot van 1-2 exemplaren van algemene soorten is opgenomen in onderstaande vergelijking.

Soort	Wetenschappelijke naam	Gem. jr. beheer 2008-2019	Populatiegrootte	Natuurlijke sterfte	1%-mortaliteitsnorm
kievit	Vanellus vanellus	1-2	240.000	29%	696
grote zilver reiger	Ardea alba	1-2	4.900	27%	13
knobbeltwaan	Cygnus olor	1-2	38.000	15%	57
aaalsholwer	Phalacrocorax carbo	1-2	29.000	12%	35
grauwe gans	Anser anser	1-2	510.000	17%	867
kolgans	Anser albifrons	1-2	880.000	28%	2.464
brandgans	Branta leucopsis	1-2	780.000	9%	702
laigarielgans	Anser fabalis	1-2	268.000	23%	616
toendrarielgans	Anser serrirosiris	1-2	260.000	23%	598
kleine rielgans	Anser brachyrynchos	1-2	4000	17%	7
dwerggans	Anser erythropus	1-2	16.000	23%	37
krakeend	Mareca strepera	1-2	59.000	28%	165
schalekster	Haematopus ostralegus	1-2	170.000	12%	204
Turkse tortel	Streptopelia decaocto	1-2	100000	36%	360
holendui	Columba oenas	1-2	100000	45%	450
roek	Corvus frugilegus	1-2	150000	21%	315
Vlaamse gaai	Garrulus glandarius	1-2	150000	41%	615

Tabel 5: Algemene soorten

Uitkomsten berekende 1%-mortaliteitsnorm

Omdat al het beheer van de eerder beheerde soorten en het mogelijke beheer van de Rode lijst soorten onder de 1%-mortaliteitsnorm zit is in principe de huidige Staat van Instandhouding niet meer relevant, omdat algemeen aangenomen wordt dat de sterfte dan zo gering is, dat ieder relevant effect op de Staat van Instandhouding ontbreekt. Ten overvloede wordt hieronder beknopt ingegaan op de mogelijke relatie tussen het beheer op het luchthaventerrein en de oorzaken voor de ongunstige staat van instandhouding en/of de afname van de populatieomvang van de betrokken soorten.

Voor een aantal van de beheerde soorten en de Rode lijst soorten is de huidige staat van instandhouding (matig/zeer) ongunstig beoordeeld (Natura 2000 profielen, Sovon.nl). Er zijn diverse redenen waarom de staat van instandhouding ongunstig is en/of de populatie afneemt. Deze hangen bijvoorbeeld samen met inkrimping van het leefgebied, de voedselbeschikbaarheid, jachtdruk of factoren buiten Nederland. Er zijn geen aanwijzingen dat de sterfte bij beheer op luchthaven Groningen Airport Eelde van deze soorten invloed heeft op de huidige staat van instandhouding.

De additionele sterfte is zeer beperkt ten opzichte van de al bestaande ('natuurlijke') sterfte. Een effect van het beheer op het luchthaventerrein van Groningen Airport Eelde van de betrokken populaties is ook in een breder perspectief gezien daarom met zekerheid uit te sluiten. Daarnaast heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State op 29 april 2020⁹ uitgesproken dat het ORNIS-criterium ook kan worden toegepast voor diersoorten in een ongunstige staat van instandhouding.

Conclusie verwachte effecten op Staat van Instandhouding

Naast de soorten waar de afgelopen 12 jaar beheer op heeft plaatsgevonden en de Rode lijst soorten zijn in de ontheffing ook nog algemene soorten opgenomen. Aangezien deze soorten de afgelopen 12 jaar niet zijn geschoten, is het verwachte afschot van deze soorten gelijk aan dat van de Rode lijst soorten; 1-2 exemplaren per jaar. Voor de Rode lijst soorten is reeds vastgesteld dat het beheer van 1-2 exemplaren onder de 1%-mortaliteitsnorm ligt en derhalve geen effect heeft op de Staat van Instandhouding. Voor deze algemene soorten is bij een gelijk afschot van 1-2 exemplaren ook geen effect te verwachten op de Staat van Instandhouding.

De additionele maximale sterfte van de uitgevoerde handelingen blijft voor alle soorten onder de 1%-mortaliteitsnorm. Effecten op de Staat van Instandhouding door het beheer op het luchthaventerrein van Groningen Airport Eelde op de soorten welke zijn opgenomen in de ontheffing zijn daarmee uitgesloten.

- Andere bevredigende oplossingen

Uit de gegevens van Groningen Airport Eelde blijkt dat er in de afgelopen jaren dagelijks minimaal 4 vogelinspectieronden zijn gehouden, tijdens deze inspectieronden worden aanwezige vogels verjaagd die de veiligheid van het luchtverkeer in gevaar brengen. Incidenteel zijn er, nadat verjaging niet tot het gewenste resultaat leidt, vogels en dieren gedood. Het gaat dan om vogels en dieren die zich niet laten verjagen, het luchthaventerrein niet verlaten en/of structureel terugkomen, of vogels die een acuut gevaar voor de luchtverkeersveiligheid vormen. De diversiteit aan soorten laat zien dat het niet mogelijk is om op voorhand soorten of soortgroepen aan te wijzen, of uit te sluiten, als risicovol in het kader van de vliegveiligheid.

Groningen Airport Eelde werkt vanuit haar veiligheidsprotocollen met een sectorencarta. Deze kaart wordt ook voor het registreren van afschot gehanteerd. Bij afschot wordt geregistreerd waar de vogel zich op dat moment bevond. Hieruit kan worden afgeleid op welke afstand de vogel zich bevond van de start- en landingsbaan. De kaart is opgenomen in bijlage 1.

Deze sectorencarta is onderverdeeld in een aantal zones waarbij de aard van inspanning (inspecties en verjaagacties) wijzigen naarmate het gebied verder weg ligt van het banenstelsel.

- a **Correctieve zone.** Deze zone beslaat de baan en aangrenzende runway safety area. Dit gebied, gelijk aan de zogenaamde strip (EASA CS ADR-DSN.B.150), betreft het gebied dat zich daar omheen uitstrekt tot 140 meter vanaf de centre-line van de baan naar de zijkant. EASA stelt veel eisen aan deze strip daar het mogelijk is dat vliegtuigen zich daar kunnen bevinden, hetzij op de grond als gevolg van runway excursions of in de lucht als gevolg van een niet juiste start of landing. De genoemde strip is daarmee de correctieve-zone (zie sectorencarta langs de start en landingsbaan) en moet te allen tijde vrij worden gehouden van obstakels en vogels/vogelgroepen. Bij grote drukte van vliegverkeer worden alle inspanning, in het kader van vogelverjaging eerst gericht op deze zone en worden de overige zones minder intensief gemonitord.

⁹ RvS 29 april 2020, 201806949/1/R2

- b. **Preventieve zone.** De preventieve-zone beslaat het gebied dat zich vanaf de correctieve-zone uitstrekt. Voor Groningen Airport Eelde geldt dat de ruimte tot aan de hekken die het luchtvaartterrein begrenzen, met name langs de baan, slechts 170 meter bedraagt. Daarom wordt ook dit gebied als correctief behandeld en vrijgehouden van vogels.

Het vrijhouden van de correctieve zone (de gebieden langs de start- en landingsbaan, zie sectorenkaart) is van groot belang daar vogels zich dermate vlak langs de baan ophouden dat bij het wegvliegen de baan kan worden gekruist waarbij de vogels in de motoren kunnen worden gezogen of botsen met andere delen van een vliegtuig of helikopter met alle gevaren van dien voor de luchtvaartveiligheid.

Baankruisingen van (zwerm)vogels komen regelmatig voor. Groningen Airport Eelde kan er uitsluitend voor zorgen dat het eigen luchthaventerrein onaantrekkelijk wordt gemaakt voor vogels. Indien buiten het luchthaventerrein, op nabijgelegen gronden, wordt gemaaid, bemest of geoogst kan dit een aantrekkende werking hebben voor vogels. Dit heeft tot gevolg dat grote zwermen vogels de start- en landingsbaan kruisen, hetgeen tot acute veiligheidsrisico's kan leiden. Het gaat hierbij vooral om meeuwen, kraaien, roeken en spreeuwen. Een voorbeeld hiervan is opgenomen in de rapportage birdhits 3e kwartaal 2014;

Het derde kwartaal is traditioneel het kwartaal waarin de meeste birdhits plaats vinden. Het derde kwartaal van 2014 hebben wij maar liefst 7 birdhits moeten noteren. De doelstelling is daarmee helaas lang niet gehaald. De grote hoeveelheid vogels in combinatie met het geringe aantal vliegbewegingen van vliegtuigen heeft geleid tot een groot verschil tussen doelstelling en daadwerkelijk behaalde resultaat. Ondanks de grote inspanning van Havendienst en Havik om het aantal aanvaringen laag te houden is gebleken dat de vogels zich moeilijk blijvend laten verjagen. Aan diverse zijden direct naast het veld wordt mais geoogst waardoor veel vogels worden aangetrokken. Dit in combinatie met het geringe vliegaanbod van o.a. lesverkeer zorgt ervoor dat de vogels continu heen en weer pendelen tussen de gebieden. RWY 01/19 wordt door de Havendienst vaak buiten gebruik gesteld voor starten/landen om het bestrijdingsgebied zo klein mogelijk (en daarmee beheersbaar) te houden. Helaas is dit niet altijd mogelijk, zo is gebleken.

Baankruisingen zijn niet specifiek door Groningen Airport Eelde geregistreerd en gerapporteerd, omdat dit geen EASA-vereiste is. Voor de gevaarzetting maakt Groningen Airport Eelde gebruik van de sectorenkaart. Al het afschot wordt gerapporteerd op basis van deze kaart.

Door Groningen Airport Eelde worden meerdere preventieve maatregelen uitgevoerd om het risico van aanvaringen tussen vliegtuigen en vogels op het luchthaventerrein te voorkomen. De preventieve maatregelen bestaan uit het voor diersoorten onaantrekkelijk maken van het terrein rond de startbanen en de inzet van diverse middelen voor verjaging. Hieronder gaan wij hier nader op in.

1. Onaantrekkelijk maken van luchthaventerrein

Door Groningen Airport Eelde worden middelen ingezet om het luchthaventerrein onaantrekkelijk en onbereikbaar te maken voor diersoorten. Het onaantrekkelijk maken van alle onverharde delen van het landingsterrein is o.a. gericht op spreeuwen, meeuwen, Kieviten en andere zwermvogels waaronder kraaiachtigen. Deze talrijke zwermvormende of relatief grote vogelsoorten, zoals reigers of ganzen, vormen tot 70% van alle vogelaanvaringen op Groningen Airport Eelde. Door het beheer wordt getracht te bereiken dat genoemde soorten moeilijk voedsel kunnen vinden en een slecht zicht hebben op hun predators. De (vlieg-) veiligheid zal voor Groningen Airport Eelde altijd het basis uitgangspunt zijn om haar beleid aan te passen of te wijzigen.

Daarnaast is een hekwerk geplaatst rondom het luchthaventerrein. Dit hekwerk moet ervoor zorgen dat een aantal grote zoogdieren zoals reeën, of loslopende honden zoveel mogelijk wordt geweerd op het luchthaventerrein. Regelmatig worden door de Vogelwacht rondes rondom het luchthaventerrein gereden om te kijken of de hekwerken nog intact zijn en er geen gaten zijn waardoor dieren alsnog op het luchthaventerrein kunnen komen. Door calamiteiten (bv. vandalisme) is het mogelijk dat het hek tijdelijk beschadigd is, en er toch grotere zoogdiersoorten in het gebied van de start- en landingsbanen komen. Dit blijkt ook uit de rapportage birdhits 2018.

"Rapportage birdhits 2018; Tevens bevinden zich 2 reeën op het veld. Vogelwacht & havendienst houden ze in de gaten. Uiteindelijk van het veld gegaan middels 2 speciaal daarvoor gemaakte gaten in het hek".

Lang gras biedt op het luchthaventerrein geen bevredigende oplossing. Groningen Airport Eelde laat het gras binnen het luchthaventerrein tot een beoogde hoogte van gemiddeld 20 cm groeien. Daarna wordt het kort gemaaid, omdat het gras wanneer het langer wordt omvalt. Platliggend gras zorgt voor een slechte draagkracht van de onderliggende bodem. Bij calamiteiten kan hierdoor de toegankelijkheid van het landingsterrein in gevaar komen. Bij calamiteiten kan namelijk niet altijd over de weg of landingsbaan worden gereden.

2. Inzet middelen om diersoorten te verjagen

Verder beschikt Groningen Airport Eelde over verschillende middelen om diersoorten te verstoren en verjagen van het luchthaventerrein. Groningen Airport Eelde beschikt onder andere over middelen, zoals; vangkooien, roofvogelvlieger en laser. Daarnaast beschikt Groningen Airport Eelde over akoestische middelen, zoals; vogelafweerpistolen en meerdere Scarecrows met angstgeluiden van de meest voorkomende soorten. In de afgelopen beheerperiode zijn deze middelen dagelijks toegepast. Verder worden de start- en landingsbaan visueel door de Vogelwacht gecontroleerd voordat vliegtuigen gaan starten dan wel landen. Door het rijden op het luchthaventerrein worden ook dieren verjaagd.

Vogelinspectierondes

De vogelwachten van Groningen Airport Eelde houden met grote regelmaat vogelinspectierondes en voeren (gedetailleerde) vogeltellingen uit. De vogelwachten voeren wekelijks tellingen uit om trends in de aanwezigheid van met name vogels te ontdekken en aldus op voorhand al zoveel mogelijk risico's m.b.t. de vliegveiligheid te kunnen identificeren en maatregelen te nemen om deze aan de voorkant te beheersen.

Voor Groningen Airport Eelde zijn in totaal 19 personen aangewezen om te ondersteunen bij de vogelverjaging. Het gaat hierbij om medewerkers van de havendienst, een groot aantal medewerkers van de brandweer en de 2 vogelwachten. Eerstgenoemden hebben allen een zogenaamd wapenverlof (volgens de geldende Wet Wapens en Munitie en uitgegeven door de Politie). Dit wapenverlof is echter alleen voor het gebruik van lichtkogels en knalpatronen ter verjaging van vogels. Genoemde verloven moeten jaarlijks worden verlengd. Uitsluitend de 2 vogelwachten hebben een jachtakte en mogen ondersteunend afschot uitvoeren. Daarnaast is er nog een extern persoon met een jachtakte waar, in geval van ziekte of andere calamiteit, een beroep op gedaan kan worden ter assistentie. De primaire zorg van de vogelwacht ligt vanzelfsprekend op het vogelvrij zijn/houden van de start- en landingsbaan, de taxibanen en de grasvelden direct langs genoemde verhardingen.

Naast het preventief beheer van het terrein worden de volgende maatregelen getroffen om de aanwezigheid van vogels en andere dieren in een zo vroeg mogelijk stadium te ontdekken en deze te kunnen verjagen. Hiervoor worden er veelvuldig rondes gereden door:

- De havendienst; deze dienst heeft beschikking over een scarecrow en vogelafweerpistool en rijdt tenminste 4 rondes per dag;
- De brandweer, de brandweer heeft beschikking over een scarecrow en vogelafweerpistool om de havendienst te ondersteunen bij de verjaging van vogels;
- Vogelwacht; de vogelwacht is gedurende de openingstijden van de luchthaven veelvuldig in het veld aanwezig. Tijdens openingsuren is ook altijd de brandweer en havendienst aanwezig.

Andere vormen van "ontdekken" van vogels of zoogdieren binnen de hekken van het luchthaventerrein gebeurt door LVNL (Luchtverkeersleiding Nederland) die vanaf de toren een goed zicht heeft op het terrein. Bij de ontdekking van diersoorten worden ofwel de, in het veld aanwezige, vogelwacht per radio gewaarschuwd of middels de havendienst de vogelwacht ingeschakeld. Ook de piloten van de vliegtuigen kunnen via de LVNL aangeven of er vogels zijn waargenomen waarop direct actie genomen kan worden. Daarnaast wordt Groningen Airport Eelde ook door andere jacht(akte)houders of boeren in de omgeving van het luchthaventerrein geïnformeerd in geval van overlast van fauna. Hiervoor is Groningen Airport Eelde lid geworden van WBE Noordenveld. Het luchthaventerrein ligt binnen de grenzen van deze WBE.

Vogelradar

De vogelradar vormt op dit moment geen alternatieve oplossing. Uit het rapport: "Vogelradar regionale luchthavens en monitoring Lelystad Airport"¹⁰ blijkt dat de betrouwbaarheid van een radar momenteel nog onvoldoende wordt geacht. De effectiviteit van een radar, het daadwerkelijk voorkomen van vogelaanvaringen, is niet aangetoond. De bruikbaarheid van de radar als direct hulpmiddel voor de vogelwachten wordt nog onvoldoende geacht. De verder ontwikkeling van de radar wordt door Groningen Airport Eelde nauwlettend gevolgd

Inzet preventieve middelen

De vogelwacht bepaalt ter plaatse welke middelen voor welke diersoorten ingezet zouden kunnen worden voor het verstoren, verjagen of uiteindelijk doden van de verschillende diersoorten. Dit is mede afhankelijk van het gedrag van de diersoort en de grootte van de risico's zoals deze op dat moment worden ingeschat. Bij de tellingen wordt bijgehouden welke vogels/dieren voorkomen op het luchthaventerrein. Op basis van de soort en de trends in het gedrag kunnen de vogelwachten het gevaar inschatten en de meest geschikte maatregel toepassen om de soorten te verjagen

De volgorde van de verjaging geschiedt afhankelijk van de diersoort, situatie ter plaatse en de expertise en ervaring van de vogelwacht veelal conform de volgende stappen in de escalatieladder.

1. Preventief gebruik maken van vangkooien of het gebruik van een roofvogelvlieger.
2. Indien vogels of zoogdieren zijn gesignaleerd gaat de vogelwacht met de auto ("Havik") naar de plaats waar de dieren zich begeven en is veelal de komst van de auto al reden om zich naar elders buiten het luchthaventerrein te verplaatsen.
3. Mochten de vogels niet vertrekken, dan is de eerste actie om te proberen met digitale angstkreten de vogels te verjagen, hiervoor zijn een drietal installaties op de luchthaven aanwezig (één vaste unit in de auto van de vogelwacht en een tweetal mobiele units die door de diverse afdelingen kunnen worden gebruikt).

¹⁰ Rapport Vogelradar regionale luchthavens en monitoring Lelystad Airport van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. juni 2020
<https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2020/07/02/bijlage-2-onderzoek-vogelradar-agv/Bijlage+2+Onderzoek+vogelradar+-+AGV.pdf>.

4. Als blijkt dat de voorgaande maatregelen niet tot voldoende resultaat leiden, dan is het mogelijk om met een zogenaamde laser de vogels te verjagen. Deze laser biedt een geluidloze en diervriendelijke oplossing voor vogeloverlast door ganzen, duiven, spreeuwen, kraaien etc. over een grote afstand. Nadeel van een laser is dat deze bij helder weer niet het gewenste resultaat heeft, echter wel met bewolkte omstandigheden en gedurende de schemering.
5. In geval van helder weer of als de laser niet het gewenste resultaat heeft worden knal- en gilpatronen gebruikt. Per jaar worden gemiddeld circa 1700 patronen verschoten (gemiddeld bijna 5 per dag) om aanwezige vogels te verjagen. Dit geeft duidelijk aan dat het verjagen van vogels een doorlopende en zeer relevante activiteit is.
6. Als alle voorgaande maatregelen niet tot het verwachte resultaat hebben geleid, en er een acuut veiligheidsprobleem dreigt, kan (uitsluitend) de vogelwacht met ondersteunend afschot de gevaarstelling weg nemen.

In 2019 heeft 85 maal ondersteunend afschot plaatsgevonden. Een groot deel van deze geschoten diersoorten zijn reeds landelijk of provinciaal vrijgesteld om te doden in het kader van veiligheid. Daarnaast zijn er in totaal 8.208 dieren binnen het luchthaventerrein geteld. Het aantal geschoten dieren is daarmee een zeer klein percentage ten opzichte van het aantal getelde vogels en dieren. Wanneer verjagingsacties niet resulteren in een bevredigende oplossing dan wordt in het uiterste geval, als de veiligheid van het vliegverkeer direct in gevaar komt, als ultimum remedium afschot ingezet. Afschot wordt als allerlaatste middel ingezet.

Alle aangevraagde maatregelen en middelen tezamen zijn noodzakelijk om het risico ten aanzien van de veiligheid van het luchtverkeer te minimaliseren. Uit de rapportages (zie tabel 4) van Groningen Airport Eelde blijkt ook dat bovenstaande stappen worden doorlopen voordat overgegaan wordt tot afschot;

Afschotrapportage 2018

7-sep-18	A.O	O	14.45u	1	Reebok	Jaarling. Na div. verjaagpogingen waarbij hij de baan kruiste. Afschot.
27-mei-18	J.K.	N	11.00u	3	Kokmeeuw	Langdurig scarecrow gebruikt 20min
27-mei-18	J.K.	O	12.15u	1	Kokmeeuw	Langdurig scarecrow gebruikt 30min

Tabel 6: Uitsnede afschotrapportage 2018 Groningen Airport Eelde

- Het beheren van soorten welke niet eerder zijn waargenomen binnen het luchthaventerrein
In de ontheffing zijn ook vogelsoorten opgenomen die tot op heden niet zijn geschoten op het luchthaventerrein van Groningen Airport Eelde of een birdhit hebben veroorzaakt. In bijlage 3 is een overzicht opgenomen van de diersoorten die voorkomen in de nabije omgeving van het luchthaventerrein van Groningen Airport Eelde. Dit betekent dat deze soorten op het luchthaventerrein van Groningen Airport Eelde kunnen voorkomen. Op voorhand is niet volledig uit te sluiten dat deze vogelsoorten in de toekomst alsnog een direct gevaar opleveren voor de veiligheid van het vliegverkeer. Het is daarom van belang dat het mogelijk blijft voor Groningen Airport Eelde om alsnog afschot te kunnen plegen indien deze vogelsoorten een direct gevaar opleveren voor de luchtvaartveiligheid. Het kan niet zo zijn dat enkel vogelsoorten welke een feitelijke birdhit hebben veroorzaakt op Groningen Airport Eelde in aanmerking komen voor eventueel afschot. Hiervoor zijn de mogelijke gevolgen van een birdhit voor de veiligheid van het vliegverkeer simpelweg te groot.

- Afwijking Beleidsregels Wet natuurbescherming

De Commissie rechtsbescherming adviseert ons om de afwijking van de Beleidsregels Wet natuurbescherming voor het beleidsmatig verplicht gestelde faunabeheerplan nader te onderbouwen. Op grond van artikel 3.17, lid 5 van de Wet natuurbescherming kan een ontheffing worden verleend voor handelingen die niet op grond van een faunabeheerplan worden verricht, vanwege de specifieke aard van te verrichten handelingen. Op grond van artikel 3.1 van de Provinciale Omgevingsverordening Drenthe (POV) is Groningen Airport Eelde uitgezonderd van het werkgebied van de Faunabeheereenheid Drenthe vanwege de veiligheid van luchtverkeer. Vanwege het belang van de bescherming van het vliegverkeer en vogelaanvaringspreventie is in het Flora- en Faunabeleidsplan van de provincie Drenthe opgenomen dat Groningen Airport Eelde aan haar aanvraag een onderliggend beheerplan ten grondslag dient te leggen. In de Beleidsregels Wet natuurbescherming zijn in artikel 3.5 de eisen opgenomen voor dit faunabeheerplan. Voor de duidelijkheid is aangegeven dat dit beheerplan geen faunabeheerplan als bedoeld in artikel 3.12 van de Wnb betreft, maar een faunabeheerplan sui generis. Doordat wij op grond van artikel 3.17, lid 5 van de Wet natuurbescherming aan Groningen Airport Eelde een ontheffing hebben verleend zonder dat hieraan een faunabeheerplan, zoals genoemd in artikel 3.12 van de Wet natuurbescherming ten grondslag is gelegd, hebben wij aan het faunabeheerplan sui generis geen goedkeuring verleend en ook niet hoeven verlenen.

In dit concrete geval hebben wij afgeweken van de Beleidsregels Wet natuurbescherming, omdat het faunabeheerplan slechts op enkele kleine punten niet of deels niet voldoet aan de Beleidsregels Wet natuurbescherming. In het faunabeheerplan ontbreekt op dit moment een kaart waarop de begrenzing van het werkgebied van het faunabeheerplan is aangegeven en een bronvermelding. Daarnaast ontbreekt voor enkele diersoorten een beschrijving van de handelingen die in de voorgaande jaren zijn verricht, de effectiviteit van die handelingen en een omschrijving van de aard, omvang en noodzaak van de handelingen. Het faunabeheerplan en de aanvraag bieden echter voldoende gegevens en bescheiden voor het kunnen verlenen van de bestreden ontheffing. De bijzondere omstandigheid is dat de ontheffing voor Groningen Airport Eelde van belang is om aan te tonen dat zij de veiligheidsrisico's op de luchthaven beheerst. Op grond van de Verordening (EU) nr. 376/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 moet een hoog niveau van veiligheid in de burgerluchtvaart in de Unie worden gegarandeerd. Dit betekent dat elke inspanning moet worden geleverd om het aantal ongevallen en incidenten te verminderen teneinde het vertrouwen van het publiek in de luchtvaart te behouden. Indien Groningen Airport Eelde de veiligheidsrisico's op de luchthaven niet beheerst, dan ontvangen zij geen veiligheidscertificaat. Zonder veiligheidscertificaat kan de luchthaven niet worden geëxploiteerd. Zouden wij overeenkomstig de beleidsregel hebben gehandeld dan zou dit zou dit onevenredige nadelige gevolgen voor Groningen Airport Eelde met zich meebrengen. Met Groningen Airport Eelde is afgesproken dat het faunabeheerplan op korte termijn wordt aangevuld zodat alsnog wordt voldaan aan onze Beleidsregels Wet natuurbescherming.

Proceskostenvergoeding

Aangezien wij uw bezwaren gegrond hebben verklaard, komt u voor vergoeding van de proceskosten in aanmerking. Wij besluiten tot toekenning van een vergoeding c.q. aanvullende vergoeding conform de Bijlage Besluit proceskosten bestuursrecht (onder A5, bezwaar en administratief beroep; 1 punt, voor indienen bezwaarschrift).

Meer informatie

Hebt u naar aanleiding van deze brief nog vragen, dan kunt u contact opnemen met het Klant Contact Centrum (0592) 36 55 55.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,
namens dezen,



drs. M.G. Poorthuis MPM,
Directeur bedrijfsvoering

Bijlage:

1. Sectorenkaart
2. Overzicht vogelsoorten
3. Verspreidingsgegevens
4. Toetsing 1% mortaliteitsnorm
5. Advies Commissie rechtsbescherming
6. Geconsolideerde versie van wijzigingen aangebracht in de ontheffing en voorschriften (tekstkleur rood),

Afschrift aan:

- Commissie rechtsbescherming (digitaal)
- Groningen Airport Eelde, t.a.v. [redacted] Postbus 50 9765 ZH Paterswolde

Rechtsmiddelenclausule

Bent u het niet eens met dit besluit, dan kunt u binnen zes weken na de dag van verzending ervan hiertegen een beroepschrift indienen bij de Rechtbank Noord-Nederland. De dag van verzending is de dagtekening van het besluit. Voor meer informatie over het indienen van een beroepschrift verwijzen wij u naar:

<https://www.provincie.drenthe.nl/onderwerpen/overheid-democratie/bezwaarschriften/beroep/>

Bijlage 2

provinciebus Westerbrink 1, Assen
postadres Postbus 122, 9400 AC Assen

www.drenthe.nl
0592 - 36 55 55

provincie Drenthe

INGEKOMEN 15 JUL 2020

Aan:
Prakken d'Oliveira Human Rights Lawyers Coöperatief U.A.
Linnaeusstraat 2A
1092 CK AMSTERDAM



Assen, 14 juli 2020
Ons kenmerk 201903407-00892469
Behandeld door [redacted] (0592) 36 55 55
Onderwerp: Afschrift wijziging ontheffing - Groningen Airport Eelde

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u een afschrift van de wijziging ontheffing Groningen Airport Eelde.

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,
namens dezen,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'A. Venekamp', written over a circular stamp or mark.

A. Venekamp,
Teammanager Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving



Aan:
Groningen Airport Eelde N.V.
Postbus 50
9765 ZH PATERSWOLDE



Assen, 14 juli 2020
Ons kenmerk 201903407-00892474
Behandeld door [redacted] (0592) 36 55 55
Onderwerp: Wijzigen ontheffing - Groningen Airport Eelde

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u ons besluit tot wijziging van de ontheffing van 23 januari 2020 met kenmerk 201903407-00863386 op grond van artikelen 3.3, 3.10 in samenhang met artikel 3.8 van de Wet natuurbescherming (Wnb) voor het doden van diersoorten ten behoeve van de veiligheid van het luchtverkeer.

Ontheffinghouder : Groningen Airport Eelde (hierna: GAE)
Activiteit : Beheer van vogels en zoogdieren t.b.v. luchtvaartveiligheid
Locatie : Luchthaventerrein GAE

Besluit:

Gedeputeerde Staten van Drenthe besluiten, mede gelet op de artikelen 3.1, 3.10 in samenhang met artikel 3.8, gelet op de overwegingen die zijn opgenomen in dit besluit, de aan GAE verleende ontheffing van 23 januari 2020 met kenmerk 201903407-00863386 ten aanzien van het doden van diersoorten ten behoeve van de veiligheid van het luchtverkeer als volgt te wijzigen

1. De volgende diersoorten worden uit Bijlage 2 geschrapt:

- Woelrat
- Mollen
- Huismuis
- Dwergmuis
- Bosmuis
- Grote bosmuis
- Brandmuis
- Aardmuis
- Noordse woelmuis
- Rosse woelmuis
- Eikelmuis
- Hazelmuis
- Relmuis
- Bruine rat



Zwarte rat
Houtduif
Konijn
Vos
Canada gans
Nijlgans

2. Op pagina 2 wordt bij punt 1 en punt 2 in het dictum van het besluit, achter het woord vogels, het woord "dieren" toegevoegd.
3. Op pagina 2 wordt onder punt 1 in het dictum van het besluit toegevoegd dat ontheffing wordt verleend van artikel 3.1, tweede lid (verbod op vernielen of beschadigen nesten, rustplaatsen en eieren) en het derde lid (verbod op rapen en onder zich hebben van eieren).
4. In voorschrift 1 wordt het volgende ingevoegd: "de uiterste handeling in de escalatieladder, het doden van vogels en dieren, wordt uitsluitend uitgevoerd door de personen genoemd in bijlage 1".
5. Aan voorschrift 6 wordt het volgende toegevoegd: "gevangen soorten, met uitzondering van de soorten op de Landelijke vrijstellingslijst en exoten, worden door ontheffinghouder in vrijheid gesteld op een locatie waar deze geen direct gevaar meer opleveren voor de veiligheid van het vliegverkeer."
6. In voorschrift 6 wordt het volgende ingevoegd: "Gevangen katten worden overdragen aan de Dierenambulance Noord- en Midden Drenthe";
7. In voorschrift 7 wordt onder punt e de volgende verplichting ten aanzien van de rapportage ingevoegd: "per gedood dier gegevens overleggen waaruit blijkt dat preventieve middelen niet voldoende zijn geweest om de veiligheid van het vliegverkeer te kunnen garanderen en dat afschot noodzakelijk is".

De wijzigingen van het besluit van 22 januari 2020 treden in werking vanaf een dag na verzending van dit besluit tot en met 31 december 2022.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,
namens dezen,



b a.
ing. E.J.F. Diekema MSc,
Teammanager Verkeer en Vervoer

Afschrift aan:

- het College van Burgemeester en Wethouders van Tynaarlo (digitaal)
- Utopia Advocaten (gemachtigde namens, Stichting Fauna4life Animal Rights)
- Prakken d'Oliveria (gemachtigde namens, Stichting De Faunabescherming)
- Vogelbescherming Nederland

6

Rechtsmiddelen

Bent u het niet eens met dit besluit, dan kunt u binnen zes weken na de dag van verzending ervan, hiertegen een bezwaarschrift indienen bij het college van Gedeputeerde Staten van Drenthe. De dag van verzending is de dagtekening van het besluit. Voor meer informatie over het indienen van een bezwaarschrift verwijzen wij u naar www.provincie.drenthe.nl/bezwaarprocedure.

Toelichting op de wijzigingen

1. Omschrijving wijziging

Op 23 januari 2020 (kenmerk 201903407-00863386) hebben op grond van artikel 3.3 en 3.8 van de Wet natuurbescherming ontheffing aan u verleend van de verboden als genoemd in artikel 3.5 en 3.10 van de Wnb, ten aanzien van dieren van daarbij aangewezen soorten, dan wel ten aanzien van de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren van daarbij aangewezen soorten.

De Stichting Fauna2life Animal Rights, Stichting De Faunabescherming en Vogelbescherming Nederland hebben bezwaarschriften ingediend tegen de aan u verleende ontheffing voor het doden van diersoorten ten behoeve van de veiligheid van het luchtverkeer. De bezwaren zijn voorgelegd aan de onafhankelijke Commissie rechtsbescherming van de provincie Drenthe. Deze commissie heeft op 2 juli 2020 aan ons college advies uitgebracht over deze bezwaren. De commissie heeft ons geadviseerd om de ontheffing te wijzigen. Gezien dit advies en onder verwijzing naar de overwegingen zoals opgenomen in de oorspronkelijke ontheffing, en gezien het feit dat de ontheffing d.d. 23 januari 2020 (kenmerk 201903407-00863386) onverminderd van toepassing blijft, achten wij het redelijk en acceptabel de voorschriften in de ontheffing te wijzigen.

2. Beoordeling wijzigingen

Wijziging bijlage soortenlijst

Er zijn diersoorten uit Bijlage 2 in de ontheffing geschrapt. De Bruine rat en Zwarte rat, Mollen en Huismuis zijn niet beschermd in de Wnb. Hierdoor is bestrijding van deze dieren ook zonder ontheffing mogelijk. Op grond van artikel 3.15 lid 2 van de Wnb zijn de Houtduif, Konijn, Vos en Canada gans al reeds landelijk vrijgesteld. Deze vrijstelling is verleend door de Minister. Daarnaast kan de Nijlgans op basis van de verleende opdracht artikel 3.18 Wet natuurbescherming al reeds worden beheerd. Verder worden de Brandmuis, Reilmuis, Woelrat, Dwergmuis, Bosmuis, Grote bosmuis, Aardmuis, Noordse woelmuis, Rosse woelmuis, Eikelmuis en Hazelmuis niet beheerd

Toevoeging woord "dieren"

De ontheffing is verleend voor het doden en vangen van de soorten genoemd in bijlage 2 en 3 van de ontheffing. In het besluit is enkel het woord "vogels" opgenomen. Het gaat hier om een kennelijke verschrijving. Daarom wordt aan punt 1 en punt 2 in het dictum van het besluit het woord "dieren" toegevoegd.

Toevoeging ontheffing verbod artikel 3.1, tweede lid en derde lid Wet natuurbescherming

Er is ontheffing verleend voor het verbod op het rapen van eieren. Dit is ook aangevraagd in het faunabeheerplan. In het faunabeheerplan staat dat legsels binnen 50 meter van de baan worden verwijderd. Verplaatsen van het nest is in dit concrete geval niet mogelijk, vanwege de grotere afstand van de verplaatsing (enkele tientallen meters).

Toevoeging voorschrift 1

De uiterste handeling uitgevoerd in de escalatieladder, het doden van vogels en dieren, wordt enkel uitgevoerd door de vogelwachten van GAE, enkel leden van de vogelwacht zijn opgenomen op bijlage 1.

Toevoeging voorschrift 6 in vrijheidstelling van gevangen vogels

Naar aanleiding van het advies van de Commissie rechtsbescherming is aan voorschrift 6 toegevoegd dat gevangen soorten in vrijheid worden gesteld op een locatie waar deze geen direct gevaar meer opleveren voor de veiligheid van het vliegverkeer. Uitgezonderd zijn de diersoorten op de Landelijke vrijstellingslijst en exoten. Exoten mogen op grond van de Wnb niet worden losgelaten. Daarnaast is

het toegestaan om de Landelijk vrijgestelde soorten op basis van de Landelijke vrijstelling te doden. De roofvogels en steenmarter worden ook gevangen maar deze worden reeds elders weer vrijgelaten.

Toevoeging voorschrift 6 overdragen gevangen katten aan dierenambulance

Gevangen verwilderde katten op het luchthaventerrein van GAE worden reeds opgehaald door de Dierenambulance Noord- en Midden- Drenthe. GS hebben er naar aanleiding van het bezwaar van Stichting Kattenbos voor gekozen om dit in een voorschrift vast te leggen. Hiermee is tegemoetgekomen aan het bezwaar van Stichting Kattenbos.

Toevoeging voorschrift 7 dat ingezette preventieve middelen voorafgaand aan afschot dient gerapporteerd te worden.

Door GAE wordt gewerkt met een escalatieladder ten aanzien van ingezette middelen om de luchtvaartveiligheid te garanderen op de luchthaven. Voordat er overgegaan kan worden tot afschot moeten de niet dodelijke verjagingsmiddelen ingezet zijn en deze niet effectief zijn. Hierover dient GAE te rapporteren.

BIJLAGE 2

Rechtbank Noord-Nederland
Afdeling bestuursrecht
Postbus 150
9700 AD GRONINGEN

Per fax: **088-361 02 35**

Amsterdam, 15 december 2020
Onze ref. D20200297/BK/bk
Uw ref. **LEE 20 / 2453 NATUUR**

Direct tel.nr.: +31(0)20-3446200

Direct faxnr.: +31(0)20-3446201

ADVISEURS

**AANVULLING GRONDEN VAN BEROEP
VERZOEK OM PREJUDICIËLE VRAGEN**

Betreft: Stichting De Faunabescherming / Drenthe (vliegveld Eelde)

Geacht college,

Namens De Faunabescherming worden de gronden van beroep in de hierboven kort aangeduide procedure aangevuld.

FEITELIJKE ACHTERGROND

Vliegveld Eelde

1. Vliegveld Eelde is een kleine luchthaven. Er is één startbaan van 2500 meter. Die baan wordt gebruikt voor enkele vakantievluchten met carriers in bepaalde perioden van het jaar naar slechts vijf bestemmingen, Antalya, Gran Canaria, Mallorca, Bodrum, Kreta. Het vliegveld wordt daarnaast gebruikt door een vlietschool. Vlieglessen worden gegeven met kleine (propeller) vliegtuigen. Daarnaast kunnen privéjets landen op het vliegveld. De website van de luchthaven geeft de indruk dat van die mogelijkheid sporadisch gebruik wordt gemaakt. Het aantal vluchten met passagiersvliegtuigen op vliegveld Eelde daalde in 2019. In 2020 was het vliegverkeer beperkt door de coronamaatregelen.
2. Vliegveld Eelde is zeer vergelijkbaar met andere kleine vliegvelden in Nederland, bijvoorbeeld vliegveld Twente. Daar vinden chartervluchten plaats waarvoor een start- en landingsbaan van circa 3000 meter wordt gebruikt. Verder wordt op luchthaven Twente met kleine vliegtuigen recreatief gevolgen en is er een vlietschool gevestigd. Op luchthaven Twente vindt geen afschot van beschermde soorten meer plaats. Alternatieve middelen zijn voldoende. Verwezen wordt naar de ordemaatregel die de rechtbank Overijssel toeweest naar aanleiding van verzoek om schorsing van De Faunabescherming van een verleende

onthefing voor afschot van allerlei beschermde soorten op het vliegveldterrein (uitspraak voorzieningenrechter Overijssel 25 april 2019, zaaknummer ZWO 19 / 720 NATUUR).

3. De Faunabescherming wijst erop dat aan vliegveld Twente al sinds de uitspraak en de daaropvolgende intrekking van de aanvraag voor een ontheffing geen nieuwe ontheffing is verleend, terwijl de oorspronkelijke ontheffing voor vliegveld Twente alleen nog geldig is voor enkele reeën op het terrein, niet voor de eveneens zeer uitgebreide lijst van beschermde vogels waarvoor ook die ontheffing oorspronkelijk werd verleend en naar aanleiding van de ordemaatregel werd ingetrokken. Vliegveld Twente lijkt met die beperkte ontheffing voor alleen reeën prima te functioneren. Waarom doden en vangen op vliegveld Eelde wel een noodzaak zou zijn, is zeker in vergelijking met vliegveld Twente, onduidelijk.

Bird strikes of incidenten op de grond

4. Kleine vliegtuigen zijn wendbaar en kunnen vogels goed ontwijken, zoals vogels die vliegtuigen ook kunnen zien aankomen en ontwijken. Op vliegveld Eelde of op andere vergelijkbare vliegvelden hebben zich in recente jaren geen *bird strikes* voorgedaan. Dat *bird strikes* een dreigend gevaar op zouden leveren, is in de bestreden ontheffing en in de beslissing op bezwaar niet aangetoond. De historische gegevens in tabelvorm die in dit kader zijn aangevoerd (zie het verweerschrift in de bezwaarfase, tabel, p. 7) bevatten in het geheel geen recente gegevens over *bird strikes*. De tabel gaat over zeer gedateerde gevallen, het recentste geval dateert van 2003, het daaraan voorafgaande geval van 1996 en de lijst voert ons langs de jaren tachtig zelfs terug naar enkele incidenten in de jaren zeventig. Relevant voor de huidige situatie is die tabel niet, althans bewijs van enige relevantie is niet geleverd. Een botsing op de grond loopt overigens eerder slecht af voor het dier of de vogel dan voor het vliegtuig, als zo'n botsing zich bij goede verjaging en gebruik van een vogelradar al voor zou kunnen doen. Van een *bird strike* kan in een dergelijk geval niet worden gesproken en van gevaar voor het luchtverkeer ook niet.

Bird control, verjaging en vogelradar

5. De luchthaven Eelde beschikt over *bird control* door middel van vier vogelwachten maar niet over een vogelradar, zo heeft De Faunabescherming tijdens de bezwaarfase van gedeputeerde staten begrepen. *Bird control* is zeer effectief, het betreft observatie met verjaging als nodig. Daarbij worden blijkens de ontheffing allerlei middelen ingezet, van lichtflitsen tot knallen. Enige noodzaak voor vangen of doden van beschermde soorten is daardoor niet aan de orde.
6. Worden soorten geobserveerd die niet of niet tijdig kunnen worden verjaagd, dan wordt contact gelegd met het betreffende vliegtuig en worden starten of landen iets uitgesteld. De vier vogelwachters in dienst van de luchthaven beschikken over een groot scala aan verdrijvingsmiddelen. Zij beslissen kennelijk op grond van de bestreden ontheffing zelf wanneer verjaging niet effectief genoeg zou zijn en wat de voorwaarden zijn om over te gaan tot schieten of vangen. De onderbouwing in de bestreden besluiten komt niet verder dan dat sommige dieren "hardnekkig" aanwezig kunnen blijven. Om welke soorten het gaat is niet duidelijk en waarom beschikbare middelen voor verjaging of ontwijken van vogels niet zouden volstaan, blijkt ook niet uit de bestreden besluiten.
7. Vliegveld Eelde beschikt daarnaast niet over een vogelradar die aanvullend op *bird control* starten en landen zonder aanvaringen veiligstelt. De Faunabescherming verwijst naar bijgaande toelichting op de werking van de vogelradar (**bijlage 1**). Met behulp van de vogelradar kunnen naderende vogels tijdig worden gesignaleerd.

8. Met een vogelradar is het daarnaast mogelijk om daar waar nodig, dat betekent alleen bij de enkele vluchten die met grote vliegtuigen worden uitgevoerd op vliegveld Eelde, groepen vogels op afstand waar te nemen en het vliegtuig, alvorens het gaat landen, daarvoor te waarschuwen. Zo worden ongelukken bij stijgen en landen voorkomen. Op veel regionale vliegvelden wordt – met succes – gebruik gemaakt van de vogelradar. Voor kleine vliegtuigen is een vogelradar eveneens van nut. Hoewel deze toestellen gemakkelijk op zicht voor groepen vogels kunnen uitwijken, zorgen vogelradar en *bird control* op de grond nog voor extra veiligheid.
9. Bij installatie van een vogelradar en bij continuering van de *bird control* op de grond, doen de betreffende incidenten zich niet voor. Daarbij moet worden opgemerkt dat hoog overtrekkende soorten los staan van de luchthaven en dat op hoge overvlucht door trekkende soorten noch door afschot, noch door verjaging vanaf de grond invloed kan worden uitgeoefend. Een risico op *bird strike* zal er daarom altijd zijn en is ook bij goede inzet van middelen op de grond niet te voorkomen waar het hoog over de luchthaven migrerende soorten betreft¹. Zoals vermeld, veranderen afschot of vangen ook niets aan dat risico.

Geen noodzaak, wel alternatieven

10. De besproken middelen van verjaging waarover de vogelwachten beschikken, *bird control* en vogelradar maken dat er geen noodzaak is voor vangen of doden van vogels.
11. Een deel van de soorten waarvoor de ontheffing is verleend, komt evenwel helemaal niet voor in de omgeving van de luchthaven of het gaat om soorten die zo zeldzaam zijn, dat de kans nihil is dat die soort een gevaar op zou leveren voor de luchthaven. De ontheffing is verleend en in stand gelaten voor soorten die in de praktijk nooit in de buurt van het vliegveld kunnen worden aangetroffen, zoals Zomertortel, Dwerggans, Taigarietgans, Kleine rietgans. Zeer zeldzame en strikt beschermde soorten waarvan nog nooit is vastgesteld dat zij ooit een bedreiging hebben gevormd voor de vliegveiligheid op vliegveld Eelde.
12. Van alle andere soorten verwacht men er per jaar niet meer dan één of twee te zullen schieten. Overigens is ook dat afschot niet onderbouwd. Bij zulke kleine aantallen kan niet gesproken worden van ernstige bedreiging van de vliegveiligheid op grond van historische gegevens. Ook een wetenschappelijke onderbouwing ontbreekt.
13. Voor kokmeeuwen geldt dat groepjes van 25 - 50 kokmeeuwen af kunnen komen op pas gemaaid gras, evenals blauwe reiger en kraaiachtigen. Deze soorten blijven afkomen op deze zeer tijdelijke voedselbron. Dan helpt afschot ook niet. Pas de volgende dag blijkt een pas gemaaid gebied niet meer interessant voor de vogels. Een duidelijk alternatief voor schieten tekent zich uit dit voorbeeld af, te weten: maaien op goed geplande momenten. Het door verweerder gegeven voorbeeld van kokmeeuwen toont de vereiste noodzaak daarom niet aan. Een ander voorbeeld betreft de vogels die afkomen op zwermende mieren. Dat is een zeer tijdelijk fenomeen, het gebeurt een enkele maal per jaar en tegen de avond. Ook dan zullen enkele schoten de vogels moeilijk verdrijven. Eventueel vliegverkeer kan zich in een

¹ Zie ook de omschrijving inzake migrerende vogels die over Duitsland vliegen in bepaalde perioden van het jaar, zoals omschreven in de door verweerder aangehaalde publicatie van de European Aviation Safety Agency https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EGAST_GA6-bird-strikes-final.pdf, onder andere: “*There is a markedly higher bird strike risk during bird migrations in spring (March/April) and autumn (September/October), when several million migratory birds cross Germany. The largest bird migrations are conducted in a wide front at a height of 300 to 6.000 feet AGL; however coastlines, river valleys and mountainsides can have regionally denser flocks.*” (p. 3) en: “*During the course of a year, 26 days typically account for a high to very high bird strike risk.*” (p. 4).

dergelijk geval beter aanpassen met behulp van een vogelradar. Ook de enkele mierenzwerm toont de vereiste noodzaak niet aan.

14. Inzake de alternatieve oplossing van verjaging geldt bovendien het volgende. Een aantal soorten, zoals spreeuw, kokmeeuw, stormmeeuw, kievit, goudplevier en de ganzen waarop de ontheffing betrekking heeft, komt regelmatig in grotere groepen voor. In die gevallen geldt dat de hele groep zich laat leiden door de schuwste en schrikachtigste dieren in de groep. Dergelijke groepen vogels zijn daarom gemakkelijker te verdrijven dan een enkel individu. Lawaai, een flinke knal, of de aanwezigheid van een hond zal voldoende zijn. Dat met scherp schieten op deze soorten beter zou werken dan schieten met losse flodders, een uitgangspunt dat gedeputeerde staten in de bestreden besluiten lijkt te hanteren, is onbewezen. Overigens zijn jagers logischerwijs wel gemotiveerder als met scherp mag worden geschoten. Met flodders kunnen vogels wel verjaagd worden, maar niet geschoten en op dat laatste zijn jagers uit. Het argument dat het schieten met scherp motiverender is dan het schieten met losse flodders, geldt nadrukkelijk niet voor een professionele vogelverdrijver. Die dient zich naar overtuiging van De Faunabescherming te beperken tot wat strikt noodzakelijk is en voor verjaging is het schieten met scherp niet nodig, maar volstaat het uitsluitende gebruik van losse flodders. Het doden heeft geen enkele meerwaarde en is dus in strijd met de wet. Feitelijk vervalt alleen al hiermee volledig de basis aan deze ontheffing.

Strikte bescherming

15. Gedeputeerde staten hebben het daarnaast in het bestreden besluit over 'beheerde soorten'. Wat daaronder moet worden verstaan en volgens welke regels, is volstrekt onduidelijk. Iedere logica voor het hanteren van deze categorie soorten ontbreekt: bij ree en ekster wordt wel beweerd dat het gaat om soorten die moeten worden beheerd in verband met schadebestrijding. Maar in dezelfde categorie vallen volgens het bestreden besluit ook blauwe reiger, scholekster, grote- en kleine mantelmeeuw en stormmeeuw. Soorten die, zeker in de provincie Drenthe, nimmer beheerd worden en zeer strikt beschermd zijn.

Verspreiding

16. Veel van de verspreidingskaartjes van Sovon illustreren dat een soort er niet of nauwelijks in de regio voorkomt. In het algemeen geldt: de ontheffing kan nooit voorkomen, dat er vogels, groot en klein, alleen of in grote groepen, over het vliegveld vliegen. Er bestaat dus altijd een, kleine kans op een aanvaring. Zoals overal op de wereld. 100% veiligheid bestaat niet. De meeste genoemde vogelsoorten zullen alleen overvliegen en niet op het vliegveld zelf verblijven. Zowel de voorwaarden om te mogen schieten als de mogelijkheid om te schieten (te grote afstand, korte tijdsduur) doen zich dan helemaal niet voor.

Staat van instandhouding

17. Uit gegevens van SOVON en uit de meest recente Vogelatlas blijkt dat een zeer groot aantal soorten waarvoor de bestreden ontheffing in stand gelaten is niet in een gunstige staat van instandhouding verkeert. Overigens gaat het bij de onderstaande gegevens om cijfers betreffende de landelijke staat van instandhouding, verweerder zal in heroverweging ook de provinciale staat van instandhouding bij de beoordeling moeten betrekken.

Vogelsoort ontheffing	Beoordeling Sovon²
Kleine mantelmeeuw	Matig ongunstig
Zilvermeeuw	Matig ongunstig

² Sovon, *Staat van instandhouding*, <https://www.sovon.nl/nl/soort> geraadpleegd op 24 maart 2020

Kievit	Matig ongunstig
Goudplevier	Matig ongunstig
Taigarietgans	Zeer ongunstig
Kleine rietgans	Matig ongunstig
Dwerggans	Zeer ongunstig
Wilde eend	Zeer ongunstig
Smient	Matig ongunstig
Scholekster	Zeer ongunstig
Wulp	Matig ongunstig
Roek	Zeer ongunstig

18. Overigens is de lijst niet uitputtend en dient verweerder een preciezere beoordeling uit te voeren, waarin ook de provinciale staat van een soort dient te worden betrokken. De Faunabescherming verwijst verder naar bijgaande notitie waarin over de verschillende soorten waarvoor de ontheffing is verleend de relevante informatie over staat van instandhouding en voorkomen is opgenomen, op basis van de Vogelatlas 2019 van SOVON (**bijlage 2**).
19. Voor deze soorten geldt dat, omdat de staat van instandhouding al niet gunstig is, het vangen of doden al snel tot negatieve beïnvloeding van de staat van instandhouding zal leiden. Daarbij moet bedacht worden dat het met een aantal soorten heel erg slecht gaat, terwijl er ook al hinder en verstoring plaatsvinden door verkeer van en naar de luchthaven en verjaging op de luchthaven. Overigens is geen enkele ecologische onderbouwing gegeven van de stelling dat doden en vangen van deze soorten niet tot (verdere) aantasting van de staat van instandhouding van deze soorten zal leiden.

JURIDISCHE BEOORDELING

Noodzaak doden en vangen niet aangetoond

20. De noodzaak van doodschieten en vangen van strikt beschermde soorten wordt ook in de beslissing op bezwaar niet aangetoond. Verweerder volstaat met het noemen van het in de Wet natuurbescherming opgenomen belang van de vliegveiligheid waarvoor een ontheffing kan worden verleend. Met het noemen van die wettelijke uitzonderingsgrond voor ontheffing is de vereiste noodzaak niet gegeven. Die moet nu juist met een nauwkeurige en treffende motivering worden aangetoond. Het enkel noemen van een belang waarvoor een ontheffing kán worden in geval van noodzaak, volstaat niet.
21. Verweerder lijkt niet te hebben begrepen dat de in de ontheffing genoemde wettelijke voorschriften ertoe leiden dat slechts ontheffing kan worden verleend indien de noodzaak van afschot of vangen voor déze luchthaven en de genoemde soorten is aangetoond. Die noodzaak blijkt niet uit de ontheffing, het bestreden besluit en de daaraan ten grondslag liggende stukken.
22. De bestreden ontheffing betreft het doden en vangen van allerlei soorten die zelfs op en rond Schiphol ongemoeid worden gelaten, omdat er geen aanwijzingen zijn dat zij de vliegveiligheid in gevaar *kunnen* brengen. Hoe onzorgvuldig verweerder de voorgeschreven toets heeft uitgevoerd, blijkt al wel uit de lijst van een tiental zoogdieren die op grond van de bestreden ontheffing omwille van vliegveiligheid mocht worden gedood, terwijl de soort in de praktijk geen enkele bedreiging vormt. Inmiddels is deze soort – terecht – geschrappt uit de ontheffing, zo volgt uit de bestreden beslissing op bezwaar en het wijzigingsbesluit. Het

opnemen van deze soorten in de ontheffing is illustratief voor de onzorgvuldigheid van de besluitvorming. Ook voor de overige soorten is noodzaak niet aangetoond. Er is geen enkele aanwijzing, laat staan dat de noodzaak van doden of vangen voor die soorten is aangetoond, dat soorten als wespandief, scholekster of Kievit ooit tot enige aanvaring hebben geleid met een vliegtuig en waardoor de vliegveiligheid van het vliegverkeer in gevaar zou zijn gekomen.

23. De lijst van vogelsoorten is van iedere realiteit gespeend. Er staan soorten op die ongetwijfeld nog nooit in de buurt van het vliegveld zijn waargenomen en waarvan er in het hele land slechts enkele per jaar worden gezien. Het betreft onder andere dwergarend, slangenarend, tortel, dwerggans en taigarietgans. Omdat deze soorten zo zeldzaam zijn, heeft het schieten van één exemplaar van zo'n soort direct grote invloed op de staat van instandhouding van de soort. Als er drie slangenarenden in het hele land voorkomen, is het veel. Eén daarvan schieten of wegvangen heeft direct grote gevolgen. Bovendien is het volstrekt onrealistisch om te denken dat dergelijke roofvogels levend gevangen kunnen worden.
24. Wat de meerwaarde is van schieten of vangen als dieren kunnen worden verjaagd, is in de ontheffing niet onderbouwd en *kan* naar het oordeel van De Faunabescherming ook niet worden onderbouwd. Verjaging en inzet van vogelradar werkt op vliegveld Twente prima, ook andere vliegtuigen hebben geen ontheffing verleend voor doden en vangen van strikt beschermde soorten die niet in een gunstige staat van instandhouding zijn of zeer zeldzaam zijn. Er is geen enkele objectieve maatstaf aangelegd aan de hand waarvan kan worden vastgesteld dat voor vliegveld Eelde die noodzaak er, in tegenstelling tot andere vliegvelden wél zou zijn.
25. De opgevoerde *bird hits* en fauna-incidenten (Tabel 1, bestreden besluit) zijn van een geheel andere orde. Het gaat om op de landingsbaan aangetroffen gedode vogels en zoogdieren. Een gevaar voor de vliegveiligheid zijn die niet. Juist omdat het niet om *bird strikes*, voor de vliegveiligheid relevante incidenten in de lucht gaat, worden ze met een andere term, *bird hits*, aangeduid. Verweerder heeft geen nauwkeurige en treffende motivering gegeven die aannemelijk maakt dat er enige noodzaak is om strikt beschermde soorten te doden of te vangen in verband met incidenten op de grond. Verweerder vergeet voor het gemak overigens om bij Tabel 1 te vermelden dat het absolute aantal *bird hits* de afgelopen jaren juist gedaald is. Een verklaring voor hogere aantallen alleen in het jaar 2019 zijn er niet. Het lijkt om een incidentele afwijking te gaan, die mogelijk verband houdt met minder bezetting bij de *bird control* of andere bijzondere omstandigheden.
26. Het zorgen voor een goede afrastering rond het vliegveld is verder een uitstekend alternatief voor het schieten van reeën. Reeën komen als de omheining in orde is helemaal het terrein niet op. Ook hier geldt dat de vereiste noodzaak van afschot niet is aangetoond en dat de bestreden ontheffing had moeten worden herroepen.

Voorzorg levert geen dreigend gevaar voor vliegveiligheid op

27. In de bezwaarfase is door verweerder gesteld dat voor meerdere strikt beschermde soorten alleen uit 'voorzorg' ontheffing is verleend. Hiermee staat vast dat voor deze soorten de vereiste noodzaak van afschot of vangen niet is aangetoond. Uit voorzorg ontheffen is alleen aan de orde wanneer er sprake is van een concrete dreiging op basis van informatie uit het verleden. Dat is inzake de bestreden ontheffing niet aan de orde. Er zijn immers geen historische gegevens overgelegd waaruit blijkt dat sprake zou zijn van een "concrete dreiging" door de specifieke soorten waarvoor de ontheffing is verleend. Er is in het geheel niet per soort beoordeeld of daarmee ooit een aanvaring heeft plaatsgevonden. Met name

voor de zeer zeldzame en in slechte staat van instandhouding verkerende soorten is dat relevant. Een enkele hypothetische dreiging is immers onvoldoende om ontheffing te mogen verlenen. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State oordeelt echter dat doden of vangen met het oog op dreigende aantasting van een belang moet worden vastgesteld en onderbouwd met historische gegevens waaruit de dreiging concreet blijkt³. De gestelde dreiging is in de bestreden ontheffing echter in het geheel niet onderbouwd of concreet gemaakt. Onduidelijk is ook ten aanzien van welke soorten de ontheffing alleen wordt ingegeven door 'voorzorg'. De conclusie is dat ook van dreigend gevaar dat doden en vangen van specifieke soorten nodig zou maken geen sprake is, althans dat geen begin van bewijs voor een dergelijke dreiging is aangevoerd.

Geen enkele noodzaak van schieten 's nachts aangetoond, gevaar voor niet-selectief schieten en onevenredige verstoring door elektrisch licht

28. Vliegveld Eelde heeft in de bestreden ontheffing ook toestemming gekregen 's nachts te schieten. Waarom is een raadsel. "Hardnekkigheid" van soorten is in het donker lastig vast te stellen en om welke soorten het gaat wordt al helemaal niet duidelijk. Zelfs met hulpparaatuur is het 's nachts schieten van vliegende vogels onmogelijk en van de 's nachts actieve zoogdieren gaat sowieso geen enkel gevaar voor het vliegverkeer uit. Gevaar voor verwarring door onvoldoende zicht dreigt. Daarmee wordt schieten een niet-selectief middel waarvoor op grond van artikel 8 van de Vogelrichtlijn geen ontheffing kan worden verleend en waardoor de ontheffing 's nachts niet uitvoerbaar is, vanwege gevaar voor het raken van soorten waarvoor de ontheffing niet is verleend.

29. Dat er 's nachts gevlogen zou worden, of dat dit een voldoende belang is om daarvoor 's nachts schieten op beschermde soorten toe te staan, is niet aangetoond. Het lijkt zeer onwaarschijnlijk dat de grote vliegtuigen 's nachts opstijgen en landen. Het betreft vluchten naar vijf vakantiebestemmingen gedurende de vakantieperiodes. Dat vliegveld Eelde in de toekomst nachtvluchten wenst uit te voeren, levert niet de vereiste noodzaak op, op grond waarvan een ontheffing kan worden verleend.

Geen faunabeheerplan ter onderbouwing van de ontheffing, onduidelijke tellingen

30. In de ontheffing en het verweer wordt veelvuldig verwezen naar een "Faunabeheerplan Groningen Airport Eelde" ter onderbouwing van de verleende ontheffing. Er is echter door het bestuur van de Faunabeheereenheid geen faunabeheerplan in de zin van artikel 3.12 van de Wet natuurbescherming (Wnb) voor het vliegveldterrein vastgesteld en geen faunabeheerplan door verweerder goedgekeurd voor dit gebied. Navraag bij mevrouw Koerse van de provincie Drenthe leerde dat het zou gaan om een eigen plan van het bedrijf dat de luchthaven exploiteert. Hoe en op basis waarvan het door de luchthaven opgestelde plan afschot en vangen van beschermde dieren zou rechtvaardigen is bovendien onduidelijk, omdat anders dan verweerder heeft gesteld, bij de aanvraag van vliegveld Lelystad voor de bestreden ontheffing alleen en door de luchthaven opgesteld stuk met de titel 'Beheerplan Steenmarter' is gevoegd, althans dat is de bijlage die De Faunabescherming bij de aanvraag om ontheffing die de rechtbank in deze zaak doorzond, heeft ontvangen.

³ AbRS 15 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1534, r.o. 7.1: "(...) Het college komt bij de invulling van het begrip "belangrijke schade" en bij het bepalen of sprake is van een concrete dreiging daarvan, een zekere beoordelingsruimte toe. De Afdeling ziet geen aanleiding om ten aanzien van artikel 3.17, eerste lid, van de Wnb tot een ander oordeel te komen, nu artikel 68, eerste lid, van de Ffw is gewijzigd in artikel 3.17, eerste lid, van de Wnb. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen (onder meer de uitspraak van 17 oktober 2018, ECLI:NL:RVS:2018:3366) kan uit het enkele gegeven dat een schadeveroorzakende diersoort en schadegevoelige gewassen in een gebied voorkomen, niet de conclusie worden getrokken dat belangrijke schade zich in die gebieden voordoet. Daarbij komt aan de schadehistorie belangrijke betekenis toe."

31. De Vogelwachters blijken geen nauwkeurige tellingen te hebben uitgevoerd. In het Jaaroverzicht Tellingen 2019 staan vage, nietszeggende categorieën als "meeuw", "valk", "kraai", "mus", "reiger" en "diversen". Daarop kan een ontheffing voor het doden en vangen van specifieke soorten niet worden gebaseerd. De uitzonderingen op het strikte beschermingsregime gelden immers per soorten en niet per categorie en er dient ook per soort aan effecten op de staat van instandhouding te worden getoetst.

Gunstige staat van instandhouding

32. Zoals vermeld, de staat van instandhouding omvat zowel de aantallen van een soort als de verspreiding daarvan. Een soort kan daarom landelijk in redelijke aantallen voorkomen, terwijl regionaal sprake is van een ongunstige staat van instandhouding.
33. Verweerder heeft ten onrechte een onjuiste maatstaf toegepast om te bepalen of aan artikel 3.3, vierde lid, onder c, van de Wet natuurbescherming (Wnb) wordt voldaan. Daarin staat dat het doden of vangen van beschermde soorten niet mag leiden tot verslechtering van de staat van instandhouding. Volgens het ORNIS-criterium zal wanneer als bijeffect van een initiatief een sterfte optreedt van minder dan 1% van de jaarlijkse natuurlijke sterfte van de betreffende populatie vogels waarvoor een Natura 2000-gebied is aangewezen er geen aantoonbaar aantasting zijn van de gunstige staat van instandhouding van de soort. Het ORNIS-criterium wordt met name gehanteerd om te bepalen of een activiteiten voor een lokale populatie waarvoor een Natura 2000-gebied is aangewezen, significant negatieve effecten kan hebben. Het gaat daarbij om een toets aan de lokale staat van instandhouding, het gaat niet om 1% van de natuurlijke sterfte van de landelijke populatie. Dit volgt logischerwijs uit wat onder de staat van instandhouding in artikel 3.3 van de Wnb moet worden verstaan. Volgens artikel 1.1 van de Wnb omvat de staat van instandhouding zowel de grootte van een populatie als de verspreiding. Daaruit volgt logischerwijs dat een lokale aantasting niet kan en mag worden afgezet tegen aantallen van een soort op landelijke schaal. Het gaat immers bij het behoud van de staat van instandhouding om verspreiding én grootte, en dus om de aantasting, afgezet tegen de lokale populatie, zodat zowel de aantallen als de verspreiding van de soort niet verslechteren.
34. De door verweerder opgevoerde landelijke aantallen vogels zijn niet relevant. Het gaat om de regionale populatie en de bij die populatie behorende natuurlijke jaarlijkse sterfte, waaraan, als toepassing zou mogen worden gegeven aan het ORNIS-criterium, zou mogen worden getoetst. De omvang van de in Drenthe voorkomende populaties is niet bepaald, laat staan de daarbij behorende jaarlijkse natuurlijke sterfte. Verweerder heeft dan ook niet geschikte cijfers gebruikt, die niet kunnen onderbouwen dat de staat van instandhouding (verspreiding en aantallen) niet zal verslechteren.
35. Bij een slechte of matig ongunstige staat van instandhouding zal iedere verdere aantasting al snel tot verdere aantasting kunnen leiden. Het ORNIS-criterium is daarom niet bedoeld voor toepassing op soorten waar het al slecht mee gaat. In een dergelijk geval kan immers ook een kleine aantasting al snel tot verdere negatieve invloed op de staat van instandhouding leiden.
36. De Faunabescherming verwijst naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak inzake het rapen van kievitseieren in Fryslân. Daarin bevestigde de Afdeling dat het effect van het rapen van eieren moet worden bepaald op de lokale populatie kieviten. De Afdeling overwoog onder andere het volgende:

“5.3 (...) In dit licht bezien is de constatering dat weer sprake zou zijn van een stabilisatie op het niveau van indexcijfer 55 niet dragend voor de conclusie dat de kievitpopulatie in Friesland zich nog in een gunstige staat van instandhouding bevindt. (...).

De Afdeling is in dit verband, gelet op hetgeen hiervoor over de daling van de stand van de kievit in Friesland is overwogen, thans van oordeel dat door het college moet worden aangegeven bij welke stand van de populatie nog voldaan is aan de voor de verlening van de in geding zijnde ontheffing geldende eis dat de staat van instandhouding van de kievit in Friesland als "gunstig" kan worden beschouwd.” (AbRS 4 februari 2015, ECLI:NL:RVS:2015:73).

37. Uit de uitspraak volgt dus dat om vast te stellen of de staat van instandhouding gunstig is de staat van instandhouding van de lokale populatie dient te worden beoordeeld. Het gaat niet om landelijke cijfers. Zie ook het recente arrest van het Hof van justitie EU van 23 april 2020, Commissie v Finland, C-217/19:
- “94. In dit geval had de Republiek Finland, in plaats van haar berekeningen te baseren op de gehele populatie die op de route Oostzee/Waddenzee trekt, de populatie van de betrokken soort die op de eilanden van de provincie Åland broedt als referentiebasis moeten gebruiken.
95. Bijgevolg beschikten de autoriteiten van de provincie Åland op de referentiedatum niet over gegevens die hen in staat stelden de hoeveelheid vogels van de betrokken populatie die mag worden bejaagd, correct te berekenen.”
38. Vast staat dat gedeputeerde staten geen tellingen van de lokale populatie van de betreffende soorten aan de bestreden besluiten ten grondslag hebben gelegd. De motivering van het bestreden besluit en de ontheffing schiet daardoor ernstig te kort. Van een nauwkeurige en treffende motivering kan niet gesproken worden.
39. Duidelijk is bovendien dat het 1%-criterium op zichzelf beschouwd, alleen mag worden toegepast op de jaarlijkse *natuurlijke* sterfte van een soort in het gebied waar de schadelijke activiteit plaatsvindt of waar van een ontheffing om te doden of vangen gebruik wordt gemaakt en niet op totale sterftecijfers. Voor soorten als kievit, goudplevier, wulp of scholekster staat buiten twiifel dat sprake is van achteruitgang door toedoen van de mens, bijvoorbeeld intensieve landbouw. Maar ook klimaatverandering speelt bijvoorbeeld een belangrijke rol bij de achteruitgang van de grutto die in Azië overwintert en daar aanzienlijke gevolgen van opwarming en verdroging ondervindt. De sterfte inzake de lokale populatie dient dus te worden uitgesplitst naar natuurlijke en niet-natuurlijk sterfte, voordat daarop het 1%-criterium kan en mag worden toegepast. Ook die informatie is – ten onrechte – niet aan het bestreden besluit ten grondslag gelegd.
40. Uit een ander recent arrest van het Hof van justitie van de EU in de zaak Commissie v Malta van 21 juni 2018, C-557/15, blijkt dat het 1%-criterium, anders dan waar de Afdeling in een aantal zaken vanuit gaat, niet ‘in het luchtledige’ mag worden toegepast, maar steeds alleen tegen de achtergrond van de vraag of een populatie zich op de lange termijn kan handhaven, met andere woorden, tegen de achtergrond van de staat van instandhouding waarin een soort verkeert.
41. De conclusie is dat gedeputeerde staten ten onrechte het 1%-criterium hebben toegepast, zonder acht te slaan op de staat van instandhouding van de betreffende soort.
42. In het licht van de jurisprudentie van de Afdeling op grond waarvan het 1%-criterium ook zou mogen worden toegepast ten aanzien van soorten die in een slechte staat van instandhouding verkeren, verzoekt De Faunabescherming de rechtbank, voor zover de

aangehaalde jurisprudentie van het Hof van justitie - waaruit volgt dat de staat van instandhouding juist wel een factor is waarmee rekening moet worden gehouden - onvoldoende duidelijkheid zou bieden over hoe het 1%-criterium moet worden toegepast, om hierover prejudiciële vragen aan het Hof van justitie voor te leggen.

Opgevoerde incidenten

43. Los van het voorgaande is volgens het verweerschrift een risico van *bird strikes* alleen aan de orde bij grote vogels (meer dan 1,8 kg) of bij vogelsoorten die in zwermen vliegen. Het gros van de soorten voldoet niet aan deze criteria. Zo valt moeilijk in te zien hoe bij wijze van voorbeeld de veel lichtere scholekster voor een gevaarlijke *bird strike* zou kunnen zorgen, hun gewicht ligt ver onder het door verweerder genoemde gewicht en het is geen soort die in zwermen vliegt. De gegeven onderbouwing door een algemene verwijzing naar een meer dan tien jaar oud rapport over *bird strikes* toont de noodzaak van afschot en vangen niet aan, voor geen enkele soort, maar zeker niet voor de kleine vogels en de vogels die niet in zwermen vliegen.
44. Bij een goed werkend hek, waarin geen openingen zitten, zullen grotere zoogdieren niet op de luchthaven kunnen komen. Het alternatief van een goede omheining lijkt in het geheel niet bij de beoordeling te zijn betrokken. Goede afsluiting tast de noodzaak van doden en vangen aan, zodat met een goede omheining de noodzaak voor schieten en vangen verdwijnt⁴. Kleine zoogdieren zullen geen gevaar vormen voor vliegverkeer, althans dit ligt niet voor de hand en verweerder heeft geen bewijs voor het tegendeel aangevoerd.

Richtlijnen van een Agentschap kunnen hogere regelgeving niet opzij zetten

45. Verweerder en de luchthaven verwijzen naar richtlijnen en regels over vliegveiligheid van luchthavens. Het gaat om richtlijnen van het Agentschap voor de luchtvaart en om een Uitvoeringsverordening van de Europese Commissie, verordening 139/2014 van de Commissie van 12 februari 2014 tot vaststelling van eisen en administratieve procedures met betrekking tot luchtvaartterreinen. Het betreffen richtsnoeren en lagere wetgeving die hoe dan ook Richtlijn 2009/147/EG van het Europees Parlement en de Raad van 30 november 2009 inzake het behoud van de vogelstand (de Vogelrichtlijn) en de Wet natuurbescherming niet opzij kunnen zetten. Overigens bevat de betreffende Commissie verordening in het geheel geen eisen waaraan een luchtterrein met het oog op *bird strikes* moet voldoen. Botsingen met dieren moeten worden bijgehouden en geregistreerd en tot een minimum beperkt blijven, aldus de Commissie verordening. Dergelijke uitvoeringsregels kunnen in geen geval het dwingend wettelijke kader van artikel 9 van de Vogelrichtlijn opzij zetten. Het kader waaraan getoetst dient te worden om tot doden of vangen van beschermde vogels te mogen overgaan, is dat sprake is van noodzaak en gebrek aan alternatieven, terwijl de gunstige staat van instandhouding niet wordt aangetast. Aan dat kader voldoet de bestreden ontheffing niet. Het betreffende betoog kan de bestreden ontheffing en de beslissing op bezwaar in ieder geval niet dragen.

Landelijke vrijstelling geldt niet op het luchthaventerrein en niet in het belang van de vliegveiligheid

46. Voor de betreffende soorten moeten, om tot verlening van ontheffing over te kunnen gaan, dus nauwkeurig en treffend noodzaak van vangen of doden moeten worden aangetoond, alsmede het ontbreken van alternatieven. Die onderbouwing ontbreekt in de ontheffing en

⁴ De Faunabescherming wijst bij wijze van voorbeeld naar de uitspraak van de rechtbank Noord-Nederland over een ontheffing voor afschieten van vossen rond kippenboerderijen. Volgens de rechtbank tast de mogelijkheid van een deugdelijke afrastering rond het bedrijf de noodzaak voor afschot aan, rechtbank Noord-Nederland 15 mei 2019, ECLI:NL:RBNNE:2019:2184, r.o. 2.2

het bestreden besluit. Zo is de landelijke vrijstelling inzake zwarte kraai, anders dan verweerder lijkt te veronderstellen, in het geheel niet verleend met het oog op de vliegveiligheid.

CONCLUSIE

De Faunabescherming verzoekt het beroep gegrond te verklaren en de bestreden beslissing op bezwaar te vernietigen, alsmede – zelf in de zaak voorzien – de ontheffing te herroepen, met veroordeling van verweerder in de kosten van de bezwaar- en beroepsprocedure.



Vogels en vogeltrek op het radarscherm

Inleiding

Kijken naar vogels kan op verschillende manieren. Veel vogelaars pakken hun verrekijker en gaan naar mooie vogelgebieden toe, andere tellen systematisch watervogels. Het wordt al wat specialistischer wanneer vogelaars op een trektelpost dag in dag uit de langsvliegende trekvogels registreren. En tot slot heb je de echte nerds onder de vogelaars die opname apparatuur in hun tuin plaatsen en roepende vogels nacht in nacht uit registreren. Een geheel andere techniek is het gebruik van radar om vogeltrek te registreren. In het hierna volgende verhaal zal ik ingaan op wat je met radar wel en niet kunt meten en welke resultaten je daarmee kunt vastleggen.

Wat is radar?

Radar zendt radiogolven uit met de snelheid van het licht en wanneer deze golven tegen een vogel of vliegtuig aankomt, wordt deze teruggekaatst met dezelfde snelheid en opgevangen door de ontvangstantenne van de radar. Door dit tijdsverschil heel nauwkeurig te meten, kun je de afstand bepalen en doordat een radar ronddraait, kun je dit 360 graden rondom vastleggen. Tijdens de volgende rotatie van de radar is het vliegtuig of de vogel een klein stukje verder gevlogen en op die manier kun je de snelheid en richting vastleggen. Een radar die hele smalle bundels boven elkaar uitzendt geeft de mogelijkheid om de hoogte van het vliegtuig of de vogel vast te stellen. Deze techniek is inmiddels zo verfijnd dat de nauwkeurigheid van de positiebepaling in centimeters wordt uitgedrukt!

Er zijn verschillende soorten radars waarmee naar vogeltrek wordt gekeken; op dit moment zijn de twee meest gebruikte typen de weerradars zoals die van het KNMI en gespecialiseerde vogelradars. In dit verhaal hebben we het alleen over deze laatste. Het Nederlandse bedrijf Robin Radar heeft op dit moment de beste 3D vogelradar ontwikkeld (zie figuur 1). Deze radar ziet alle vogels in de lucht en kan zelfs insecten zien. Doordat het een 3D radar is, volgt hij de vogels dus niet alleen in X -en Y-positie maar ook de hoogte. Je registreert daadwerkelijk het vliegpad in

3D + tijd van alle vogels. Een filmpje met uitleg van de sterke vogeltrek op 4 november 2020 is te zien aan het eind van dit artikel.

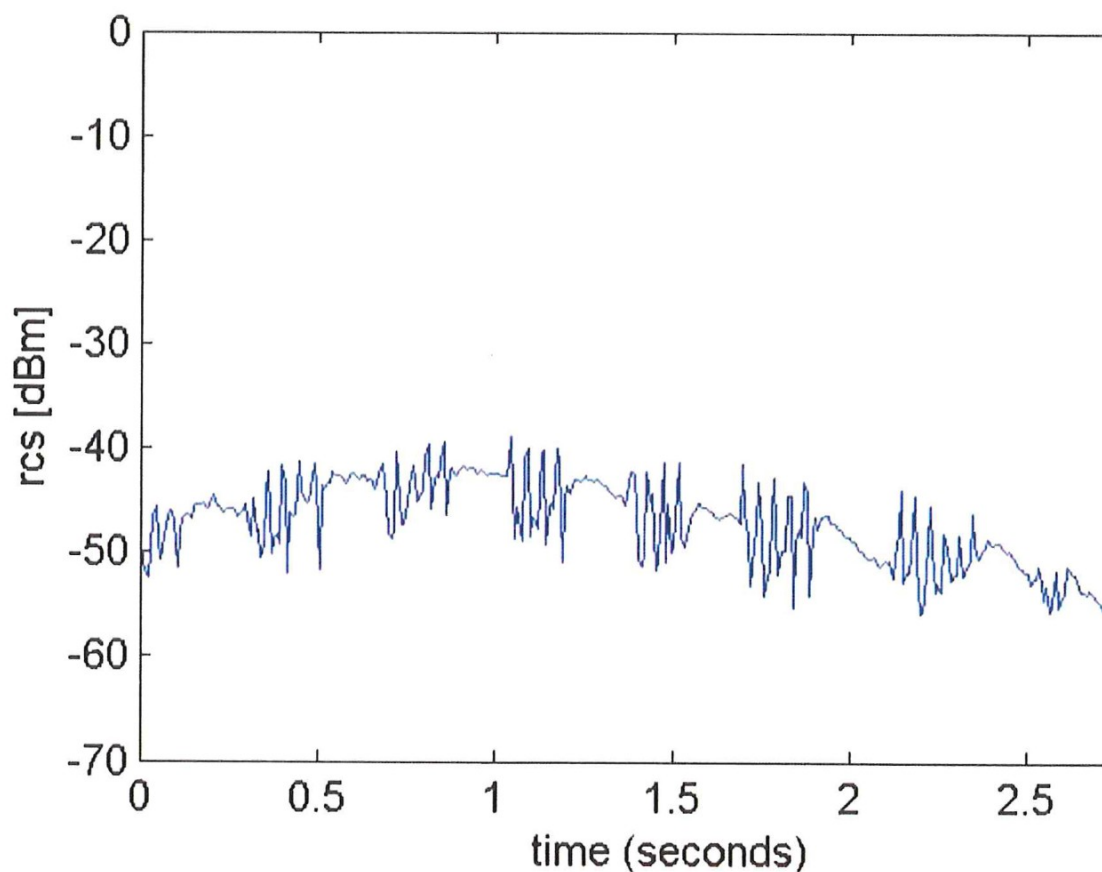


Figuur 1 Op alle militaire vliegvelden staan vogelradars, die het luchtruim tot een afstand van ca 6 km dag en nacht in de gaten houden. Wanneer er teveel vogels in de lucht vliegen of de startbaan oversteken worden de vliegers gewaarschuwd en gelden beperkingen voor het trainen.

Wat kan radar wel en wat niet?

Als je naar het filmpje hebt gekeken, lijkt radar natuurlijk een fantastische techniek om vogeltrek mee te volgen. Je ziet van elke vogel de richting, snelheid, hoogte en grootte. Je kunt daarmee nauwkeurig het aantal vogels per uur registreren. Echter, radar is niet goed in staat om soorten te herkennen. Aan de hand van snelheden, wind en plaats van vertrek kun je onderscheid maken tussen zangvogels en watervogels/ganzen, maar heel veel verder kom je meestal niet. Overdag kunnen vogeltrektellers helpen en krijg je een idee welke soorten en aantallen er vliegen, en 's nachts kunnen de roepjes van vogels je voor een deel helpen, maar lang niet alle vogels roepen. Er is echter één uitzondering en dat is wanneer je een (aangepaste) radar stil zet en recht omhoog laat kijken. Wanneer een vogel dan

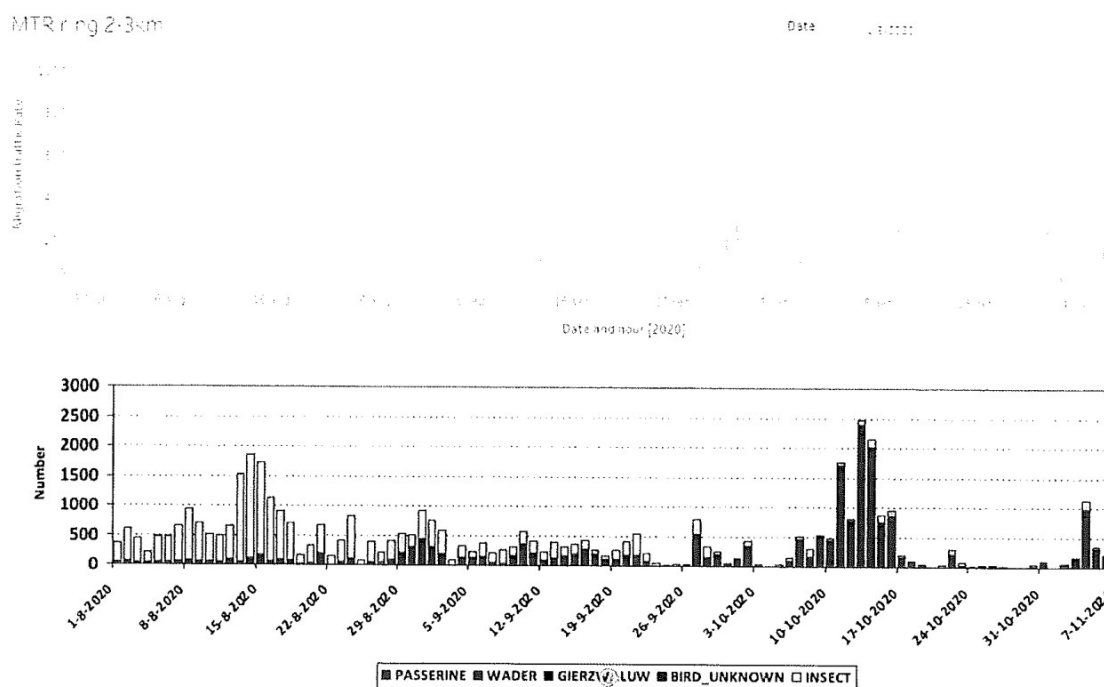
door de radarbundel heenvliegt verandert de grootte van de vogel doordat hij met zijn vleugels slaat. Deze veranderingen kun je met een aangepaste radar óók registreren en daarmee het vleugelslagpatroon in beeld brengen! In figuur 2 zie je daar een voorbeeld van. Zangvogels (wisselen een slag- en rustfase continue af) en watervogels zoals ganzen, eenden, steltlopers en meeuwen (slaan continue) zijn op die manier uit elkaar te houden. Bovendien, hoe kleiner de vogel, hoe vaker hij met zijn vleugels slaat. Een van de kleinste vogels, de [goudhaan](#) en [vuurgoudhaan](#), is daarmee met zekerheid op naam te brengen. Verschillende frequenties en lengtes van de slag- en rustfase zorgen ervoor dat je enkele tientallen vogelklassen uit elkaar kunt houden. Dat is het maximale wat er op dit moment mogelijk is. Vleermuizen zijn moeilijk tot onmogelijk van vogels te onderscheiden, ook zij slaan ongeveer even vaak met hun vleugels als vogels.



Figuur 2 Vleugelslagpatroon hoogst waarschijnlijk van een Goudhaan, die op 23 oktober 2020 om 03:11 uur op 307 meter hoogte over de vogelradar bij Den Helder werd vastgelegd. Deze goudhaan slaat 23,6 keer per seconde met zijn vleugels en haalt daarmee voor vogels de hoogste zogenaamde vleugelslagfrequentie. Je kunt mooi de periodes zien waarop hij wel en niet met zijn vleugels slaat, dit is een kenmerk van alle zangvogels.

Monitoring met behulp van radar

Radar is een fantastisch middel om de vogeltrek van jaar op jaar, seizoen op seizoen, dag op dag en uur op uur vast te leggen op een gestandaardiseerde manier. Door dit in een vast meetvenster uit te voeren en de getallen uit te drukken in een standaard maat (MTR = *mean traffic rate*, aantal vogels per km per uur) zijn verschillende locaties met elkaar te vergelijken en kun je deze ook naast bijvoorbeeld gestandaardiseerde trektellingen of registratie van nachtroepjes leggen. Wanneer je bovendien ook nog de vleugelslagpatronen kunt analyseren, krijg je een goed beeld van wanneer, waar en wat er in een seizoen overkomt. In figuur 3 is daarvan een voorbeeld te zien, wanneer je verder in detail binnen één nacht naar de gegevens kijkt, komen er fantastische patronen naar voren, zeker als je die kunt koppelen met waarnemingen uit het veld. Via sociale media probeer ik dat regelmatig en roep waarnemers dan op aan te geven wat zij zien. Het geeft een extra dimensie voor zowel de mensen in het veld, als die achter hun computerscherm.



Figuur 3 Monitoring met behulp van radar van het aantal vogels per uur over 1 kilometer front in een standaard meetvenster (boven) en de verdeling van de vleugelslagklassen per nacht (onder). De hoogste pieken worden doorgaans gedurende de nacht gemeten, waarbij de beste nachten op 3 en 15 oktober 2020 werden vastgesteld. De monitoring van vleugelslag patronen laat zien dat insecten in augustus nog


de hoofdmoot vormen en in oktober de zangvogels. Niet-zangvogels (aangeduid als wader) komen in kleinere aantallen voor, maar vormen gedurende de winterperiode vaak de hoofdmoot. Gierzwaluw is de enige soort die met zekerheid te onderscheiden is en wordt daarom apart weergegeven, na 1 augustus zijn de meeste echter alweer voorbij.

Hans van Gasteren werkt bij de Koninklijke Luchtmacht aan vogels en vliegveiligheid. Radar wordt daarbij ingezet om aanvaringen tussen vogels en vliegtuigen te vermijden. Wie meer wil lezen over hoe radar daarvoor wordt gebruikt, moet het volgende artikel maar eens lezen: *Aeroecology meets avian safety: early warning systems in Europe and the Middle East prevent collisions between birds and aircraft*, via deze [link](#).



In dit radarbeeld zie je de sterke vogeltrek van zangvogels naar het ZW op een vogelradar in zuidoost-Nederland in de avond van 4-11-2020. De kleuren geven de grootte aan van de vogel die de radar aan het volgen is, in dit geval veel small birds of kleine vogels. Van alle vogelsporen zijn ook de hoogtes bekend (niet zichtbaar in het filmpje) en worden de gegevens opgeslagen in een database. De monitoring van de vogelsituatie gaat automatisch en 24 uur per dag, 7 dagen in de week door.

Relevante gegevens voor beroep ontheffing vliegveld Eelde per soort

afkomstig uit Vogelatlas SOVON 2019 en expertise  Faunabescherming

Kokmeeuw: kan in flinke groepen voorkomen, maar is relatief eenvoudig door lawaai etc. te verjagen. Meest geschoten vogel op vliegveld Eelde. Populatie neemt af.

Stormmeeuw: minder talrijk dan Kokmeeuw. Op dezelfde manier eenvoudig te verdrijven. Sterke afname van de broedvogels, minder sterk van de overwinteraars.

Grote mantelmeeuw: komt feitelijk in de omgeving niet voor. Een enkele overvliegende vogel in de winter kan niemand verhinderen. 's Zomers afwezig. Staat van instandhouding landelijk als broedvogel: matig ongunstig.

Kleine mantelmeeuw: Kennelijk kent de provincie het verschil niet met de vorige soort. Worden regelmatig op één hoop gegooid. Deze soort kan juist uitsluitend 's zomers een enkele keer overvliegen en zijn 's winters afwezig. Beide soorten hoeven nimmer geschoten te worden, want niet aanwezig op de luchthaven.

Zilvermeeuw: als deze er al zijn, zijn ze eenvoudig te verdrijven met lawaai, etc. Sterke afname van zowel broedvogels als overwinteraars.

Kievit: ook voor deze soort geldt, net als voor de volgende soort, dat groepen eenvoudig te verdrijven zijn. Sterke afname van de broedvogels.

Goudplevier: aanzienlijk schuwer dan kievit. Alleen menselijke aanwezigheid is al voldoende voor verjaging. 's Zomers niet aanwezig, aantallen onveranderd.

Blauwe reiger: zeer eenvoudig te verdrijven door er naartoe te rijden. Wellicht minste risico door ze met rust te laten. Geen veranderingen.

Grote zilverreiger: zie Blauwe reiger. Het overvliegen van een enkel exemplaar is niet te vermijden. Sterk toegenomen.

Knobbelzwaan: zie Blauwe reiger. Het overvliegen van enkele exemplaren is niet te voorkomen. Aantallen zomer en winter onveranderd.

Aalscholver: Tegen overvliegende aalscholers kan niet worden opgetreden. Schieten kan niet als de voorwaarden in acht worden genomen en heeft ook geen enkele meerwaarde. Aantallen zomer en winter onveranderd.

Voor alle **ganzensoorten** geldt: overvliegende groepen ganzen zijn niet te voorkomen. Er is geen aanwijzing dat daarbij pleisterende plaatselijke ganzen een groter gevaar vormen dan toevallig overtrekkende ganzen op weg naar verre oorden een groter gevaar vormen. Integendeel, plaatselijke vogels leren al snel waar de voor hen gevaarlijke vliegtuigen vliegen en zullen die mijden. Tegen trekkende ganzen is niets te doen. De intensieve bestrijding van ganzen bij bijv. Schiphol toont slechts aan, dat dit geen resultaat heeft.

Taigarietgans: uiterst schaarse soort. Komt nauwelijks voor in Drenthe. Zeer sterke afname.

Kleine rietgans: Uiterst schaarse soort. Komt niet voor in Drenthe. Zeer sterke afname.

Dwerggans: zeer zeldzame soort. Nooit waargenomen in Drenthe. Maximaal 45 exemplaren aanwezig in heel Nederland en alleen in het Westen van het land.

Voor alle **eendensoorten** geldt: overvliegende enkelingen of groepen zijn niet vermijden. Op het vliegveld zelf hebben zij niets te zoeken. Er bestaan geen condities waarin deze gemakkelijk te verjagen soorten geschoten zouden mogen of kunnen worden.

Zomertaling: uiterst zeldzaam en buitengewoon schuw. Zeer sterke afname.

Fazant: vliegt alleen op bij verjaging! Geen enkel gevaar als ze met rust worden gelaten. Bij schrik door een vliegtuig zal de vogel nooit in de richting van het vliegtuig vluchten! Afname.

Patrijs: hiervoor geldt in minstens even sterke mate wat voor de Fazant geldt. Sterke afname.

Scholekster: Hiervoor geldt, wat eerder bij Kievit en Goudplevier is gezegd. Als ze er al zijn, zijn ze eenvoudig met bijv. lawaai te verdrijven. Zeer sterke afname.

Wulp: Nog gevoeliger en dus gemakkelijker te verdrijven dan Scholekster en Kievit. Sterke afname van de broedvogels, overwinteraars vrijwel onveranderd.

Spreeuw: flinke troepen spreeuwen zullen ongetwijfeld regelmatig snel over het vliegveld vliegen. Daarvoor kan de ontheffing ook nu niet gebruikt worden. Op het vliegveld verblijvende groepen spreeuwen kunnen eenvoudig met allerlei effectief verdreven worden. Zowel 's zomers als 's winters aanzienlijke afname.

Turkse tortel: Een soort die zich bij bebouwing ophoudt en niet gevaarlijk is voor bewegende vliegtuigen. Matige afname.

Holenduif: Komt meestal in groepen, maar niet op grasland. Alleen op kale akkers. Tegen langsvliegende holenduiven valt uiteraard niets te doen. Vrijwel onveranderd.

Zomertortel: Een inmiddels uiterst zeldzame kleine duif. Van een reëel risico is absoluut geen sprake. Zeer sterke afname.

Zwarte kraai: Door bejaging schuwe en alerte vogel. Vliegt traag. Gemakkelijk te verjagen. Aantallen stabiel.

Kauw: Vaak in grotere groepen dan de Zwarte kraai, vaak samen met Kauw. Ook de Kauw is gemakkelijk te verjagen. Aantallen stabiel.

Roek: Behalve in plaatselijke kolonies veel schaarser. Ook deze soort laat zich gemakkelijk verdrijven. Matige afname van de aantallen in zomer en winter.

Ekster: Slechte trage vlieger. Blijft in de buurt van bomen/bos. Aantallen stabiel.

Vlaamse gaai: Komt in het gebied in feite niet voor. Trage vogel, in de buurt van bomen/bos, niet in de buurt van landingsbaan. Aantallen stabiel.

Ree: Komt niet of nauwelijks op de verharde landingsbaan. Gemakkelijk te verjagen. Zou gemakkelijk buiten de omheining gehouden moeten kunnen worden.

Overige zoogdieren: het valt niet in te zien hoe deze, deels uitermate schaarse en onwaarschijnlijke soorten, enig gevaar voor vliegtuigen kunnen vormen. Laat staan een belangrijk gevaar. Amerikaanse nerts, veldmuis

Dat vangen of doden van de volledige lijst soorten in de bestreden ontheffing feitelijk geheel overbodig is, blijkt niet alleen uit bovenstaande. Het aantal *bird hits* is meestal 3 per jaar, alleen in 2019 eenmaal 16 per jaar.

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen