

STELLING:

Snelweg en natuur, een dodelijke combi



Niels Dorland, Dierenbescherming

“Houd in planvorming rekening met dieren”

> “AANRIJDINGEN MET DIEREN roep je bijna over je af als je natuur langs snelwegen gaat aanleggen. Dat is niet verstandig en als je het al doet, moet je preventieve maatregelen nemen om aanrijdingen te voorkomen. We zien veel te veel gebeuren dat er van die plasjes worden aangelegd en dat vervolgens de meerkoe-ten massaal de snelweg oplopen en worden doodgereden. Wij hameren er bij gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat altijd op om bij de aanleg van wegen en dergelijke rekening te houden met dieren, maar dat gebeurt nog veel te weinig. Er wordt jaarlijks een best groot aantal dieren doodgereden, ook op provinciale wegen. Wij pleiten dan ook al langer voor een verlaging van de maximumsnelheid op veel wegen van 80 naar 60 kilometer per uur, uit onderzoek is gebleken dat dat heel erg scheelt in het aantal dieren dat doodgereden wordt. Maar vooral ook in de planvorming kan er nog veel verbeteren.” <

Hans de Vries, Rijkswaterstaat

“Op populatieniveau positief effect”

> “HET IS EEN OUDE DISCUSSIE die steeds weer terugkomt. Maar Rijkswaterstaat ontwikkelt juist bewust geen broedhabitat, wij zetten vooral in op botanisch beheer. Insecten, amfibieën en kleine zoogdieren vinden daar ook wel hun plaats, maar we proberen juist niet een habitat voor grotere dieren te creëren. Die ganzen die afkomen op water langs de snelweg heeft vooral te maken met de grote hoeveelheden ganzen waar we nu in Nederland mee te maken hebben. Veel van de inrichting langs de snelwegen dateert uit een periode dat er niet zoveel ganzen waren. We onderzoeken ook regelmatig waar de hotspots zijn, de plekken waar veel dieren worden doodgereden. Daar worden maatregelen genomen, bijvoorbeeld de aanleg van beplanting, waardoor opstijgende vogels niet te laag over de rijbaan vliegen. En over het algemeen, dat geldt ook voor de natuur langs de A15, is het zo dat die natuur langs de snelweg wel per saldo een positief effect heeft op populatieniveau. Vanuit ethische overwegingen kun je natuurlijk problemen hebben met het feit dat er dieren worden doodgereden. Je kunt ook een snelweg helemaal afschermen met faunarasters, maar dan worden snelwegen grote barrières. Nu worden er bijvoorbeeld wel veel egels doodgereden, maar op populatieniveau zou het slechter zijn als egels de snelweg helemaal niet over konden.” <

Het lijken er steeds meer te worden: dode dieren langs de snelweg. Watervogels, vooral ganzen, worden getrokken door de kleine waterpartijen in de berm en broeden zelfs langs de snelweg. Niet zelden vinden de jongen al snel de dood. In de smalle strook tussen de A15 en de Betuwelijn wordt nota bene natte natuur ontwikkeld, waar watervogels en steltlopers op afkomen. Hun dood tegemoet?

— Koen Moons en Narda van der Krogt
(redactie)



Ruud Foppen, SOVON Vogelonderzoek

“Vooral verstoring is een probleem”

> “NATUURGEBIEDEN EN SNELWEGEN zijn nooit een goede combinatie. Niet alleen vanwege de aanrijdingen, maar vooral vanwege de verstoring. Daardoor kunnen het voor heel veel vogelsoorten nooit optimale natuurterreinen worden. De meeste vogels mijden juist die terreinen. Je vindt daar veel lagere dichtheden aan broedvogels dan op rustige plekken. Onder invloed van de populatiedruk lopen ze soms uiteindelijk toch vol, maar je ziet wel de typische kwalificaties van een verstoord habitat. Er zijn bijvoorbeeld vooral veel eerstejaars dieren, die ook snel wegtrekken. En wanneer de aantallen van een soort afnemen, zie je dat ze in deze gebieden het eerste dalen. Wat betreft aanrijdingen valt de invloed op de populatie mee, al is dat soms moeilijk voor te stellen als je ziet wat er allemaal dood gereden wordt. Maar het gaat vaak om jonge dieren, die anders toch ook op een andere manier zouden sterven. Als er veel volwassen dieren worden doodgereden, zoals bij kerkuilen, is het effect veel groter. Maar over het algemeen is verstoring dus een groter probleem. Als je die natuur als compensatie aanlegt, zoals bij de Betuwelijn het geval is, kan dat eigenlijk niet. Dan moet je overcompenseren. De effecten van die verstoring zijn overigens goed te voorspellen dankzij uitvoerig onderzoek in de jaren negentig. Er zijn voorspellingsmodellen die ook gebruikt worden bij mer-rapportages. Je legt eigenlijk maar een marginaal habitat aan en geen gelijkwaardige natuur.”<



Frank van Langevelde, Wageningen Universiteit

“Plattelandswegen zijn meer dodelijk”

> “IK DENK HET WEL MEEVALT met de verkeersslachtoffer op de snelwegen. Een meer dodelijke combinatie zijn de plattelandswegen met naastgelegen natuurgebieden. Per kilometer vallen daar misschien minder slachtoffers, maar in totaal zijn het er vele malen meer. Ik vraag me af in hoeverre de snelwegen echt een heel schadelijk effect hebben op natuurgebieden langs de snelwegen. Ik heb geen onderzoek gedaan naar het aantal vogelslachtoffers. Wel weet ik dat bijvoorbeeld de kerkuil snel slachtoffer is van het verkeer. Deze uilen foerageren in de wegberm waar muizen en ander klein spul zitten. Het gaat met name om de gemaaide berm waar ze goed zichtbaar zijn. Snelwegen zijn trouwens vrij moeilijk toegankelijk voor de wat kleinere dieren. Dieren als herten en dassen lopen nog weleens de snelweg op, tenzij er een hek staat. De kleinere dieren moeten vaak eerst een heel slotenstelsel en een brede berm oversteken, voordat ze bij de weg komen. Bovendien is er continu een razend geluid. Verkeersslachtoffers zijn niet te voorkomen. Natuurgebieden direct aan de snelweg lijkt me niet zo'n goed idee. Er moet wel een berm, een soort niemandsland, tussen zitten. Dan heb je wel weer het probleem met de kleine zoogdieren en de kerkuilen. Naar aanleiding van het onderzoek waar ik aan heb gewerkt vind ik dat er een groot gemis aan kansen is om verkeersslachtoffers aan lagere wegen, zoals plattelandswegen, tegen te gaan. De enige manier hiervoor is de wegen verkeerssluw te maken, dus lagere snelheden en minder verkeer. En daarbij het verkeer bundelen op de grotere wegen.”<



Thomas van Goethem, recente winnaar Westhoff-essaywedstrijd ‘Natuur langs de snelweg’

“Juist manier om mensen natuur te laten zien”

> “Ik diskwalificeer de combinatie van wegen en natuur niet zonder meer. Natuurlijk zijn er veel nadelen van natuur langs de snelweg; dat zijn aanrijdingen, maar ook verstoring. Het licht van de snelweg is bijvoorbeeld niet optimaal in het broedseizoen. Maar aan de andere kant, en dat schrijf ik ook in mDn essay, kunnen mensen via de snelweg ook kennis maken met de natuur. Mensen kunnen door verschillende typen natuur rijden en die natuur moet dan ook echt zichtbaar zijn. Nu zijn snelwegen vaak een soort tunnel, afgeschermd door vangrail, geluidschermen en hoge bomen. Ik zou de snelwegen zo willen inrichten dat er juist een verbinding ontstaat met de natuur, met het landschap. Een idee van mij is ook dat de TomTom naast route-informatie ook informatie geeft over landinrichting en ontstaansgeschiedenis en dergelijke. Misschien is dat niet heel reëel, maar het zou er denk ik wel voor zorgen dat mensen meer begrijpen van de natuur. Ik denk dat dat een heel belangrijke functie kan zijn van natuur langs de snelweg. Tuurlijk zijn er ook nadelen, maar het is niet alleen negatief.”<

Wilt u meedebatteren of een ander onderwerp aansnijden? Mail naar: redactie@vakbladnbl.nl
