



gemeente  
Haarlemmermeer

Leden van de gemeenteraad van Haarlemmermeer

Postbus 250  
2130 AG Hoofddorp

Bezoekadres:  
Raadhuisplein 1  
Hoofddorp  
Telefoon 0900 1852  
Telefax 023 563 95 50

2012/26145



Contactpersoon  
Doorkiesnummer  
Uw brief  
Ons kenmerk  
Bijlage(n)  
Onderwerp

Cluster Dienstverlening  
Ria Kemp – Van Andel  
023 5676069  
12.0446170\obd  
1  
Ondertekening convenant 'Reduceren risico  
vogelaanvaringen'

Verzenddatum

13 APR. 2012

Geachte heer, mevrouw,

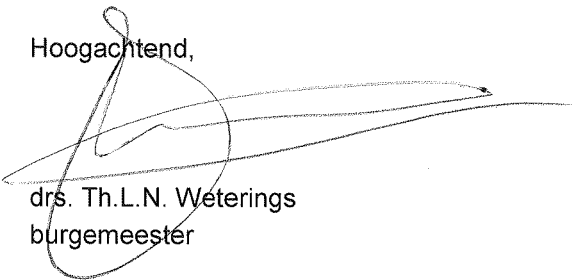
Afgelopen december is uw Raad via de nota van B&W 'Aangaan convenant reduceren risico vogelaanvaringen' (2011.0046783) geïnformeerd over de op handen zijnde ondertekening van het convenant van de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen, waarin ook de gemeente Haarlemmermeer participeert.

Doel van het convenant is het reduceren van het risico op vogelaanvaringen met vliegtuigen, zodat de vliegveiligheid verbeterd wordt. Partijen hebben via het convenant afspraken gemaakt hoe zij in nauwe samenwerking de komende jaren uitvoering zullen geven aan het maatregelenpakket dat het risico van botsingen tussen vliegtuigen en vogels reduceert.

Ondertekening van het convenant kon eind 2011 helaas geen doorgang vinden. Met deze brief informeer ik u dat dit convenant zal worden ondertekend op maandag 16 april a.s., tijdens een werkbezoek van staatssecretaris Atsma aan Haarlemmermeer. Ik zal namens het college van B&W het convenant ondertekenen. In de bijlage treft u de definitieve tekst van het convenant aan.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd

Hoogachtend,

  
drs. Th.L.N. Weterings  
burgemeester

# **Convenant**

## **Reduceren risico vogelaanvaringen**

### **Schiphol**

#### **Ondergetekenden:**

I. de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, de heer J.J. Atsma, handelend als bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, hierna te noemen: de staatssecretaris van I&M;

II. de Colleges van Gedeputeerde Staten van de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht handelend als bestuursorganen ten deze gemandateerd vertegenwoordigd door de gedeputeerde de heer J. Bond MCI, hierna te noemen: provincies;

III. het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Haarlemmermeer, ten deze vertegenwoordigd door haar burgemeester de heer drs. Th.L.N. Weterings, hierna te noemen: Haarlemmermeer;

IV. de naamloze vennootschap Schiphol Group N.V., statutair gevestigd te Schiphol, ten deze vertegenwoordigd door haar operationeel directeur de heer mr. A.P.J.M. Rutten, hierna te noemen: Schiphol;

V. Vereniging Natuurmonumenten, mede namens Staatsbosbeheer en Landschap Noord-Holland, ten deze vertegenwoordigd door haar algemeen directeur de heer ir. J.J. de Graeff;

VI. Land- en Tuinbouworganisatie (LTO ) Nederland, ten deze vertegenwoordigd door haar voorzitter van de regio Noord, de heer S.J. Schenk)

VII de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV),

VIII Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL),

IX Vogelbescherming Nederland

X en de KLM

Verplichten zich in te spannen om het convenant uit te voeren en zich te blijven participeren in de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen (hierna te noemen: NRV)

## **Doelstelling Convenant**

### **1 Doelstellingen en aanpak convenant**

- 1.1 Doel van het convenant is het in het gebied rond de nationale luchthaven Schiphol jaarlijks reduceren van het risico van botsingen tussen vliegtuigen en vogels met daarbij specifiek aandacht voor risicovolle soorten.
  - 1.1.1 Het continue reduceren van vogelaanvaringen. Essentiële stap is het huidige aantal van 7,2 vogelaanvaringen per 10.000 vluchten omlaag te brengen tot 4 vogelaanvaringen per 10.000 vliegtuigbewegingen;
  - 1.1.2 Jaarlijks reduceren van "risico van botsingen" op basis van bijna botsing (*near miss*) met risicovolle vogels waarbij in eerste instantie de focus ligt op "overzomerende ganzen".
- 1.2 Partijen leggen in dit convenant vast hoe zij zich op basis van hun verantwoordelijkheid zullen inspannen om bij te dragen aan de met elkaar samenhangende doelstellingen en de daaruit voortvloeiende afspraken. De centrale regie over dit convenant is primair een verantwoordelijkheid van de staatssecretaris, in deze vertegenwoordigd door het Directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

## **Concrete maatregelen**

### **2 Aanpassen operatie op basis van gedetecteerde risicovolle vogels**

#### **2.1 Ontwikkelen detectietechniek**

- 2.1.1 Schiphol zorgt voor de ontwikkeling van detectieapparatuur die zorgt voor realtime informatie over risicovolle vogels die het vliegp pad van vliegtuigen tijdens de start en landingsfase dreigen te kruisen;
- 2.1.2 In 2012 wordt detectieapparatuur getest rondom de Polderbaan;
- 2.1.3 De apparatuur wordt zo spoedig mogelijk geplaatst.

#### **2.2 Ontwikkelen operationeel concept**

- 2.2.1 Schiphol ontwikkelt in 2012 in samenwerking met de luchtvaartsectorpartijen een operationeel concept dat aangeeft welke informatie aan welke betrokkene ter beschikking moet worden gesteld voor welk besluit;
- 2.2.2 De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu legt op basis van het voorgestelde operationele concept op de kortst mogelijke termijn vast welke partij welke verantwoordelijkheid draagt.

### **3 Reductie van baankruisingen door risicovolle vogels**

#### **3.1 Vogelaantrekkende werking**

- 3.1.1 Het huidige systeem in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol van een verplichte "verklaring van geen bezwaar" voor nieuwe vogelaantrekkende bestemmingen door de IVW wordt binnen een straal van 6 km gehandhaafd. Voor een zone tussen de 6 en 13 km legt de staatssecretaris in het LIB vast dat de potentiële vogelaantrekkende werking van deze bestemmingen door het bevoegd gezag moet worden meegewogen in de besluitvorming;
- 3.1.2 Voor het gebied gelegen tussen de 6 en 13km van de luchthaven wordt onderzocht welke begrenzing en bijbehorende criteria moeten worden gehanteerd ten aanzien van benodigd onderzoek en te maken afweging ten aanzien van het risico op vogelaanvaringen. Het onderzoek zal nauw aansluiten bij het programma SMASH (Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer) en betreft een integrale uitwerking op basis van een kosten-batenanalyse van de 4 pijlers in het

convenant. De ruimtelijke doorwerking van met name het beperken van vogelaantrekkende bestemmingen in het programma SMASH en in de actualisering van het Luchthavenindelingsbesluit (AMvB LIB), vraagt uiteindelijk om een integrale afweging. Die kan het beste in het kader van het programma SMASH worden gemaakt. Uitgangspunt daarbij is dat gekozen wordt voor duurzame en doelmatige maatregelen vanuit het perspectief van veiligheid, gewenste ruimtelijke ontwikkeling, bedrijfsvoering agrariërs en effectief beheer. Partijen formuleren hiertoe gezamenlijk de onderzoeksopdracht en besteden dit uit aan een onafhankelijk bureau. Het onderzoek resulteert uiterlijk op 30 juni 2012 tot een gezamenlijke aanbeveling met betrekking tot de te hanteren criteria gericht op een realistische basis van te overwegen activiteiten in relatie tot proportionele effecten;

- 3.1.3 Voor de nader overeen te komen zone(s) gelegen tussen de 6 en 13 km nemen de bevoegde partijen uit de NRV het initiatief tot het opstellen van een vogeltoets op basis waarvan de vogelaantrekkende werking van bijvoorbeeld nieuwe natuur-, recreatie- en waterberginggebieden kan worden bepaald en borging in de daarvoor geëigende wet- en regelgeving. De aanbevelingen uit het onder 3.1.2. genoemde onderzoek vormen het kader hiervoor. In samenhang met het opstellen van deze toets zullen de criteria waaraan moet worden voldaan en welke weging plaatsvindt bij het bepalen van 'passende' maatregelen gezamenlijk worden uitgewerkt en vastgesteld.

### **3.2 Realiseren gewenste omvang van de populatie overzomerende ganzen**

- 3.2.1 De provincies leggen in overleg met de faunabeheereenheden voor de gebieden binnen een straal van 10 kilometer rond Schiphol vast welke omvang van de provinciale ganzenpopulatie acceptabel is zodat het maximum aan beheerinstrumenten kan worden benut;
- 3.2.2 De rijksoverheid draagt zorg om het belang van vliegveiligheid in de Wet natuur voldoende gewicht te geven en instrumenten voor het beheer ter beschikking te stellen;
- 3.2.3 De provincies zorgen voor een dusdanige inrichting van de faunabeheerketen dat ze betrokken partijen van voldoende juridische en beheersinstrumenten voorzien om de provinciale doelstelling te realiseren;
- 3.2.4 De provincies spannen zich in dat de streefwaarde voor de populatie daadwerkelijk wordt gerealiseerd met een wijze van beheer die onnodig lijden vermijdt en zo weinig mogelijk impact heeft op andere soorten.

### **3.3 Beperken foerageren van ganzen in de directe nabijheid van de start- en landingsbanen**

- 3.3.1 Voor agrarische percelen binnen een straal van 6 kilometer vanaf het banenstelsel wordt de betrokken agrarische ondernemers de mogelijkheid geboden om een 6 jarige overeenkomst te sluiten om graanresten direct na de oogst onder te werken. Daarvoor wordt een nader overeen te komen financiële vergoeding geboden.
- 3.3.2 Gezamenlijk worden alternatieven ontwikkeld om de bedrijfsvoering zodanig aan te passen dat het risico op risicovolle vogelaanvaringen wordt gereduceerd;
- 3.3.3 LTO bevordert de deelname aan de overeenkomsten om graanresten direct na de oogst onder te werken waarbij gestreefd wordt naar maximale deelname. Ingezet wordt op 75% van de graan percelen in 2012, en 100% in 2013.
- 3.3.4 Er wordt een stimuleringsprogramma opgesteld om foerageren direct rond de banen verder terug te dringen. Het kan daarbij gaan om alternatieve gewassen inpasbaar te maken in de agrarische bedrijfsvoering en alternatieve locaties voor foerageren op grotere afstand.

### **Monitoring en evaluatie**

#### 4 **Monitoring en evaluatie**

- 4.1 De mate van doelrealisatie wordt door Schiphol gemonitord door het bijhouden van het aantal vogelaanvaringen en de "near misses".
- 4.2 Schiphol monitort het risico van de verschillende soorten vogels.
  - 4.2.1 Indien daar aanleiding toe is voegt de NRV soorten toe aan de categorie "risicovol";
  - 4.2.2 Indien een soort wordt toegevoegd wordt binnen 6 maanden een plan van aanpak opgesteld.
- 4.3 De NRV stelt een monitoringsprogramma op waarbij de bijdrage van de verschillende sporen wordt gemonitord:
  - 4.3.1 Hoe vaak door welke partij is de vliegoperatie aangepast vanwege de verstrekte informatie ten aanzien van aanwezigheid van risicovolle vogels die de baan kunnen kruisen;
  - 4.3.2 De impact van een potentieel vogelaantrekkende bestemming op het aantal broedende en rustende risicovolle vogels bij de nieuwe bestemming;
  - 4.3.3 De omvang van de populatie binnen 10 km;
  - 4.3.4 Het aantal foeragerende ganzen in gebieden waar maatregelen zijn genomen ten opzichte van de gebieden waar geen maatregelen zijn getroffen;
  - 4.3.5 In het monitoringsprogramma wordt aangegeven op welke wijze de regie voor het totaal overzicht wordt belegd.
- 4.4 Op basis van de eerste metingen ten aanzien van "near misses" en de te verwachte effecten van de maatregelen zal de staatssecretaris uiterlijk in 2013 een "acceptable level of safety" vastleggen in het op basis van ICAO (International Civil Aviation Organization) regelgeving verplichte State Safety Program.
- 4.5 De NRV evalueert jaarlijks de voortgang in de onderscheiden sporen en de totale voortgang.
  - 4.5.1 Bij het niet realiseren van de veiligheidsdoelstellingen zullen voorstellen worden ontwikkeld om maatregelen te intensiveren dan wel subdoelen per maatregel te formuleren c.q. aan te scherpen;
  - 4.5.2 De NRV zal daarbij bezien of het gewenst is dat de provincies een meer integraal kader opstellen om de verschillende acties ten aanzien van bestemming, inrichting en beheer optimaal op elkaar af te stemmen;
  - 4.5.3 Indien de veiligheidsdoelstellingen structureel worden gerealiseerd, worden voorstellen gedaan waarbij aanscherpen van de doelstellingen en beperken van de maatregelen aan de orde kunnen zijn;
  - 4.5.4 De NRV rapporteert daarover aan de staatssecretaris.

#### **Bekostiging**

#### 5 **Bekostiging**

- 5.1 Naar redelijkheid en billijkheid zullen de kosten voor de diverse maatregelen over de betrokken partijen worden verdeeld. De financiering van de uit te voeren maatregelen is een gezamenlijke verantwoordelijkheid.
- 5.2 Startpunt is dat elke partij in beginsel de eigen kosten draagt van de uitvoering van maatregelen en monitoring:

5.2.1 De provincie Noord-Holland draagt de huidige kosten van het faunabeheer. Alle drie de provincies, Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht, dragen de kosten van monitoring.

5.2.2 I&M draagt de kosten van de vangacties als onderdeel van het faunabeheer.

5.2.3 I&M onderzoekt de mogelijkheden hoe de kosten van het foerageerspoor kunnen worden verhaald op de luchtvaartsector;

5.2.4 Initiatiefnemers dragen de kosten van onderzoek naar vogelaantrekkende werking en de noodzakelijke aanpassingen in de plannen en mitigerende maatregelen en de benodigde monitoring;

5.2.5 Schiphol draagt de kosten van het vogeldetectiesysteem en de monitoring van vogelaanvaringen en near misses;

5.2.6 Indien wordt besloten tot herinrichting van bestaande gebieden ten einde de vogelaantrekkende werking te verminderen zal bij het besluit ter zake worden aangegeven hoe de kosten worden verdeeld.

5.3 Bij de jaarlijkse evaluatie van het maatregelenpakket zal ook worden gezien of op basis van kosten efficiency aanpassingen gewenst zijn. In dat kader worden dan ook nadere afspraken gemaakt over de kostenverdeling.

5.4 Vooruitlopend op een regeling in het LIB worden jaarlijks afspraken gemaakt over de omvang van aanpassingen in de agrarische bedrijfsvoering en de verdeling van de kosten.

### **Communicatie en kennisuitwisseling**

- 6 De leden van de NRV zijn verantwoordelijk voor de eigen communicatie op basis van de volgende uitgangspunten:
  - 6.1 De leden stemmen informatie en communicatie over dit convenant met elkaar af;
  - 6.2 De aanpak moet in samenhang worden gezien. De leden van de NRV zullen zich inspannen om juist deze samenhang te benadrukken in hun communicatie;
  - 6.3 Indien de leden van de NRV worden benaderd over de aanpak van vogelaanvaringen zullen zij actief de NRV benoemen als samenwerkingsorgaan;
  - 6.4 Bij eventuele juridische procedures tegen één van de partijen stellen de leden van de NRV hun kennis ter beschikking aan de partij die zich moet verdedigen.

## **Juridische aspecten**

7.1 De ondertekenaars zijn zich ervan bewust dat de uitvoering van dit convenant mede afhankelijk is van de toepasselijke bestuursrechtelijke procedures. Partijen zullen zich naar beste vermogen inspannen de voor de uitvoering benodigde besluiten waarvoor zij bevoegd bestuursorgaan zijn te nemen.

7.2 Indien en zodra op enig moment blijkt dat door een uitspraak van de bestuursrechter dit convenant geheel of gedeeltelijk niet kan worden uitgevoerd, treden partijen met elkaar in overleg om te komen tot gewijzigde afspraken die zoveel mogelijk aansluiten bij wat in dit convenant is overeengekomen.

7.3 Indien een partij een verplichting uit dit convenant niet kan nakomen omdat een daarvoor benodigd besluit niet tot stand is gekomen dan wel niet onherroepelijk is geworden, levert dit geen tekortkoming op.

7.4 De ondertekening van LTO Noord van dit convenant geschiedt onder de opschortende voorwaarde dat uiterlijk 1 juli 2012 overeenstemming is bereikt over de financiële vergoeding voor het direct na de oogst onderwerpen van de graanresten. Indien voornoemde overeenstemming op 1 juli 2012 niet is bereikt is LTO Noord niet langer gebonden aan de inhoud van het convenant.

8 Dit convenant laat het bij en krachtens de wet bepaalde en de beleidsvrijheid van de minister van I&M, provincies en de betrokken gemeenten onverlet waarbij betrokken bestuursinstanties zoveel mogelijk de intenties uit dit convenant zullen volgen.

9 Indien één of meer wettelijke procedures als gevolg van door derden aangewende rechtsmiddelen en/of als gevolg van door onafhankelijke adviseurs uitgebrachte adviezen, leiden tot uitkomsten die zodanig ingrijpend zijn dat een ongewijzigde uitvoering van dit convenant in redelijkheid en billijkheid niet mogelijk is, plegen de ondergetekenden over de gevolgen daarvan zo spoedig mogelijk overleg.

10 Dit convenant treedt in werking bij ondertekening door alle partijen en is van kracht tot 2015 tenzij partijen een nieuw convenant afsluiten in deze plaats, of zoveel eerder indien partijen dit gezamenlijk besluiten.

11.1 Mocht een partij bij de uitvoering van dit convenant vaststellen dat een bepaling daarvan uitwerking behoeft om aan haar doel te beantwoorden, dan treden partijen in overleg. In dit overleg komen zij een zodanige aanvulling op dit convenant overeen dat deze aan zijn doel beantwoordt.

11.2 Partijen treden met elkaar in overleg indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen welke van dien aard zijn dat naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van dit convenant niet mag worden verwacht. Zij zullen bezien voor wiens rekening de onvoorziene omstandigheden behoort te komen en zullen zo nodig dit convenant daaraan aanpassen.

12 Partijen en derden kunnen aan dit convenant in geen enkel opzicht rechten ontleen.

13 De tekst van dit convenant wordt binnen een maand na de inwerkingtreding in de Staatscourant gepubliceerd.

14 Met het ondertekenen van deze verklaring verklaart ondergetekende zich op zijn positie in te zullen spannen dat de vier sporenaanpak tot stand komt waarbij iedere organisatie en overheid bijdraagt vanuit zijn specifieke verantwoordelijkheden en bevoegdheden.

## NOTA VAN TOELICHTING

Een botsing tussen een vogel en een vliegtuig komt regelmatig voor, met name in de start- en landingsfase. Het vliegtuig bevindt zich dan op de hoogte waar ook de vogels het meest frequent vliegen. Rond Schiphol is het aantal botsingen de afgelopen jaren gestegen van 4,2 tot ruim 7 per 10.000 vluchten. Dit brengt grote risico's voor de veiligheid van passagiers en bemanning en hoge kosten voor de luchtvaartmaatschappijen met zich mee.

Bij de bouw van vliegtuigen wordt rekening gehouden met de impact van een aanvaring met vogels. Zo moet een motor blijven functioneren na een botsing met een vogel tot 1,5 kilo. De techniek kent echter zijn beperkingen. Zware vogels zoals zwanen, ganzen of reigers en vogels die zwermen vormen zoals Kievieten of spreeuwen vormen een bedreiging voor de luchtvaartveiligheid. Zware vogels die zwermen vormen zoals ganzen staan aan de top qua bedreiging. De botsing tussen een negental ganzen en een vliegtuig van Royal Air Maroc op 6 juni 2010 leidde tot motoruitval en forse problemen om het toestel veilig aan de grond te krijgen.

Het doel van dit convenant is het voor de vliegoperatie op Schiphol jaarlijks reduceren van het risico van botsingen tussen vliegtuigen en vogels met daarbij specifiek aandacht voor risicovolle soorten.

De partijen leggen in het convenant vast hoe zij zich in nauwe samenwerking de komende jaren zullen inspannen om bij te dragen aan de uitvoer van een maatregelenpakket dat het risico van botsingen tussen vliegtuigen en vogels reduceert. Het maatregelenpakket is in onderling overleg opgesteld. Het convenant heeft een looptijd van 3 jaar (tot 2015) en kan in onderling overleg worden gewijzigd. De looptijd van het convenant staat los van het feit dat de uitvoering van sommige maatregelen meer tijd in beslag kan nemen of een langere looptijd hebben.

In het convenant wordt een viertal concrete sporen uitgewerkt. Deze moeten nadrukkelijk in samenhang worden gezien. De ondertekenaars zijn er van overtuigd dat alleen dan het doel kan worden bereikt en de maatschappelijke effecten aanvaardbaar zijn.

Twee sporen zijn generiek: aanpassen van de operatie als er risicovolle (groepen) vogels worden gesignaleerd en het voorkomen van nieuwe vogelaantrekkende bestemmingen.

- Schiphol heeft het initiatief genomen om tot een belangrijke innovatie van vogeldetectie apparatuur te komen. Inzet is realtime een onderscheid te maken tussen vogels in relatie tot het risico van verschillende vogels en de vliegpaden van de vliegtuigen. Parallel aan de technische innovatie wordt gewerkt aan een operationeel concept. Aspecten als benodigde kwaliteit van de informatie, risicobeoordeling en verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid worden uitgewerkt.
- De overheden scherpen het beleid ten aanzien van nieuwe vogelaantrekkende bestemmingen aan. Voorkomen moet worden dat er veel meer vogels komen en dus een groter risico op aanvaringen. Gezien het uitgangspunt het risico op vogelaanvaring te verminderen is het zoveel mogelijk beperken daarvan een logische stap. Het bestaande regiem binnen de 6 km ten aanzien van nieuwe vogelaantrekkende werking met een verplichte 'geen bezwaar verklaring' van de ILT wordt gecontinueerd. De internationale luchtvaart afspraken (ICAO) geven aan dat voor bepaalde risicosoorten overwogen dient te worden om het gebied waarbinnen kritisch wordt gekeken naar nieuwe bestemmingen en de wijze van inrichten en beheren uit te breiden van 6 km naar tenminste 13 km. De begrenzing van dit gebied en de mogelijke onderverdeling in verschillende zones worden bepaald op basis van nader onderzoek. In dit gebied cq zones blijft de direct betrokken overheid verantwoordelijk voor de integrale beoordeling op basis van de te verwachten fauna-effecten van de nieuwe bestemmingen. Tenslotte worden bestaande vogelrijke gebieden beoordeeld op mogelijkheden om bij te dragen aan het beperken van vogelaanvaringen.



Twee sporen zijn specifiek gericht op de meest risicovolle soorten, de overzomerende ganzen, te weten populatiebeheer en het beperken van foerageermogelijkheden.

Er is een drietal redenen om prioriteit te geven aan overzomerende ganzen:

- 1) De omvang van de populatie neemt exponentieel toe en daarmee het risico;
- 2) Vanwege het gedrag. Overzomerende ganzen trekken dagelijks van rust- en broedgebieden naar foerageergebieden. Ze kruisen daarbij zeer frequent de banen van vliegtuigen;
- 3) Het gaat om zware vogels die in groepen vliegen. Daardoor zal er bij een botsing met een vliegtuig zeer waarschijnlijk sprake zijn van fatale schade.

De provincies nemen maatregelen om de populatie van overzomerende ganzen in de omgeving van Schiphol te reduceren. Om alle wettelijke instrumenten te kunnen benutten zullen de provincies een streefpopulatie dienen te benoemen. Daarbij wordt de omvang van de populatie van de eeuwwisseling gehanteerd. Tot dat moment was er sprake van een redelijk stabiel aantal. Daarna is die exponentieel gegroeid. Deze groei was niet alleen nadelig voor de luchtvaartveiligheid, maar ook voor de landbouw en overige natuur. Reden voor natuurbeheerders en agrariërs de handen ineen te slaan in de Ganzen7 en te pleiten voor een forse reductie van het aantal overzomerende ganzen. Door een op het verleden gebaseerde referentie wordt het maatschappelijk draagvlak vergroot. Aangezien de omvang van de populatie toen een factor vijf lager lag wordt het risico voor vogelaanvaringen sterk teruggebracht.

Grootschalig ingrijpen in een populatie is een complex probleem. Het jaarrond schieten van grote aantallen ganzen verdient niet de voorkeur. Afhankelijk van plaats en tijdstip heeft inzet van een combinatie van verschillende maatregelen die de vliegveiligheid zo min mogelijk in gevaar brengen de voorkeur, waaronder vang- en dodingsacties in de ruiperiode.

- Binnen een straal van 6 km van het banenstelsel van Schiphol is het gewenst dat de oogstresten van graan zo snel mogelijk worden ondergewerkt. Deze resten trekken overzomerende ganzen aan. Deze maatregel is inpasbaar binnen een normale agrarische bedrijfsvoering. De kosten worden aan de agrariërs vergoed. Uitgangspunt daarbij zal een advies zijn dat door het Landbouw Economisch Instituut wordt opgesteld. De kosten van deze aanpak worden op de luchtvaartsector verhaald. Gezien het grote maatschappelijke belang, dat ook door de agrariërs wordt onderkend, mag worden verwacht dat voor alle betrokken percelen overeenkomsten kunnen worden gesloten. Er is gekozen voor vrijwillige deelname omdat vrijwilligheid naar verwachting leidt tot maximale naleving. De keuze voor meerjarige contracten leidt voor de agrariërs en de luchtvaart tot grotere zekerheid.
- Naast het onderwerken van graanresten na de oogst worden alternatieven ontwikkeld zoals kweek van olifantgras of wisselteelt. In onderling overleg zal worden gezien hoe tot een optimale en flexibele aanpak kan worden gekomen.
- Door de overheden en Schiphol wordt een stimuleringsprogramma voor alternatieve gewassen ontwikkeld. Daarbij wordt aangesloten op de duurzaamheidsdoelstellingen van overheid en luchthaven.

Zoals uit de beschrijving hiervoor blijkt, behoeven voor de verschillende sporen niet dezelfde werkingsgebieden te worden gehanteerd.

Voor de aanpassing van de operatie heeft 'slechts' naar de routes van vliegtuigen gekeken te worden. Bij het operationeel concept kan rekening worden gehouden met het feit dat vliegtuigen in de startfase of bij een doorstart met vol motorvermogen kwetsbaarder zijn dan in de landingsfase als de motoren met laag vermogen draaien.

Op 6 km afstand van de start- en landingsbanen bevinden de vliegtuigen reeds op een hoogte waarop er nauwelijks nog sprake is van dagelijkse vluchtbewegingen. Het huidige LIB beperkt zich dan ook tot dit 6 km gebied.

Met populatiebeheer binnen 10 km wordt een buffer gelegd rondom het gebied waarin de beperkingen echt moeten worden gerealiseerd. Daarmee wordt recht gedaan aan het gegeven dat

100% 7 x 24 uur beheer niet realistisch is en het vlieggedrag van vogels slechts beperkt kan worden beïnvloed.

Op basis van de wereldwijde ervaringen geeft de ICAO aan dat tot op een afstand van 13 km vanaf het banenstelsel van de luchthaven rekening moet worden gehouden met de mogelijkheid dat vogelaantrekkende bestemmingen tot een verhoogd risico leiden. Daarom dient dit aspect tot op die afstand expliciet in de besluitvorming te worden betrokken door het bevoegd gezag. De wijze waarop dat gebeurt wordt binnen een straal van 6 km vanaf het banenstelsel getoetst door de inspectie. Op grotere afstand wordt dat overgelaten aan het bevoegd gezag. De betrokken partijen zullen met een aanbeveling ter zake komen. Uitvoering van de ICAO aanbeveling is extra van belang nu Nederland een voorloper zal zijn in een nieuwe aanpak met verantwoordelijkheden en er extra kosten ontstaan voor de internationaal opererende luchtvaartmaatschappijen.

Naast het in gang zetten van concrete maatregelen bevat het convenant afspraken over monitoren en evaluatie. Daaruit zal moeten blijken of de activiteiten het effect opleveren dat nu verwacht wordt.

- De huidige informatie beperkt zich tot het aantal vogelaanvaringen. Dit wordt uitgebreid met het monitoren van bijna botsingen: vogel en vliegtuig waren zo dicht bij elkaar dat het slechts puur geluk is dat er geen botsing heeft plaatsgevonden. Op deze manier ontstaat er een beter beeld van het risico en de effectiviteit van de maatregelen;
- Momenteel zijn er slechts voor overzomerende ganzen specifieke maatregelen genomen. Door de effecten van andere vogels goed te monitoren wordt er voor gezorgd dat risico's van andere soorten tijdig worden gesignaleerd en aangepakt;
- Voor elk van de vier sporen wordt aangegeven wie die moet monitoren. Hierdoor wordt verzekerd dat de NRV de informatie krijgt die nodig is om de effectiviteit van de aanpak te evalueren.

De staatssecretaris zal zo snel als dat mogelijk is de doelstelling voor het risico op vogelaanvaringen vastleggen als een " acceptabel level of Safety". Hiermee ontstaat er een formele maatgevende referentie voor de evaluaties.

Het terugdringen van het risico op vogelaanvaringen brengt de nodige kosten met zich mee. Het gaat daarbij niet alleen om geld, maar ook om de invloed op de ruimtelijke kwaliteit en natuurwaarden. Daarom wordt bij evaluatie ook bezien of de doelstelling wellicht met een lichter regime aan maatregelen kan worden gerealiseerd.

Tenslotte zijn er in het convenant afspraken over de kostenverdeling, gezamenlijke communicatie, juridische aspecten en werkingsduur opgenomen.

## ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

### art 1 Doelstelling

Art 1.1 De doelstelling van het convenant moet aan meerdere eisen voldoen:

- Directe relatie met luchtvaartveiligheid;
- De totale vogelaanvaringsproblematiek dient centraal te staan en niet slechts de soorten die nu het meeste aandacht vragen;
- Overkoepelend, zodat de bijdrage van de verschillende sporen kan worden getoetst (dus geen doelen per spoor).

In het convenant wordt hier invulling aan gegeven door een tweetal subdoelen te onderscheiden:

1) Als eerste het terugdringen van het totale aantal vogelaanvaringen op Schiphol: van ruim 7 nu naar 4 per 10.000 vluchten. Hiermee wordt ingezet op het omkeren van de trend van de laatste jaren. Elke vogelaanvaring die wordt gerapporteerd had enige schade tot gevolg en is daarmee een zeker risico voor de luchtvaartveiligheid. Deze index wordt al langjarig gemeten en op vele vliegvelden in de wereld. Daardoor is monitoren van de richting waarin de problematiek zich beweegt en een internationale benchmark mogelijk. Het aantal botsingen met risicovolle soorten is maar een klein deel van het totale aantal botsingen.

Voor het reduceren van het totaal aantal aanvaringen zijn de activiteiten van de luchthaven binnen de hekken essentieel.

2) Het convenant introduceert een nieuwe maat voor vogelaanvaringen: "risico van botsingen".

Deze nieuwe maat moet op een tweetal aspecten tot verbetering leiden:

- Door te kijken naar 'near misses' ontstaat een beter zicht op de kans van een vogelaanvaring. Het begrip 'near miss' wordt uitgewerkt in tijd: hoeveel tijd zat er tussen vogel en vliegtuig die op dezelfde plek waren, en ruimte: wat was de minimale afstand wanneer de vliegpaden zich net niet gekruist hebben. Vooruitlopend op operationalisering van het begrip en de beschikbaarheid van adequate monitoring zal het aantal baankruisingen worden benut.
- Door te kijken naar 'risicovolle vogels' wordt de relatie gelegd met de gevolgen. Bij de uitwerking zullen gewicht en aantallen een belangrijke rol spelen.

Deze doelstelling sluit beter aan op luchtvaartveiligheid maar vergt nog veel ontwikkeling. Door ze gedurende enige tijd naast elkaar te hanteren ontstaat inzicht in de relatie tussen beiden.

Ook zonder langjarige reeksen van geregistreeerde near misses is het voor alle experts duidelijk dat de overzomerende ganzen zoals de grauwe gans, canadese gans en nijlgans, een belangrijke bijdrage leveren aan het 'risico van botsen'. De grote aantallen in de directe omgeving van Schiphol en hun dagelijkse trekgedrag betekenen een groot aantal baankruisingen en ongetwijfeld een aantal near misses en dus een grote kans. Het gewicht van een individuele gans leidt bij een botsing al gauw tot grote gevolgen. En het gegeven dat ze in groepen vliegen betekent bij een botsing met een vliegtuig al gauw dat er ernstige gevolgen kunnen volgen.

Art 1.2 In het convenant wordt direct aangegeven dat partijen zich niet vastleggen op het resultaat maar wel toezeggen zich in te spannen om de doelen te realiseren door de activiteiten te ontplooiën. In de artikelen 7 tot 14 wordt verder uitgewerkt wat dat betekent in juridisch opzicht.

### Art 2 Aanpassing operatie

Schiphol neemt herkenbaar de verantwoordelijkheid om dit spoor te ontwikkelen. Voor zowel de detectie apparatuur als het operationeel concept wordt kort weergegeven welke innovatieve ontwikkelingen er nog nodig zijn om te kunnen starten. Met het benoemen van 2012 als testjaar moment, wordt gegarandeerd dat het spoor gelijk oploopt met de andere sporen. Ontwikkeling detectietechniek en aanpassing operatie concept krijgen evenveel aandacht. Voor de ontwikkeling

van het operatieconcept (CONOPS) stemt Schiphol met direct betrokken partijen zoals de LVNL en VNV af.

De toedeling van verantwoordelijkheden aan partijen om informatie ter beschikking te stellen en te besluiten al of niet te handelen ligt bij de staatsecretaris. Op het moment dat de verantwoordelijkheden worden vastgelegd ontstaat ook de verplichting om de detectie apparatuur operationeel te hebben, de informatie adequaat ter beschikking te stellen en op basis daarvan te handelen. Van vrijblijvendheid is dan geen sprake meer. Bij het toepassen daarvan zal nadrukkelijk rekening worden gehouden met aansprakelijkheidsvraagstukken en de internationale regels. Indien nieuwe regelgeving moet worden opgesteld of internationale afspraken moeten worden gemaakt zullen daartoe de nodige acties worden ontplooid.

Tevens zorgt besluitvorming van overheidswege dat er een democratische controle is op de afweging of de ontwikkelingen ver genoeg gevorderd zijn om daadwerkelijk toe te passen.

### **Art 3 Reductie van aantallen kruisingen van vogels met vliegbanen vliegtuigen met accent op risicovolle vogels**

#### **Art3.1 Vogelaantrekkende werking**

Allereerst wordt aangegeven dat het bestaande beleid uit het LIB wordt gecontinueerd. De inzet van het convenant is versterking van de inzet; dus kan er geen sprake zijn van versoepeling van de bestaande situatie.

In het convenant wordt de ICAO aanbeveling om tot 13 km kritisch te zijn op vogelaantrekkende werking ingevuld door te onderzoeken welke eisen aan onderzoek en afweging van vogelaantrekkende werking moeten worden gesteld om effectief bij te dragen aan vergroting van de vliegveiligheid. Uitgangspunt is dat de 13 km van ICAO nader moet worden uitgewerkt gezien het gegeven dat de omstandigheden in de omgeving van luchthavens verschillen. Het onderzoek moet duidelijkheid geven over de effectiviteit van te hanteren criteria voor het toetsen van vogelaantrekkende werking in relatie tot de omvang van dit gebied. Daarbij zal er een goede afweging moeten worden gemaakt tussen de effectiviteit van de vergroting van het gebied met toetsing op vogelaantrekkende werking en de effecten op ruimtelijke ontwikkelingen. Om tot een goede afweging te komen is inzicht in de effecten van de vier pijlers nodig. In het onderzoek zal onderscheid worden gemaakt tussen het gebied van 6-10km, 10-13km. In de eerste is momenteel al sprake van intensief populatie beheer in verband met de luchtvaartveiligheid. De noodzaak van afstemming daarmee is evident. In het gebied tussen de 10 en 13 km en daarbuiten moet in het onderzoek nadrukkelijk aandacht worden besteed aan aard en omvang van het lokale risico en de passende maatregelen. Dit benadrukt de noodzaak van een goede monitoring.

Het onderzoek betreft dus een zorgvuldige en integrale uitwerking en afweging die uitgaat van een kosten-batenanalyse, waarin helder is wat de effecten zijn, hoe de verschillende sporen zich tot elkaar verhouden in termen van kosten/baten en waarin samenhang en doeltreffendheid van de pijlers in beeld zijn gebracht. De ruimtelijke doorwerking van met name het beperken van vogelaantrekkende bestemmingen in de SMASH regio en in de actualisering van het Luchthavenindelingsbesluit (AMvB LIB), vraagt uiteindelijk om een integrale afweging. Die kan het beste in het kader van SMASH worden gemaakt.

Op basis van het onderzoek werken verantwoordelijke partijen uit de NRV de criteria voor de vogeltoets uit.

Uitgangspunt is alleen die informatie te verzamelen en in de besluitvorming betrekken waarvan uit het onderzoek blijkt dat de potentiële beïnvloeding van de luchtvaartveiligheid van de vogelaantrekkende werking significant is en een kosteneffectieve alternatieve aanpak niet voor handen. Bij de uitwerking van de toets zal tenminste aandacht worden besteed aan de volgende elementen:

1. De schaal en impact van de ingreep;
2. De aard van de omgeving;

### 3. De afstand tot de luchthaven.

Bij de uitwerking worden de ICAO aanbevelingen betrokken. Daarin wordt een zeer beperkt aantal concrete bestemmingen zoals bijvoorbeeld viskweekvijvers en open vuilopslag expliciet genoemd als potentieel vogelaantrekkelijk.

De toets zal ook in beeld brengen welke mitigerende maatregelen kunnen worden genomen. Het bevoegd gezag kan dat meenemen in de overweging een bepaalde bestemming toe te staan.

Bij de uitwerking zal rekening worden gehouden met de volgende uitgangspunten. In het huidige LIB is conform de ICAO aanbeveling voor een beperkt aantal bestemmingen een verklaring van geen bezwaar vereist binnen een straal van 6 km.

Slechts voor die bestemmingen, met bij behorende omvang, zal worden gezien of en zo ja wanneer het gewenst is dat ook tussen de 6 en 10 km een expliciete afweging door het bevoegd gezag wordt gemaakt.

Er wordt hierbij prioriteit gegeven aan de zone binnen de 10 km omdat daarmee wordt aangesloten bij het bestaande beleid van de provincie waarbij te omvangrijke populaties overzomerende ganzen binnen 10 km als risicovol worden beschouwd.

Voor de zone tussen de 10 en de 13 km zal nader worden gezien tot welke begrenzing en/of zonerings en welke bijbehorende criteria voor het beperken van de vogelaantrekkende bestemmingen moeten worden gehanteerd. Deze aanpak moet er toe leiden dat kleinschalige ingrepen, aanpassingen in het stedelijke gebied en activiteiten op een afstand groter dan 10 km slechts bij hoge uitzondering expliciet op het effect voor de luchtvaart behoeven te worden beoordeeld.

Bij de integrale afweging kan ook worden betrokken welke mitigerende maatregelen kunnen worden genomen.

Als de mogelijkheden van mitigatie essentieel zijn voor het toestaan van een nieuwe bestemming vergt een goed ruimtelijk ordeningsbeleid dat het bevoegd gezag voor dat bestemmingsplan waarborgt dat die maatregelen dan ook worden gerealiseerd. Conform de bestaande praktijk is het is aan het bevoegd gezag of dat op eigen kosten gebeurt of ten laste van de initiatiefnemer wordt gebracht.

Er zullen aanbevelingen worden opgesteld ten aanzien van de informatie die beschikbaar dient te zijn om het potentiële risico voor de luchtvaart van een vogelaantrekkende bestemming te kunnen beoordelen. Deze aanbevelingen zullen aan bevoegd gezag ter beschikking worden gesteld om hen te assisteren in hun taak uitoefening.

#### **Art 3.2 Realiseren gewenste omvang van de populatie overzomerende ganzen**

Er wordt expliciet vastgelegd dat de provincies een streefpopulatie moeten vaststellen voor overzomerende ganzen, mede rekening houdend met de luchtvaartveiligheid. Voor het inzetten van ontheffingen van het verbod op doden van vogels is het noodzakelijk om een streefpopulatie te benoemen. Zoals in de algemene toelichting is aangegeven is de populatie van overzomerende ganzen exponentieel gegroeid. Vanuit een integrale afweging van belangen ligt het voor de hand om een streefpopulatie te benoemen voor overzomerende ganzen die nauw aansluit bij de populaties van voor die groei. Vanuit die benadering heeft de provincie Noord-Holland een streefpopulatie van 1.000 broedparen benoemd binnen de 10 km zone rondom Schiphol (momenteel ongeveer 10.000 exemplaren).

Om een effectieve aanpak in de omgeving van Schiphol mogelijk te maken is aansluiten bij de landelijke voorstellen van de Ganzen 7 een manier om te voorkomen dat overzomerende ganzen uit de rest van Nederland zich op de opengevallen plaatsen vestigen.

In de huidige aanpak van het beheer hebben de Faunabeheereenheden, de Wildbeheereenheden en individuele jagers de belangrijkste rollen. Deze opzet is vorm gegeven voor situaties waarbij de grondgebruikers schade ondervinden van fauna. Bij luchtvaartveiligheid spelen andere belangen en andere beheersbehoeften. De provincies zullen bezien of deze aanpak voldoende effectief is en nemen op zich om deze zo nodig aan te passen. Daarbij kan ook het inzetten van professionele beheerders aan de orde komen.

Grootschalig ingrijpen in een populatie is een complex probleem. Het jaarrond schieten van grote aantallen ganzen verdient niet de voorkeur. Afhankelijk van plaats en tijdstip heeft inzet van een combinatie van verschillende maatregelen die de vliegveiligheid zo min mogelijk in gevaar brengen de voorkeur, waaronder vang- en dodingsacties in de ruiperiode.

### **Art 3.3 Beperken foerageren van ganzen in de directe nabijheid van start- en landingsbanen**

Grote groepen overzomerende ganzen foerageren graag op net geoogste graanakkers. De achtergebleven graankorrels zijn een welkome maaltijd. Door snel na de oogst de resten onder te werken wordt een invasie van ganzen voorkomen. Deze maatregel brengt wel extra kosten met zich mee maar is in algemene zin goed inpasbaar in de bedrijfsvoering en heeft een positief effect op de bodem.

De ondertekenaars van het convenant zijn er van overtuigd dat het grote maatschappelijke belang van de luchtvaartveiligheid en de relatief beperkte last voor de agrariërs er toe zal leiden dat reeds in het eerste jaar 75% van de betrokken agrariërs bereid is maatregelen te treffen.

Een aantal ondernemers zal reeds voor dit jaarafzetcontracten hebben gesloten waardoor ze niet in 2012 al kunnen overgaan tot het onderwerken van de graanresten na de oogst. Gezien het belang van de luchtvaartveiligheid en het gegeven dat er nationaal gezien geen tekort is aan stro moet het mogelijk zijn om in 2013 tot 100% deelname te komen.

Uitgangspunt is dat de agrariërs vanuit hun maatschappelijke verantwoordelijkheid de afspraken maken. Voor het versneld onderwerken van de graanresten zullen de betrokken agrarische ondernemers een financiële vergoeding voor hun medewerking ontvangen... In deze vergoeding zullen ten minste de directe onkosten worden meegenomen verbonden aan: kosten van het onderwerken van het stro, de positieve gevolgen voor vervolggewas en bodemvruchtbaarheid op langere termijn, de kosten aan het verkoopklaar maken van het stro en de opbrengsten van het stro.

Overeengekomen is dat het Landbouw Economisch Instituut een analyse maakt van de redelijkerwijs te vergoeden kosten.

De afspraken zullen worden vastgelegd in zesjarige contracten op basis van vrijwilligheid. Dat geeft voor alle partijen zekerheid en beperkt de uitvoerings- en handhavingskosten. In onderling overleg zal worden bezien hoe het mogelijk wordt om afspraken te wijzigen, mits die tenminste de zelfde bijdrage leveren aan het beperken van foerageren door risicovolle vogels.

Schiphol heeft de mogelijkheid om de kosten van activiteiten ten behoeve van de luchtvaart via de havengelden aan de luchtvaartmaatschappijen in rekening te brengen. Deze mogelijkheid zal worden benut om de kosten te dekken.

In de praktijk blijft het risico bestaan dat graan t.g.v. de weersomstandigheden gaat legeren en is ook in een bewerking onderwerken praktisch niet goed uitvoerbaar. De inzet op alternatieve gewassen wordt daarom gecontinueerd. Schiphol zal daar een belangrijke rol bij spelen gezien de inzet op duurzaamheid en biobrandstoffen.

Het ganzenbeleid is nog volop in ontwikkeling. Een van de aspecten die daarin de nodige aandacht krijgt is het beïnvloeden van het gedrag door gebieden zodanig in te richten en te beheren dat de ganzen daar gaan foerageren en daarmee de overlast elders beperken.

Gezamenlijk (bijvoorbeeld door LTO, agrariërs, gemeente Haarlemmermeer, ministeries van EL&I en IenM) worden alternatieven ontwikkeld om de bedrijfsvoering zodanig aan te passen dat het risico op risicovolle vogelaanvaringen wordt gereduceerd.

Zodra er zicht is op effectiviteit van die aanpak of pilots worden ontwikkeld zal worden gezien welke mogelijkheden dat in de omgeving van Schiphol biedt. Dit aspect zal expliciet bij de evaluaties worden betrokken.

#### **Artikel 4 Monitoring en evaluatie**

##### **Art 4.1 De mate van doelrealisatie wordt door Schiphol gemonitord door het bijhouden van het aantal vogelaanvaringen en de "near misses"**

De verantwoordelijkheid om de near misses, de basis doelstelling van het convenant, te monitoren wordt bij Schiphol neergelegd. Daarbij zal worden gezien in welke mate de detectieapparatuur ten behoeve van het spoor aanpassing operatie kan worden benut.

Zoals aangegeven moet nog een aantal aspecten in de doelstelling worden uitgewerkt. Er zullen operationele afspraken worden gemaakt waarbij rekening wordt gehouden met wat in een bepaalde fase redelijkerwijs te monitoren. Schiphol doet op basis van ervaringen en technische ontwikkelingen voorstellen over de mogelijke aanpassingen van de definitie van *near misses*.

##### **Art 4.2 Schiphol monitort het risico van de verschillende soorten vogels**

Zoals in de algemene toelichting aangegeven zijn er meerdere factoren die maken dat een bepaalde vogelsoort als "risicovol" moet worden bestempeld. Schiphol verzamelt gegevens ten aanzien van frequenties van aanvaringen en impact. Zodra dat uitvoerbaar is worden near misses daaraan toegevoegd. Op basis daarvan kan worden besloten of er nieuwe risicovolle soorten moeten worden toegevoegd.

##### **Art 4.3 Monitoren van de bijdrage van de verschillende sporen**

Uitgangspunt is dat er een zo efficiënt mogelijk monitoringsprogramma wordt opgesteld. De effecten van de verschillende sporen dienen daarbij herkenbaar aan de orde te komen zodat de effectiviteit van de viersporen kan worden beoordeeld.

Bij het opstellen van het programma dragen de verschillende partijen op basis van hun primaire verantwoordelijkheid bij. Bij voordelen van synergie zal nader worden gezien of die kunnen worden benut voor intensivering van het monitoren of evenredige worden verdeeld.

- Schiphol zal in principe zelf het effect op de operatie meten;
- Het bevoegd gezag dat toestemming geeft voor een nieuwe potentieel vogelaantrekkende bestemming beziet of het mogelijk is deze voor looptijd van dit convenant de kosten in een exploitatieverordening op te nemen;
- De provincies dienen nader te bepalen welke rol de fauna- en wildbeheereenheid hebben bij het monitoren van de feitelijke populaties. Mocht worden besloten tot verdere professionalisering dan licht het voor de hand om ook de taken t.a.v. monitoren heroverwogen te worden;
- De voortgang van het areaal waarvoor foerageer beperkende afspraken zijn gemaakt wordt nadrukkelijk bijgehouden.
- De verschillende informatie stromen moeten worden gebundeld en eventuele blinde vlekken ingevuld. De NRV draagt er zorg voor dat de regiefunctie helder wordt belegd. Dat kan bij één van de partijen, waarbij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu voor de hand ligt, of een ter zake deskundig instituut zoals Alterra.

#### **Art 4.4 "Acceptable level of safety" vastleggen in State Safety Program**

Op basis van een goede definitie van wat precies onder een "near miss" moet worden verstaan en welk niveau van veiligheid er op basis van maatregelen kan worden gerealiseerd wordt formeel de doelstelling vastgelegd. Hiermee moet een realiseerbare, ambitieuze en relevante doelstelling worden vastgelegd. Met het formeel vastleggen wordt ook noodzaak van het realiseren van deze doelstelling benadrukt. De basis voor een effectief maatregelen programma wordt versterkt.

#### **Art 4.5 De NRV evalueert jaarlijks de voortgang in de onderscheiden sporen en de totale voortgang**

In de voorgaande artikelen is het verzamelen van gegevens en het concretiseren van de doelen belegd. De regievoerder op het monitoringsprogramma dient zorg te dragen voor de integrale basis voor de beleidsmatige beoordeling door de NRV. Dit artikel beschrijft de aanpak die de NRV zal hanteren bij de evaluatie van de aangeleverde informatie. De eerste inzet is op het realiseren van de luchtvaartveiligheidsdoelen. In tweede instantie zal worden bezien of dat op de meest efficiënte wijze plaatsvindt. Daarbij zal nadrukkelijk worden bezien of de vier sporen niet te onafhankelijk van elkaar worden geoptimaliseerd. Uitgangspunt is de integrale aanpak. Als de optimalisatie per spoor niet leidt tot voldoende samenhang zal een aanpak met een beheersplan onder verantwoordelijkheid van de provincie nadrukkelijk worden overwogen.

Tenslotte wordt aangegeven dat bij realiseren van de doelstellingen twee opties aan de orde zijn. De NRV zal de staatssecretaris adviseren of aanscherping van de doelen of versoepelen van de maatregelen aan de orde is. Deze keuze vergt een afweging van zeer verschillende aspecten. Een kosten-batenafweging is daarbij een hulpmiddel maar niet meer dan dat.

#### **Artikel 5 Bekostiging**

Het uitgangspunt is dat partijen met verantwoordelijkheid voor de uitvoering van maatregelen in beginsel zelf de kosten dragen. Voor het dragen van de kosten gelden daarbij wel de uitgangspunten van redelijkheid en billijkheid. Concreet betekent dat dat wanneer vanuit de NRV een intensivering wordt gevraagd van bepaalde maatregelen, dit in verhouding moet zijn met wat op grond van de verantwoordelijkheid en rol van de uitvoerende partij van hen verwacht mag worden. Als de kosten die verantwoordelijkheid overstijgen, zal in NRV verband worden bekeken hoe de kosten tussen partijen opnieuw verdeeld kunnen worden.

Dit doet zich op dit moment reeds voor ten aanzien van de kosten van het faunabeheer. De provincie is in beginsel slechts verantwoordelijk voor het scheppen van de beleidsmatige en juridische randvoorwaarden voor het faunabeheer. De extra inzet op uitvoering door de WBE door financiële ondersteuning zal voorsnog worden gecontinueerd. De kosten voor de vang actie in de rui periode zal door I&M worden gedragen. Voor wat betreft faunabeheer geldt dat de provincie Noord-Holland de huidige kosten van het faunabeheer draagt.

Bovendien streeft de NRV er naar dat de totale maatschappelijke kosten van de aanpak zo beperkt mogelijk blijven en de vier sporen in een optimale balans met elkaar worden uitgevoerd. Dat kan er toe leiden dat op basis van een goede in 2011-2012 uit te voeren kosten-batenanalyse er verschuivingen gewenst zijn.

Dan kan er een situatie ontstaan dat de kosten voor de ene partij toenemen en voor een andere partij dalen. In dat geval kan het gewenst zijn om afspraken te maken over een andere kosten verdeling ten einde draagvlak te krijgen voor een maatschappelijk zo kosten efficiënt mogelijke aanpak.

Indien besloten wordt tot aanpassingen van de inrichting met behoud van de bestaande functies dan zal nader moeten worden bezien hoe de kosten moeten worden verdeeld. Daarbij ligt het in de rede om de kosten niet bij de eigenaar of gebruiker van die terreinen neer te leggen.

#### **6 Communicatie en kennisuitwisseling**

Alle leden van de NRV maken de afspraak om in de communicatie samen op te trekken. De NRV zal



geen zelfstandige communicatie strategie uitzetten.

### **7-13 juridische aspecten**

Deze artikelen geven aan dat de partijen met dit convenant beogen om naar elkaar toe vast te leggen hoe ze met bevoegdheden om wenselijk te gaan. Een dergelijk convenant kan geen invloed hebben op formele wettelijke verplichtingen of rechtsgang van derden. Het is niet de bedoeling dat de rechter eventueel aangeeft wat partijen bedoelde af te spreken. Artikel 11 geeft aan dat partijen zelf in overleg treden bij problemen.