Foto: Michael Migos

Dood
in een flits

Hoe voorkom je wildaanrijdingen?

Het bekken en de achterlopers van de reebok zijn verbrijzeld. Zweet, darminhoud en flarden van de dos kleven aan het asfalt. Tien meter verderop hangt een auto met zware frontschade in de takels. Koelwater drupt op de straat. De bok probeert met zijn laatste krachten wanhopig op de voorlopers te komen, totdat een vangschot een einde aan het lijden maakt. Op de weg is een remspoor van ongeveer dertig meter lengte zichtbaar.

Vergelijkbare situaties komen in ons land volgens schattingen tussen de 5500 en 10.000 keer per jaar voor. Hoewel precieze aantallen van aanrijdingen of ongevallen ten gevolge van uitwijkbewegingen met grote hoefdieren onvoldoende bekend zijn, vormen deze een verkeersveiligheidprobleem met ingrijpende maatschappelijke gevolgen. Uitvoerige onderzoeken gevolgd door een brede verscheidenheid van aanbevelingen hebben tot dusverre het tij niet weten te keren. Steeds vaker worden faunabeheerders met de droevige gevolgen van dit verschijnsel geconfronteerd.

Duitsland

In nog veel ernstiger mate is dit het geval bij onze oosterburen. In 2012 vielen in Duitsland volgens nauwkeurige opgaven van politie en wegenwacht 230.000 grote hoefdieren - bijna een kwart miljoen! - ten prooi aan het verkeer. Evenals bij ons wordt het doodgereden kleinwild niet geregistreerd, want van haas, vos, das of veerwild blijft meestal niet meer dan een bloederige vlek op het asfalt achter. Dat dit ook duizelingwekkende aantallen betreft staat volgens alle betrokkenen echter als een paal boven water. Bij het Duitse jagersgilde leidt deze massaslachting tot verbittering. Men voelt zich in de steek gelaten door de diverse autoriteiten die geen pogingen ondernemen om - met uitzondering bij snelwegen - adequate maatregelen te treffen. In de publieke opinie krijgt dit onderwerp weinig aandacht. Er is geen lobby die het voor het wild opneemt en er worden geen inzamelingsacties gehouden om een bijdrage te leveren tot oplossing van het probleem. Kortom, de jager staat er alleen voor en zeker wanneer hij bij nacht en ontij gevraagd wordt de restanten van een aangereden stuk van de weg te schrapen of een gewond dier na te zoeken en het lijden te beëindigen.

Eenzame strijd

Reeds meerdere decennia voeren de Duitse jagers deze eenzame strijd tegen de verkeersdood van het wild. Al in 1946 schreef Richard Blase in zijn standaardwerk ‘Die Jägerprüfung’ over de moorddadige straat. En ondanks het feit dat in 2011 in Duitsland het schadebedrag hoger was dan een half miljard euro en 40 doden en 3000 gewonden te betreuren vielen, halen autoriteiten en verzekeraars de schouders op en gaan over tot de orde van de dag. Vandaar dat in jagerskringen naarstig gezocht wordt naar afdoende oplossingen om het wild tegen het verkeer te beschermen en aldus menselijk en dierlijk leed te beperken.

Wildreflectoren

Vanaf het begin van de jaren zeventig worden wildreflectoren

Bron: Wild und Hund 2013, nr. 10:
‘Der Tod im Sekundentakt’ door Lutz G. Wetzel
Vertaling en bewerking: Koos Boer

Foto: Werner Nagel

toegepast. Voor het eerst in de USA om ongevallen met witstaartherten te voorkomen, maar ook in Australië tegen botsingen met kangoeroes. De nieuwste versie hiervan - blauw en half cirkelvormig - die onder een hoek van 90 graden links en rechts van de montagepaal het licht van de autolampen weerkaatst, wordt met succes ingezet. Het wild wordt door het blauw weerkaatste licht onzeker en zal pas over een weg wisselen nadat het voertuig voorbij is.
In de afgelopen jaren zijn bijna een miljoen exemplaren van dit type reflector langs Duitse wegen geplaatst. Tot nu toe heeft het er alle schijn van dat deze reflectoren goed functioneren.

Niet zaligmakend

Toch is het middel niet geheel zaligmakend, want de ervaring leert ook dat bij het wild gewenning optreedt en bovendien werken de reflectoren alleen bij duisternis. Daar staat tegenover dat de meeste wildaanrijdingen in de schemerperiode en ’s nachts plaatsvinden. Door de hoge kosten worden ze uitsluitend op probleemtrajecten ingezet en het is voor de jagers een hard gelag wanneer na het sneeuwvrij maken van wegen blijkt dat de sneeuwploeg er en passant een aantal ‘meegenomen’ heeft.* Een ander bijkomend nadeel is dat vooral het zwartwild nauwelijks reageert op de wildreflectoren, terwijl een botsing met een behoorlijk zwaar varken vaak desastreuze gevolgen heeft. Zo kwamen in oktober 2011 op de snelweg A5 (Karlsruhe-Basel) drie mensen om het leven bij het inrijden op een rotte varkens.
Op plaatsen waar bekende wildwissels liggen, bijvoorbeeld vanuit een bosrand naar vruchtdragende akkers, probeert men met geurwerende stoffen deze wissels af te sluiten en zo het oversteken van wild tegen te gaan. Maar de drang van het wild om de verlokkende lavei te bereiken is dermate groot dat het naar andere wegen zoekt en zodoende steeds weer nieuwe wissels ontstaan. Bovendien werken de geurversperringen niet of nauwelijks bij winterse temperaturen. Als laatste probeert men nabij beruchte oversteekplaatsen door de aanleg van voerakkers het wild van de weg te houden.

Gedrag van de weggebruikers

Al deze van jagerszijde gedane inspanningen leveren helaas niet het gewenste resultaat op. Natuurlijk telt ieder stuk dat hierdoor gespaard wordt, maar er is nog altijd een stijgende lijn in de ongevallengrafiek waar te nemen. De oplossing lijkt niet te bereiken door de overigens goed bedoelde pogingen om het wild van de weg te houden, maar door de mentaliteit en het gedrag van de weggebruikers te veranderen. En daar wringt bij onze op snelheid beluste oosterburen vooral de schoen. Zo raapte een jager nabij Simmern in de Hunsrück op een stuk provinciale weg van 800 meter lengte jaarlijks gemiddeld twintig stuks aangereden grofwild van het asfalt. Op deze weg geldt een maximumsnelheid van 100 km, maar door de politie gemeten snelheden van ruim over de 150 km/u vormen op dit weggedeelte geen uitzondering. Door het plaatsen van waarschuwingsborden met de tekst ‘wildaanrijdingen’, het aanbrengen van de blauwe reflectoren, het veelvuldig maaien van de wegbermen en het aanleggen van voerakkers is op dit traject het aantal aanrijdingen met ree- en zwartwild sedert 2011 gelukkig aanmerkelijk afgenomen.

Uitrastering van wegen leidt vaak tot de verplaatsing van een 'valwildhotspot'

Uit onderzoek blijkt dat het effect van wildreflectoren na verloop van tijd afneemt

Gedrag van het wild

Om meer inzicht te krijgen in het gedrag van het wild nabij wegen en in de doelmatigheid van de getroffen maatregelen wordt door een aantal promovendi van het bosbouwonderzoeksinstituut in Freiburg vanaf 2009 in de omgeving van de Rijn een onderzoek uitgevoerd. Hiertoe worden reeën van een zender voorzien en hoewel het onderzoek nog niet is afgerond kwamen enige opmerkelijke zaken aan het licht. Zo blijkt dat het reewild vaker de weg oversteekt dan men altijd had aangenomen. Het zoeken naar voedsel - waarbij de opeenvolging van gewassen in de loop van het jaar van belang is - blijkt een sterke drijfveer te zijn. Maar ook onderlinge verschillen in gedrag werden vastgesteld. Zo steken sommige reeën regelmatig de weg over, terwijl andere dit alleen maar doen wanneer ze opgejaagd worden. De bok 'Bertram' wisselde gemiddeld twaalf maal per dag over de weg en het smalree 'Charlotte' aanmerkelijk minder. Dit verschil maakte uiteindelijk niet veel uit, want beide reeën vielen ten slotte ten prooi aan het verkeer en dat vrijwel op dezelfde plaats.

Gewenning aan reflectoren

Eveneens constateerden de onderzoekers dat de afschrikwekkende werking van de reflectoren geleidelijk afneemt, omdat het reewild hieraan went. Hoewel ze niet op de resultaten van hun onderzoek vooruit willen lopen, bezien ze de doelmatigheid van dit kostbare middel met de nodige scepsis.
Botsingen met zwartwild blijken het gevaarlijkst te zijn, maar ook een confrontatie in het verkeer met rood- of damwild kan noodlottige gevolgen hebben. Bij deze hertensoorten is, door hun grotere trekdrift en het feit dat ze niet overal in Duitsland voorkomen, moeilijker vast te stellen wat het effect van de blauwlichtreflectoren op hun gedrag is. Uit waarnemingen van jagers kan echter geconcludeerd worden dat dit ongeveer hetzelfde is als bij het reewild.

Snelheidsbeperkende maatregelen

De gigantische hoeveelheid valwild door het verkeer kan volgens alle betrokkenen alleen verminderd worden door het nemen van stringente snelheidsbeperkende maatregelen op de risicotrajecten. Maar zolang de verbeterde veiligheidsystemen van auto's en motoren lichtzinnig rijden in de hand werken en een dynamische rijstijl als een uiting van succes wordt gezien, lijkt dit een utopie.
Eén ondervraagde jager, lid van het zweethondenstation in het zuiden van het Zwarte Woud, heeft zijn eigen oplossing. Hij schiet nabij de risicoplekken zonder onderscheid ieder stuk reewild en bereikt daarmee volgens eigen zeggen een vermindering van het valwild met 90 procent. Het argument van veel jagers om een bepaald stuk te sparen in de hoop dat het niet doodgereden wordt, telt voor hem niet. Op een bepaald moment moet hij het als zweethondengeleider toch van de weg schrapen of na een - soms lange - nazoek het lijden beëindigen. In al die gevallen vindt hij een voortijdig toegedragen kogel altijd humaner dan een spatbord.

*Bij het maaien van bermen en taluds van watergangen sneuvelt in ons land ook wel eens het een en ander aan infrastructuur