

Een spoorbaan is voor veel dieren een fikse barrière. Dat bleek onlangs toen veel roofvogels de dood vonden langs een strook van 300 meter pal naast de spoorlijn Almere-Lelystad. NS Railinfrabeheer wil de gevolgen van railinfrastructuur op de fauna uitgebreid in kaart brengen.

René de Bie

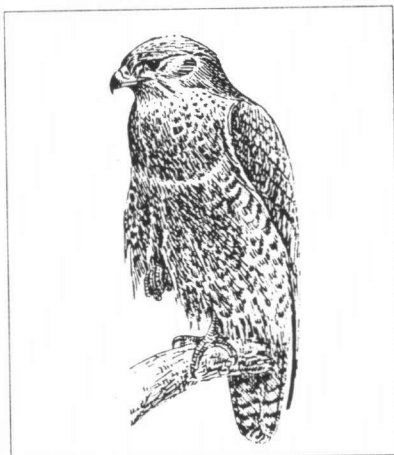
NS onderzoekt roofvogelsterfte

NS praat met Staatsbosbeheer en Vogelbescherming Nederland om een oplossing te vinden voor roofvogels zoals de buizerd, de torenvalk en enkele uilensoorten, die veelvuldig bij de Oostvaardersplassen tegen de treinen vliegen. Henk Pol van NS Railinfrabeheer heeft een verklaring voor de plotselinge toename van de vogelsterfte.

"Toen de spoorbaan werd gebouwd is tussen het natuurgebied en de spoorlijn een kaal stuk weide aangelegd. Dat vormt een buffer tussen de beide gebieden. Staatsbosbeheer heeft dit gebied echter opnieuw ingericht om nog meer 'natuur' te scheppen".

De planten zijn inmiddels manshoog en lieten dit najaar aardig wat zaden vallen. En op dat lui-lekkerland kwam een flink aantal muizen af. Pol: "Je raadt het al, die muizen trekken op hun beurt de roofvogels aan. De gebruikelijke gang van zaken is dan dat de roofvogel in de lucht bidt en naar een prooi op de grond spiedt. Met een duikvlucht grijpt hij zijn prooi uit het gras en peuzelt hem op. Maar hier kan hij opspringen en zo weer een nieuwe muis pakken. En nóg een".

Volgens Pol worden door die capriolen én de dichte begroeiing de vleugels van de vogels natter dan normaal het geval zou zijn. Als ze genoeg hebben gegeten zoeken ze een paal op om in de wind hun veren te dro-



Buizerd

gen. Vaak kiezen de vogels daarvoor de bovenleidingportalen van de spoorbaan. Want die zijn dichtbij. "Door hun volle maag zijn de vogels wat minder wendbaar. Als er dan een trein aankomt kunnen ze niet snel genoeg uitwijken", vertelt Pol. "En dat vindt iedere rechtgeaarde natuurliefhebber, waartoe ik mezelf ook reken, erg. Wel moet ik een kanttekening plaatsen. Want het aandeel van de trein maakt met zeven procent slechts een klein deel uit van de onnatuurlijke doodsoorzaak van de Nederlandse roofvogels".

Heftig

Veel projectmanagers van Railinfrabeheer - met name Betuwe-route, Noordoostelijke tak, HSL Zuid en HSL Oost - hebben te maken met de wettelijk verplichte Milieu Effect Rapportage. Zij

moeten de schade aan de natuur beschrijven die de spoorlijn veroorzaakt. Maar dat is vaak niet eenvoudig. Daarom start het team Milieu van Technische Systemen een fundamenteel onderzoek. Beleidsmedewerkster Rita Kuijsters: "Natuurlijk is er al veel bekend op het gebied van de natuurschade door de infrastructuur. NS neemt veel natuurbeschermingsmaatregelen, maar een wetenschappelijke studie naar de effecten heeft nog niet plaatsgevonden".

Tot op heden maakt NS veel gebruik van natuuronderzoek door Rijkswaterstaat. Die heeft met name veel ervaring met snelwegen. NS maakt een vertaalslag, maar de vergelijking tussen een spoorbaan en een autoweg gaat toch te vaak mank. "Een snelweg is natuurlijk veel breder", vertelt Kuijsters. "Er rijden continu voertuigen die een constant geluid veroorzaken. Bij een spoorbaan is de verstoring van de natuur heftig op het moment dat de trein passeert, waarna de rust terugkeert".

Door de aanleg van infrastructuur en bebouwing staat de natuur in Nederland voortdurend onder druk. Leefgebieden van planten en dieren vallen in steeds kleinere delen uiteen. Zoiets belemmert de uitwisseling en isoleert bepaalde groepen planten of dieren. Daarmee daalt de kans op overleven, een proces dat versnippering heet. Vooral insecten en amfibieën

hebben last van deze versnippering. Met name bij snelweg en spoorlijn. Maar ook reeën, dassen, marters en bunzings. Zij deinzen terug voor het verkeer. Kuijsters: "Het is goed mogelijk dat ze niet gauw een nieuwe poging zullen ondernemen om over te steken".

Een ander verstoringseffect is geluid. Vooral vogels worden hierdoor in hun natuurlijke gedrag gehinderd. Met name weidevogels kunnen slecht tegen het geluid van een trein. En tenslotte noemt Kuijsters het contact met de bovenleiding en aanrijdingen met verkeer als oorzaak van sterfte.

In het onderzoek wil Railinfra-beheer duidelijk in kaart brengen wat de aanwezigheid en het gebruik van een spoorlijn betekenen voor de inheemse diersoorten. Volgens Kuijsters ontbreekt momenteel de wetenschappelijke onderbouwing voor bijvoorbeeld de aanleg van reeëntunnels. Kuijsters: "Het is aannemelijk dat de dieren ze gebruiken. Maar er heeft nog niemand met een blocnote in de hand een nacht bij zo'n tunnel gepost. Bovendien weten we niet of een tunnel van twee bij twee meter wel de ideale maat is. Moet de tunnel verlicht zijn, wat is de beste bodembedekking en hoe moet de ingang eruitzien?".

Compensatie

Wie schade aan de natuur toebrengt, moet dit ook weer compenseren. In de nabije toekomst krijgt dit uitgangspunt waarschijnlijk een wettelijke status. Ook daarom is het wetenschappelijk onderzoek zo belangrijk. Kuijsters: "We moeten de waarde van de natuurschade kunnen vaststellen om die aan de projectmanagers van Railinfra-beheer op te kunnen geven. Zij draaien op voor de compensatie".

Compensatie kan bijvoorbeeld door een stuk grond aan te kopen in de buurt van de spoorlijn en daar de natuur haar gang laten gaan. Als dat niet mogelijk is, moet de projectmanager voor het natuurproject uitwijken naar Drente. Daar is meer grond beschikbaar. Het onderzoek moet op veel vragen antwoord kunnen geven. Kuijsters: "Stel maar eens vast wat de natuur-

waarde is van een eikenboom van tweehonderd jaar. Je kunt zo'n boom in elk geval niet verplaatsen dus moet ie om. Waarmee wil je dit compenseren? En hoeveel jonge eiken vervangen dan die ene oude?"

Overgenomen uit De Koppeling, personeelsblad van de Nederlandse Spoorwegen.