

EEN REE HEEFT ER GEEN WEET VAN WAT ER ALLEMAAL BIJ KOMT KIJKEN OM HEM VEILIG OVER TE LATEN STEKEN

Techniek kan prima helpen bij het beheer van reeën

Het project Diepenheim, beschreven in het vorige nummer van Reewild, illustreert dat techniek dienstbaar kan zijn aan een 'tailor-made' beheer van reeën. De N346 die door het dorpje Diepenheim loopt, was een hotspot voor wildaanrijdingen. Vele arme dieren vonden er de dood door een botsing met een auto of vrachtwagen. Het initiatief van Frank Spijkerman, de BOA, valwildgemachtigde en jachtopziener aldaar, heeft fantastisch uitgewerkt. Samen met de provincie, Traffic 2000 en haar aannemers is een elektronisch wildwaarschuwingssysteem neergezet. Het resultaat is zoals je hebt kunnen lezen in het artikel "nog maar één ree, dat is omgekomen". Het systeem werkt dus. Maar hoe werkt het nu? Hoe is de techniek? Hoe en waar kun je het toepassen? Wat zijn de beperkingen? De mogelijkheden en onmogelijkheden? Wat kost het en hoe verhoudt het zich tot andere systemen, constructies en beheermaatregelen? Ik sprak daarover met de mannen die het samen mogelijk maken.

Drie bedrijven, één doel

Het doel is om het aantal verkeersongevallen met reeën en ander wild aanzienlijk terug te dringen op de vaderlandse wegen. En dan gaat het om hoofdzakelijk doorgaande provinciale wegen. Wegen die leefgebieden doorsnijden. Waar botsingen een terugkerend probleem zijn geworden. Zijn er problemen met wild op een traject dan is dat de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. Vaak is dat de provincie. Die neemt bij problemen het initiatief en zoekt naar oplossingen. Nou, niet altijd. Kijk naar het Diepenheim project, daar was het de ons bekende lokale jachtopziener. Goed gaat het wanneer ze elkaar weten te vinden. Dan komt er actie.

Proactief of reactief?

Vreemd eigenlijk dat bij de aanleg van snelwegen, ook bij het onderhoud, problemen met wild (hert, wild zwijn en ree) automatisch worden meegenomen. Er is geen snelweg die niet is ingerasterd. Bij provinciale wegen is dat anders. Daar wordt, is de ervaring, reactief gewerkt. Er moeten eerst problemen zijn, voordat er nagedacht wordt hoe je die gaat oplossen. Terwijl problemen met wild voorspelbaar zijn.

Vast product of maatwerk?

Het wildwaarschuwingssysteem of zoals de drie bedrijven het liever noemen, dynamische wildsignalering, is altijd maatwerk. Geen straat is gelijk, geen traject hetzelfde. Is er een duidelijke hotspot, daar waar de ongevallen plaatsvinden, dan is een inrichting als in Diepenheim mogelijk. Aan beide zijden van de weg een wilddetectieplaats (de sluis) van 25 x 30 meter die fungeert als dwangwissel. Dwangwissel betekent dat je het wild dwingt daar over te steken door middel van het plaatsen van rasters. Maar nu heb je een probleemweg over een lengte van een aantal kilometers. Een provinciale weg dwars door een bosgebied bijvoorbeeld. Is het dynamische systeem daar ook toe te passen. Zeker, dat kan. Al wil je het over 10 kilometer hebben. Het is een kwestie van de detectiesensoren aan beide kanten van de weg aan elkaar te koppelen. Inmiddels is de apparatuur zo verfijnd dat de infraroodstraal en de ontvanger van de straal 800 meter uit elkaar kunnen staan. Bedenk dat een weg zelden of nooit kaarsrecht is. Bochten zitten er in, er zijn hoogte verschillen, er is een diversiteit van vegetatie aan de wegkanten, noem maar op. Al zulk soort zaken moeten eerst in kaart worden gebracht voordat je überhaupt een inrichtingsplan voor het systeem kunt maken. Wat voor detectie is het beste om toe te passen? In Diepenheim is aan de ene kant van de weg een vlakdetectie toegepast en aan de andere kant een lijndetectie.

Vlakdetectie bekijkt een gebied (de sluis), bijvoorbeeld een oppervlakte van 25 x 30 meter, van boven af. Op een paal is een infraroodsensor aangebracht. Alles wat beweegt in dat vlak, zorgt er voor dat de sensor geactiveerd wordt en die geeft dan het waarschuwingssignaal door aan de borden. Vergelijk het met je lichtsensoren voor de buitenverlichting. Lijndetectie: het woord zegt het al. Wordt de infraroodlichtstraal doorbroken door een ree bijvoorbeeld, dan wordt het waarschuwingssysteem in werking gezet. De infraroodstraal heeft een zender en een ontvanger (de sensoren). Koppel je die steeds maar aan elkaar dan kun je over een enorme lengte wild detecteren en dus automobilisten waarschuwen voor gevaar van overstekend wild.

Wat er allemaal bij komt kijken

Klinkt allemaal heel simpel. Wat maakt het dan misschien ingewikkeld? Waar moet aan gedacht worden? Wat hangt er mee samen? Aan een heleboel dingen. Wie is de eigenaar van de weg en van wie is het land waar de bermen aan grenzen? Zijn die eigenaren net zo doordrongen van de verkeersproblematiek als de wegbeheerder. Staan zij toe dat er in hun grond gegraven wordt, dat er een raster wordt geplaatst en dat er jaarlijks onderhoud gepleegd moet worden. Als je een lijndetectie plaatst op een hoogte van 30 centimeter, dan zal je er voor moeten zorgen dat gras en struik ruim onder die 30 centimeter blijft. Maaien is dus een vereiste. Bij de inrichting is het belangrijk dat de automobilist ook kan zien of er een beest staat of aankomt. Het effect, de snelheidsvermindering van de automobilist, neemt daardoor toe. Het is niet alleen de eigenaar van de weg die het dus voor het zeggen heeft. Voor hetzelfde geld, zijn het tientallen partijen die er iets over hebben te zeggen. Het wild heeft geen enkele inbreng, die kan niets zeggen. Die heeft geen weet van de menselijke ingewikkeldheid en soms amorphe besluitvorming. Het wild wil ongehinderd oversteken. En wij moeten hem daarvoor de kans geven. Ons eigen belang daarbij is de veiligheid op de weg, schade aan voertuigen en schade aan het dier. Kunnen we die met dit systeem of een ander systeem terugdringen naar bijna nul, dan zijn we goed bezig.

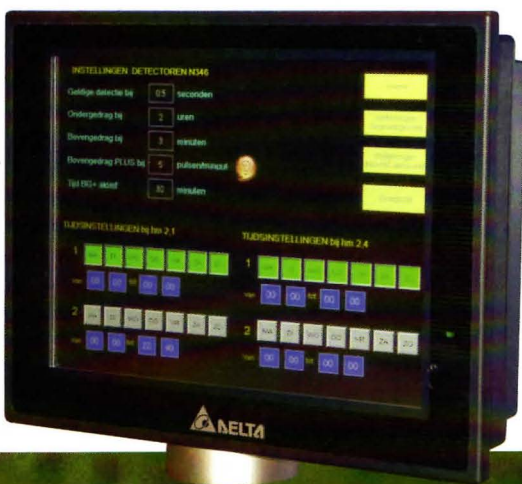
Hoeveel systemen zijn er in Nederland? Er zijn al 10 projecten uitgevoerd met significant resultaat. Het project in Diepenheim is daar een van.



Nieuw, eigen ontwikkelde sensoren. Gemaakt van robuust kunststof. Gegarandeerd voor jarenlange levensduur.

Wat kost het nu?

Toch een belangrijke vraag. Een wildviaduct, een plaats waar wild ongehinderd een straat, snelweg of provinciale weg kan oversteken, kost meer dan een paar miljoen. Veel geld! Hebben we dat geld er voor over, is meestal een politieke kwestie. Gerichtte bejaging zoals op de N319 bij Vorden kost tijd en inspanning van een aantal jachthouders. Vrijwilligerswerk, maar je kunt het ook in geld uitdrukken. Het plaatsen van wildspiegels gaat ook niet voor niets en voor het onderhoud daaraan (schoonmaken) krijgt de wegbeheerder ook de rekening gepresenteerd. Voor het dynamische wildsignaleringsysteem bestaat geen prijs per strekkende meter zoals bij een wildraaster. Lengte van het traject, eigendomssituatie, inrichting, dwangwissels, in- en uitsprongen, energievoorziening, onderhoud zijn zaken waarmee rekening moet worden gehouden. Aan rekening houden met, zit een prijskaartje. Het dynamische wildsignaleringsysteem gaat over serieus geld. Een detectie over een lengte van 1 kilometer zal in de richting van de honderdduizend euro liggen. Is het je dat waard? Pijnlijke vraag, maar je moet hem wel stellen. Je krijgt daarvoor wel een afdoend systeem. Aanrijdingen worden bijna tot nul teruggebracht (95% is de ervaring) en dat tot in lengte van jaren op dat traject. Dus geen schade aan dieren, geen schade aan auto's, geen trauma's van automobilisten en een tevreden wegbeheerder.



Het hart van het systeem, de schakelingen en de software. Een kast vol techniek. Eén belangrijke daarvan is de online monitoring. Elke beweging, doorbreken van het infrarood-signaal, wordt geregistreerd op tijd en plaats. Bij het uitlezen van de data weet je of een dier echt is overgestoken. (de beweging registratie aan de andere kant van de weg). De monitoring maakt onderdeel uit van het systeem en wordt de opdrachtgever gratis aangeboden.

Beheer

Iedereen in Nederland, mens en organisaties, hebben een zorgplicht voor de wilde dieren, die lastige beesten die zo maar oversteken. We zijn ons bewust dat die zorg tijd en geld kost. We zijn gaarne bereid dat geld ook te spenderen. Over de hoogte van het bedrag, is de realiteit, moet je wel kunnen praten. Wat is reëel. 6 miljoen uitgeven voor één beest mist elke vorm van proportie. Verkeersongevallen met wild en het voorkomen daarvan valt onder beheer. Er zijn maatregelen om het te voorkomen, dan wel terug te dringen. Jachthouders, WBE en VHR hebben er dus ook mee te maken. We hebben de zorgplicht. We willen iets te doen. We bedenken maatregelen en voeren die uit. Alle mogelijkheden wil je de revue laten passeren. Elke mogelijkheid is een optie. Het dynamische wildsignaleringsysteem Traffic 2000 is daar één van.



De signalering werkt het beste wanneer de waarschuwing om 50 kilometer per uur te gaan rijden (het driehoekige bord J 27) veranderd wordt in een 50 km limiet (het ronde bindende bord).