

## **Convenant reduceren vogelaanvaringen Schiphol**

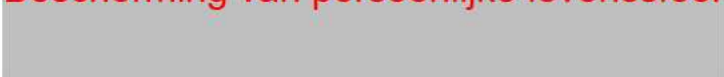
2025 - 2031

**Convenant reduceren vogelaanvaringen Schiphol  
2025 – 2031**

Ondergetekenden:

- **DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**, handelend als bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden,  
Ing. R. (Robert) Tieman  
Bescherming van persoonlijke levenssfeer  

- **DE COLLEGES VAN GEDEPUTEERDE STATEN VAN DE PROVINCIES NOORD-HOLLAND, ZUID-HOLLAND EN UTRECHT** (hierna te noemen: **provincies**), handelend als bestuursorganen, te dezen gemandateerd vertegenwoordigd door de gedeputeerde van Noord-Holland, portefeuillehouder faunabeheer en dierenwelzijn,  
J.C.J. Beemsterboer

Bescherming van persoonlijke levenssfeer  


- **HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN DE GEMEENTE HAARLEMMEERMEER**, handelend als bestuursorgaan, te dezen vertegenwoordigd door haar wethouder, portefeuillehouder Luchthavenzaken,  
Drs. Marja Ruigrok  
Bescherming van persoonlijke levenssfeer  

- **SCHIPHOL NEDERLAND BV** (hierna te noemen: **Schiphol**), statutair gevestigd te Schiphol, te dezen vertegenwoordigd door haar Chief Operations Officer,  
Patricia Vitalis

Bescherming van persoonlijke levenssfeer  


en Director Safety & Environment,  
Hedzer Komduur

Bescherming van persoonlijke levenssfeer  


Ondertekenaars van dit convenant tezamen hierna te noemen: 'Convenantpartijen'.

## Overwegende dat:

- a) Het onderhavige convenant '*Convenant reduceren vogelaanvaringen Schiphol 2025-2031*' (hierna te noemen: het convenant) een vervolg is op het '*Convenant reduceren risico vogelaanvaringen 2020-2024*' en eerdere versies lopend van 2012-2016 en 2016-2018. De afspraken in het convenant hebben betrekking op de veiligheid van het luchtverkeer rond Schiphol. Dit vraagt in verband met de aanwezigheid van vogels die een risico vormen voor aanvaringen (met name ganzen) om blijvende aandacht.
- b) Het '*convenant reduceren risico vogelaanvaringen 2020-2024*' met een looptijd tot 1 januari 2025, is in 2024 [geëvalueerd](#). De aanbevelingen richten zich op bestuurlijke, organisatorische en inhoudelijke aspecten. Het mitigeren van de problematiek van vogelaanvaringen vraagt om een intensieve, gezamenlijke aanpak. Daartoe zal dit nieuwe convenant een programmatische aanpak uitwerken. In de diverse programma's krijgen de maatregelen een plek. Daarbij valt te denken aan bijvoorbeeld technische maatregelen (de inzet van en onderzoek naar technische middelen om ganzen en andere vogels te detecteren en/of te verjagen) en het jaarrond beperken van het voedselaanbod voor vogels die een risico vormen voor de veiligheid van het luchtverkeer op en rond Schiphol (foerageermaatregelen). Daarnaast is onderdeel van het maatregelenpakket het voorkomen dan wel mitigeren van nieuwe bestemmingen, activiteiten en vormen van grondgebruik rondom Schiphol, en het stimuleren dat bestaande bestemmingen en vormen van grondgebruik een minder grote vogelaantrekkende werking krijgen (ruimtelijke maatregelen). Tot slot zullen maatregelen zich richten op het verlagen van de ganzenpopulatie die jaarrond aanwezig is op en rondom Schiphol door middel van verjaging en populatiebeheer.
- c) Het convenant is een aanvulling op de verplichting (van de International Civil Aviation Organization en de European Union Aviation Safety Agency) voor luchthavens om maatregelen te treffen tegen dieren die een risico voor de veiligheid van het luchtverkeer kunnen vormen.<sup>1</sup> Dit is geïmplementeerd in het huidige artikel 2.2.3 van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (hierna te noemen: LIB). Dit artikel verbiedt vogelaantrekkende activiteiten op bepaalde aangewezen locaties. Naast deze geldende verplichtingen, zijn in dit convenant bestuurlijke afspraken opgenomen voor het nemen van maatregelen om het aantal vogelaanvaringen in de omgeving van Schiphol te verminderen.
- d) Convenantpartijen onderkennen het belang van veiligheid van het luchtverkeer en erkennen hun eigen rol en verantwoordelijkheden. Zij willen in gezamenlijkheid, met behoud van ieders verantwoordelijkheid en rol, invulling geven aan de inhoud en uitvoering van het convenant. Op hoofdlijnen zijn deze verantwoordelijkheden:
- Het **ministerie van Infrastructuur en Waterstaat** (hierna te noemen: IenW) is systeemverantwoordelijk voor de veiligheid van het luchtverkeer en zorgt voor wet- en regelgeving, beleid, uitvoering (daar waar van toepassing) en toezicht. IenW neemt regie en verbindt partijen om gezamenlijk te komen tot maatregelen om vogelaanvaringen te voorkomen. Zo heeft IenW o.a. via het LIB de mogelijkheid om beperkingen op de ruimtelijke ontwikkeling door te laten werken in het beleid van de medeoverheden. De Staat is daarnaast eigenaar van pachtgronden en openbare groen- en watergebieden in de omgeving van Schiphol.
  - De **provincies** zijn bevoegd gezag en verantwoordelijk voor beleidsontwikkeling en vergunningverlening in relatie tot de Omgevingswet, onderdeel natuur. De provincie kan vergunningen verlenen voor schadebestrijding en populatiebeheer (faunabeheer) als dat door een aanvrager nodig wordt geacht, om schade aan landbouw en de natuur en het risico voor onder andere de veiligheid van het luchtverkeer door vogels reduceren. De provincie Noord-Holland is daarnaast eigenaar van pachtgronden en openbare groen- en watergebieden in de omgeving van Schiphol en de provincies hebben eigen bevoegdheden in de ruimtelijke ordening.

---

<sup>1</sup> ICAO stelt dat er actie moet worden ondernomen om het risico voor de luchtvaartactiviteiten te verminderen door maatregelen te nemen om de kans op botsingen tussen wilde dieren en vliegtuigen te minimaliseren.

- De **gemeenten** in de omgeving van Schiphol zijn verantwoordelijk voor de ontwikkeling van omgevingsplannen en het afgeven van omgevingsvergunningen waarbij vogelaantrekkende elementen, met mogelijke gevolgen voor het risico van vogelaanvaringen, een rol kunnen spelen. De **gemeente Haarlemmermeer** is daarnaast eigenaar van pachtgronden en openbare groen- en watergebieden in de omgeving van Schiphol.
  - **Schiphol** is verantwoordelijk voor de aanpak van de problematiek omtrent vogelaanvaringen binnen het luchthavengebied zoals is aangewezen op de kaart in bijlage 1 bij het LIB. Daarnaast is Schiphol eigenaar van pachtgronden buiten het luchthavengebied en heeft Schiphol een vergunning voor aan verjaging ondersteund afschot voor enkele vogelsoorten binnen een zone van 2-3 kilometer buiten het luchthavengebied.
- e) Convenantpartijen verzamelen voor de uitvoering van hun verantwoordelijkheden de relevante data.
- f) Het doel van het convenant is om het aantal aanvaringen tussen vliegtuigen en vogels die een risico vormen voor de veiligheid van het luchtverkeer (met name ganzen) op en rond de luchthaven Schiphol verder naar beneden te brengen<sup>2</sup>.

## **Spreekt het volgende af:**

### **Aanpak en uitvoering**

#### **Artikel 1**

- 1.1.** Convenantpartijen komen overeen om in gezamenlijkheid invulling te geven aan de inhoud en de uitvoering van het convenant en kunnen zich daarbij laten bijstaan door adviserende organisaties<sup>3</sup>.
- 1.2.** Het risico op concrete aanvaringen is het grootst in de zone tot 10 kilometer buiten het luchthavengebied. Het werkgebied van het convenant en de inzet van maatregelen zal zich daarom vooral, maar niet uitsluitend, richten op deze zone. Er is ook inzet van maatregelen nodig in de zone buiten de 10 km, om ervoor te zorgen dat het risico voor de veiligheid van het luchtverkeer binnen de zone tot 10 km niet toeneemt. Dit is de '10 km+ zone'. De 10 km+ zone omvat de complete provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht<sup>4</sup>.
- 1.3.** De aanpak in dit convenant wordt uitgewerkt in verschillende programma's, waaronder het ruimtelijk programma, een populatieprogramma en een monitorings- en onderzoeksprogramma. In deze programma's wordt beschreven welke maatregelen worden genomen, hoe de uitvoering wordt georganiseerd en hoe dit wordt gefinancierd.

### **Ruimtelijk programma**

#### **Artikel 2**

- 2.1.** IenW neemt het initiatief om te komen tot een ruimtelijk programma dat erop is gericht om de aantrekkelijkheid van gebieden voor vogels die een risico vormen voor de veiligheid van het luchtverkeer (met name ganzen) in het werkgebied van het convenant (zijnde de 0-10

<sup>2</sup> Een kwantitatief afgeleid risico kan niet worden herleid tot de inzet van een specifieke maatregel. De gezamenlijke inzet van maatregelen kan de combinatie van (risicovolle) vogelbewegingen in de risicovolle zones (de funnels) verlagen. Om die reden wordt in het convenant het verder reduceren van het aantal aanvaringen tussen vliegtuigen en vogels die een risico vormen voor de vliegveiligheid (met name ganzen) als doel gekozen.

<sup>3</sup> Hieronder valt te denken aan de faunabeheereenheden, het ministerie van LVVN, de VNV, LTO, terreinbeherende organisaties (Staatsbosbeheer, Landschappen NL, Natuurmonumenten) en de jagersverenigingen.

<sup>4</sup> De 10plus-km zone vloeit voort uit de faunabeheerplannen van samenwerkende FBE's (zie o.a. artikel 3). De provincie Flevoland hoort ook bij deze zone. De provincie Flevoland is echter geen convenantpartij.

km zone en de 10 km+ zone) te verminderen, waaronder de gewenste vormen van grondgebruik en landschapsinrichting en het verkennen of specifieke teelten kunnen worden gestimuleerd<sup>5</sup>.

- 2.2. Het ruimtelijk programma zal onderdeel uitmaken/nauw verbonden zijn met het NOVEX-programma Schipholregio. IenW neemt daarnaast het voortouw om te onderzoeken of uitbreiding van de contouren en niet toegelaten activiteiten van het vogelbeperkingengebied in het LIB noodzakelijk is, met het oog op enerzijds het bevorderen van de veiligheid van het luchtverkeer en anderzijds het weren van activiteiten die vogels met een risico voor de veiligheid van het luchtverkeer aantrekken (artikel 2.2.3 van het LIB).
- 2.3. Op eigen gronden kunnen – tenzij wet- en regelgeving daartoe verplicht – eventuele wijzigingen/beperkingen in grondgebruik/teelten slechts plaatsvinden op basis van vrijwilligheid en met de nadrukkelijke toestemming van de grondeigenaren en -gebruikers.

### **Populatieprogramma**

#### **Artikel 3**

- 3.1. IenW neemt het initiatief om te komen tot een populatieprogramma waarin diverse (preventieve) maatregelen een plek krijgen.
- 3.2. Het populatieprogramma heeft betrekking op de oogstmethoden zoals bijvoorbeeld het onderwerken, teelt van alternatieve gewassen en verjagingstechnieken en waar noodzakelijk aan verjaging ondersteunend afschot en populatiereductie van met name ganzen.
- 3.3. Het beheer van vogels vindt plaats conform de geldende faunabeheerplannen<sup>6,7</sup>. In het populatieprogramma wordt de samenhang tussen deze faunabeheerplannen en het convenant duidelijk gemaakt.
- 3.4. Bij de ontwikkeling van nieuwe faunabeheerplannen gaan de Convenantpartijen waar nodig in overleg met de betreffende faunabeheereenheid om invulling te geven aan het belang van de veiligheid van het luchtverkeer.

### **Monitorings- en onderzoeksprogramma**

#### **Artikel 4**

- 4.1. IenW neemt het initiatief om te komen tot een monitoringsprogramma om de effectiviteit van de maatregelen die voortkomen uit het ruimtelijk programma en het populatieprogramma te bepalen en te vergroten. De opzet van dit programma is op dusdanige wijze, dat de manier van monitoring aansluit bij de diverse programma's en geldende wetenschappelijke standaarden. Het monitoringsprogramma zorgt ervoor dat het beleid dat voortkomt uit het convenant na afloop van de in artikel 8.1 genoemde looptijd op basis van de beschikbare monitoringsdata zinvol kan worden geëvalueerd. Bij monitoring

---

<sup>5</sup> Op de gronden die in pacht worden uitgegeven kan de verpachter preventieve maatregelen vereisen. Hierbij is het onderscheid tussen éénjarige ('liberale') en langdurige pacht van belang, omdat de voorwaarden van éénjarige pacht op kortere termijn kunnen worden gewijzigd, met eerder resultaat.

<sup>6</sup> Faunabeheer moet worden uitgevoerd volgens een goedgekeurd faunabeheerplan. Een faunabeheerplan wordt in elke provincie gemaakt door de provinciale Faunabeheereenheid (FBE). Het bestuur van de FBE stelt een faunabeheerplan vast en biedt het ter goedkeuring aan de provincie aan. De provincie toetst of een vastgesteld faunabeheerplan voldoet aan de landelijke wetgeving en provinciale verordening, en keurt het faunabeheerplan dan goed. Voor de uitvoering van het faunabeheerplan wordt samengewerkt met grondgebruikers en -eigenaren, de FBE en andere uitvoerende partijen. Met betrekking tot ganzen is in Noord-Holland geldt op dit moment het Faunabeheerplan Ganzen 2025-2031. In Zuid-Holland geldt het Faunabeheerplan Ganzen 2022-2027. In de provincie Utrecht geldt het Faunabeheerplan 2019-2025.

<sup>7</sup> De plannen in het Faunabeheerplan Ganzen 2025-2031 van de FBE Noord-Holland zijn onder meer gebaseerd op de in de overwegingen aangehaalde evaluatie.

kan gedacht worden aan ganzentellingen, maar ook aan het bestendigen en optimaliseren van het meldproces van vogelaanvaringen met vliegtuigen (binnen én buiten het luchthavengebied van Schiphol) of andere relevante indicatoren om de effectiviteit van maatregelen te bepalen.

- 4.2. Om de effectiviteit van de maatregelen die voortkomen uit het convenant te beoordelen, organiseren Convenantpartijen gezamenlijk de monitoring en dataverzameling die hiervoor nodig is. Convenantpartijen maken afspraken over het delen van de informatie/data die nodig is om de effectiviteit van de maatregelen te kunnen beoordelen.
- 4.3. Waar nodig zullen de Convenantpartijen in het onderzoeksprogramma voorstellen doen voor het uitvoeren van onderzoek<sup>8</sup> naar nieuwe en bestaande maatregelen om het risico op vogelaanvaringen te verminderen (inclusief een financieel voorstel hiervoor). De Convenantpartijen zullen zich bij de verdere uitwerking blijven inspannen om innovaties te stimuleren om vogels die een risico voor de veiligheid van het luchtverkeer vormen te weren.

## **Governance en uitvoering**

### **Artikel 5**

- 5.1. Er is een bestuurlijk overleg bestaande uit vertegenwoordigers namens alle Convenantpartijen waarin de uitvoering van het convenant jaarlijks wordt besproken. Indien gewenst komt het bestuurlijk overleg vaker bijeen.
- 5.2. In het bestuurlijk overleg hebben alle Convenantpartijen beslissingsbevoegdheid en nemen in consensus de strategische besluiten met het oog op de veiligheid van het luchtverkeer.
- 5.3. In het bestuurlijk overleg worden afspraken gemaakt over de inhoud van de programma's, de samenhang daartussen, de financiering van maatregelen en de uitvoering daarvan inclusief monitoring van de voortgang. Daarnaast zal de samenwerking met organisaties die bij de uitvoering van de programma's betrokken zijn besproken worden.
- 5.4. Vanwege de rol van agrariërs als grondeigenaar en/of uitvoerder van de onderwerkregeling in de directe omgeving van Schiphol, vindt er voorafgaand aan het bestuurlijk overleg een vooroverleg plaats tussen IenW en de Land- en Tuinbouw Organisatie (LTO).
- 5.5. Er wordt een ambtelijke werkgroep opgericht bestaande uit vertegenwoordigers namens alle Convenantpartijen om invulling en uitvoering te geven aan de in het convenant genoemde programma's. Ook is deze werkgroep verantwoordelijk voor het voorbereiden van het bestuurlijk overleg. De werkgroep werkt hierin samen met adviserende organisaties.
- 5.6. De werkgroep brengt de maatregelen van de genoemde programma's en eventuele andere acties samen in een actieagenda en monitort de voortgang.
- 5.7. De werkgroep bepaalt haar eigen werkwijze en stelt een '*Terms of Reference*' op om de grondslag te leggen voor de werkgroep en nadere invulling te geven aan de leden, taken en verantwoordelijkheden, alsmede de samenwerking met adviserende organisaties.
- 5.8. Convenantpartijen dragen zelf zorg voor de uitvoering van de maatregelen waaraan deze partij zich gecommitteerd heeft en betreft andere adviserende organisaties bij de uitvoering waar dat noodzakelijk of gewenst is.

## **Overige afspraken**

### **Artikel 6 juridische aspecten**

- 6.1. Bij eventuele juridische procedures die betrekking hebben op de afspraken in het convenant

---

<sup>8</sup> In het onderzoeksprogramma wordt samenhang gezocht met lopende initiatieven voor onderzoek. Daarbij kan gedacht worden aan onderzoeksvoorstellen van de FBE, onderzoeksvoorstellen uit het landelijke onderzoeksprogramma van BIJ12 en internationale onderzoeken.

door derde partijen tegen een Convenantpartij, stellen de overige Convenantpartijen hun kennis ter beschikking ter onderbouwing van het verweer. In het kader van het monitoringsprogramma worden hierover nadere afspraken gemaakt.

- 6.2.** Indien en zodra op enig moment blijkt dat door een uitspraak van de bestuursrechter het convenant geheel of gedeeltelijk niet kan worden uitgevoerd, treden Convenantpartijen met elkaar in overleg om te komen tot gewijzigde afspraken die zoveel mogelijk aansluiten bij wat in het convenant is overeengekomen.
- 6.3.** Convenantpartijen treden met elkaar in overleg indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen (waaronder bijv. wettelijke procedures als gevolg van door derden aangewende rechtsmiddelen) welke van dien aard zijn dat naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van het convenant niet mag worden verwacht. Zij zullen bezien voor wiens rekening de onvoorziene omstandigheden behoren te komen en zullen zo nodig het convenant daaraan aanpassen.
- 6.4.** Indien een Convenantpartij zijn verplichting uit hoofde van het Convenant en de op te stellen actieagenda niet kan nakomen, informeert hij de andere Convenantpartijen hiervan. Convenantpartijen besluiten in onderling overleg over het gewenste gevolg.
- 6.5.** Het convenant is niet in rechte afdwingbaar.

#### **Artikel 7 Publieke bevoegdheden**

- 7.1.** Het convenant laat het bij en krachtens de wet bepaalde en de beleidsvrijheid van de minister van IenW, de betrokken colleges van gedeputeerde staten en van burgemeester en wethouders onverlet waarbij betrokken bestuursinstanties zoveel mogelijk de intenties uit het convenant zullen volgen.

#### **Artikel 8 Inwerkingtreding en duur van het convenant**

- 8.1.** Het convenant treedt in werking op de dag na ondertekening door de laatste Convenantpartij en heeft een looptijd tot en met 31 december 2031. Hiermee sluit de looptijd van het convenant aan bij het Faunabeheerplan Ganzen 2025-2031 van Noord-Holland dat zich onder andere richt op ganzenbeheer in het belang van de veiligheid van het luchtverkeer.
- 8.2.** Na afloop van de in 8.1 genoemde looptijd kan het convenant voor zes jaar, of net zo lang als Convenantpartijen wenselijk achten, worden voortgezet, mits alle Convenantpartijen daarmee instemmen.

#### **Artikel 9 Publicatie in Staatscourant**

- 9.1.** De tekst van het convenant wordt binnen twee weken na de inwerkingtreding in de Staatscourant gepubliceerd.
- 9.2.** Bij wijziging van het convenant vindt het eerste lid overeenkomstige toepassing.

#### **Artikel 10 Citeertitel**

- 10.1.** Het convenant wordt aangehaald als 'Convenant reduceren vogelaanvaringen Schiphol 2025-2031'.