

Advies over de bescherming van een populatie vuursalamander op een oude spoorwegbedding in Ronse

Adviesnummer:	<u>INBO.A.3834</u>
Auteur(s):	Jeroen Speybroeck
Contact:	Niko Boone (niko.boone@inbo.be)
Kenmerk aanvraag:	e-mail van 25 september 2019
Geadresseerden:	Provincie Oost-Vlaanderen Dienst Mobiliteit T.a.v. Marjolein Hantson Woodrow Wilsonplein 2 9000 Gent marjolein.hantson@oost-vlaanderen.be

Dr. Maurice Hoffmann
Administrateur-generaal wnd.

Aanleiding

De provincie Oost-Vlaanderen voorziet de ombouw van de oude spoorwegbedding in Ronse, tussen de Mgr. Beylsstraat en de Rue Beaufaux (Ellezelles), tot fietssnelweg. In die zone komt een populatie vuursalamanders voor die zich ook op het huidige wandelpad begeven. De idee werd geopperd om te voorzien in amfibieëntunnels en geleidingswanden om te voorkomen dat de vuursalamanders overreden worden.

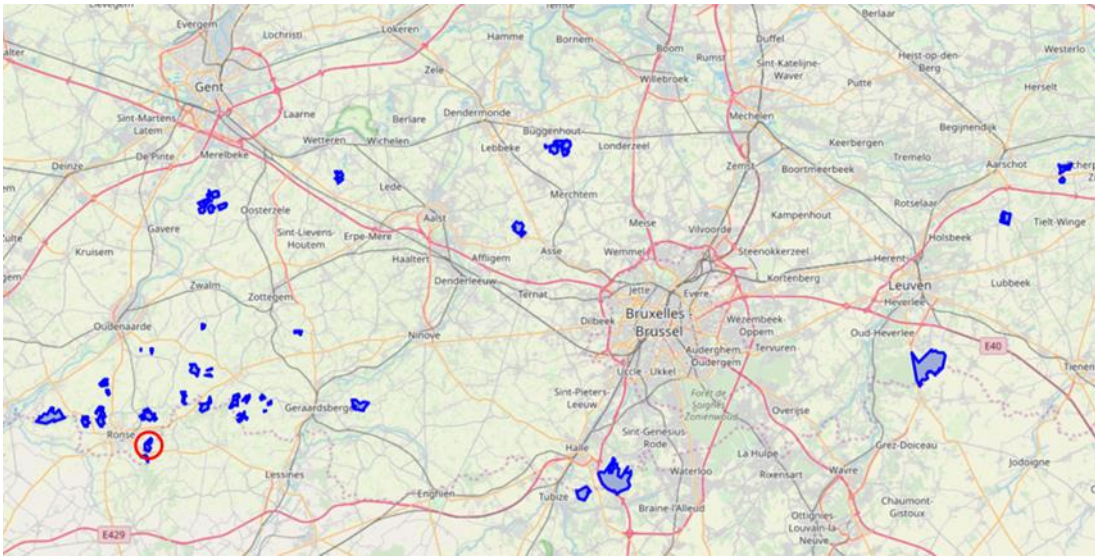
Vraag

1. Zijn amfibieëntunnels nuttig op deze locatie(s)?
2. Welke andere maatregelen kunnen genomen worden om vuursalamanders op deze locatie te beschermen of de populatie te doen uitbreiden?

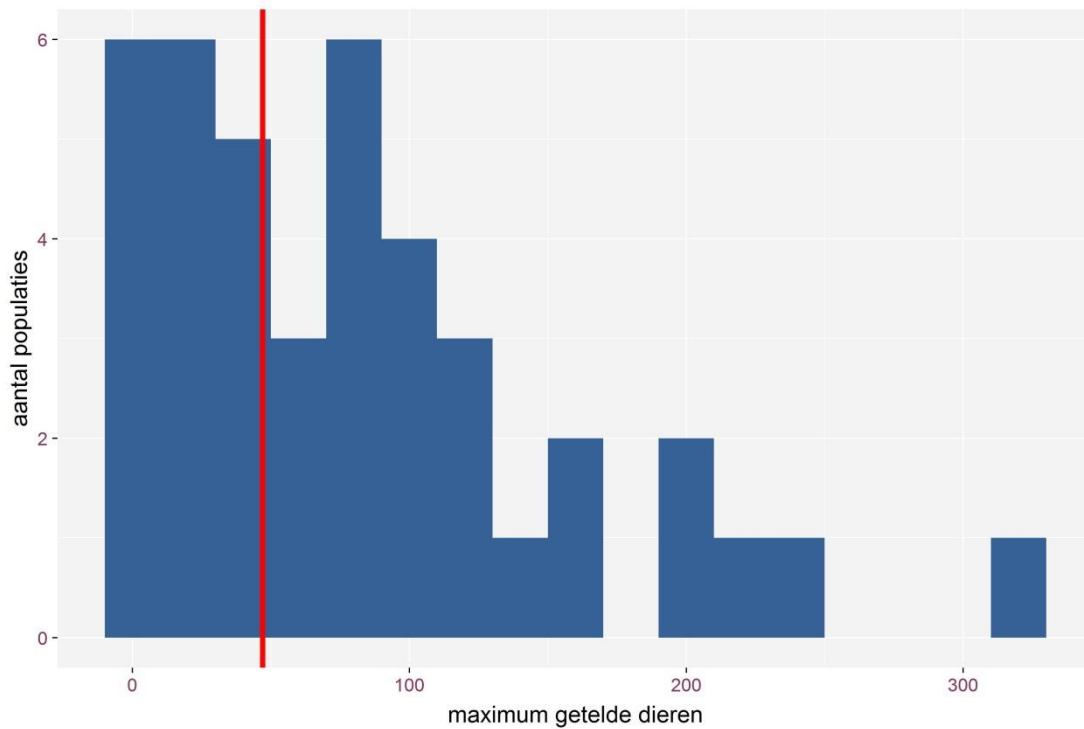
Toelichting

1 Aanwezigheid van vuursalamander

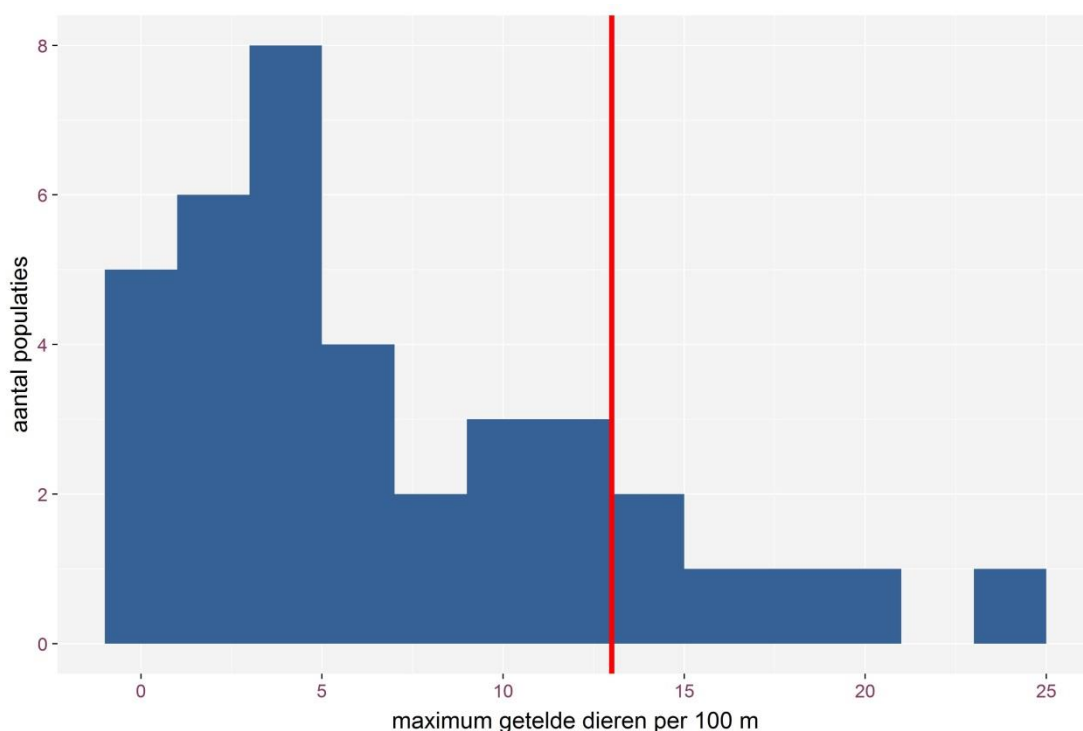
De vuursalamander *Salamandra salamandra* staat op de lijst van Vlaamse prioritaire soorten. De populatie langsheen de voormalige spoorwegbedding in Ronse wordt sinds 2016, net zoals alle Vlaamse vuursalamanderpopulaties (figuur 1), gemonitord in het kader van de meetnetten die werden opgezet voor alle prioritaire soorten (cf. www.meetnetten.be). De monitoring wordt uitgevoerd door vrijwilligers en gecoördineerd door Natuurpunt.Studie in opdracht van INBO en ANB. De wetenschappelijke aansturing gebeurt door het INBO. De monitoring bestaat uit twee jaarlijkse nachtelijke zoektochten in de herfst bij geschikte weersomstandigheden (regen, 5-20°C, weinig wind). Langsheen de spoorwegbedding worden zo sinds 2016 jaarlijks meerdere tientallen volwassen dieren geteld. Mits in acht name van de lengte van het afgewandelde traject, ligt de vastgestelde dichtheid in dezelfde grootteorde als andere populaties. Hoewel dit heel ruw en zuiver indicatief is, lijkt het erop dat de aanwezige populatie voor een vitale, gezonde toestand relatief lage aantallen vertoont, maar hoge dichtheden vertoont binnen de Vlaamse context (figuur 2 en 3).



Figuur 1 – Situering van de populatie van de spoorwegbedding in Ronse binnen het meetnet vuursalamander – (bron: www.meetnetten.be).



Figuur 2 – Frequentiedistributie van het maximaal aantal getelde vuursalamanders in de populaties die behoren tot het Vlaamse monitoringsmeetnet (2016-2018) (meetnetgegevens INBO/Natuurpunt). De rode lijn geeft het maximum aantal getelde dieren ($n = 47$) weer van de populatie ter hoogte van de spoorwegbedding.



Figuur 3 – Frequentiedistributie van het maximaal aantal getelde vuursalamanders per 100 m getelde trajectlengte in de populaties die behoren tot het Vlaamse monitoringsmeetnet (2016-2018) (meetnetgegevens INBO/Natuurpunt). De rode lijn toont het maximum aantal getelde dieren per 100 m ($n = 13,06$) van de populatie ter hoogte van de spoorwegbedding.

2 Amfibieëntunnels

Amfibieëntunnels zijn geschikte technische voorzieningen in gevallen waar wegen hoge mortaliteit veroorzaken. Ze kunnen echter uitgroeien tot barrières eerder dan corridors, met name wanneer ze (1) niet goed worden onderhouden, (2) er te grote onderlinge afstand is tussen tunnels en/of er (bv. door beperkte financiële middelen) te weinig tunnels worden aangelegd. Voor een uitgebreide inventarisatie en een test van de deugdelijkheid van een aantal Vlaamse tunnels, verwijzen we naar de onderzoeksopdracht die Natuurpunt.Studie (contactpersoon Ilf Jacobs, ilf.jacobs@natuurpunt.be) uitvoert in opdracht van het Departement Omgeving.

Onderzoek in Merelbeke (Oost-Vlaanderen) geeft aan dat dispersie- en migratieafstanden doorgaans zeer beperkt zijn (10-20 m) (Speybroeck, ongepubliceerde gegevens). Ongehinderde verplaatsingen en genetische connectiviteit tussen beide zijden van het toekomstige fietspad kunnen dan ook enkel worden gegarandeerd indien voldoende tunnels worden voorzien (bij benadering één per 100 m). Gezien de topografie van de spoorwegbedding, met smalle beiderzijdse ruimte om begeleidende greppels aan te leggen en geflankeerd door steile hellingen, en de aanwezigheid van ondergrondse nutsvoorzieningen, brengt het aanleggen van tunnels hier logistieke moeilijkheden met zich mee.

Hoewel vuursalamanders zeker slachtoffer kunnen worden van wegverkeer, valt te betwijfelen of deze mortaliteit dermate belangrijk is langs een fietspad. De dieren bevinden zich enkel 's nachts en bij regenweer op het wegdek, waarbij mag aangenomen worden dat het aantal fietsers dan laag is. De feitelijke sterfte zal waarschijnlijk eerder beperkt zijn.

De fietssnelweg zal naar alle waarschijnlijkheid breder zijn dan het huidige fietspad. Gezien de beperkte beschikbare ruimte zal die verbreding (hoewel leidend tot beperkt habitatverlies)

echter geen noemenswaardig probleem opleveren voor de vuursalamanders, temeer omdat open plekken (waaronder (fiets)wegdek) door de dieren gebruikt worden als uitkijkpunt. In de herfst kunnen mannetjes er vaak worden waargenomen terwijl ze met gestrekte voorpoten vrouwelijke feromonen trachten te detecteren en/of vrouwtjes visueel trachten op te merken.

Omdat de constructie van amfibieëntunnels hier logistiek moeilijk zal zijn en de verwachte sterfte door het fietsverkeer wellicht laag, weegt de aanleg mogelijk niet op tegen de gestremde uitwisseling van individuen en genen tussen de beide zijden van het fietspad. Toch kunnen en zullen er dieren sneuvelen. Gezien de schijnbare kwaliteit van de landhabitat, kan dit verlies aan dieren binnen het gebied gecompenseerd worden door verbetering van het leefgebied, met name door het duurzaam onderhoud en behoud van bestaande waterhabitat en door te voorzien in extra waterhabitat. Kansen hiertoe werden reeds besproken met de relevante actoren (Provincie Oost-Vlaanderen, Stad Ronse, Agentschap voor Natuur en Bos, Natuurpunt, INBO) tijdens een terreinbezoek op 17 juli 2019. Een aanvullend terreinonderzoek kan zinvol zijn om de actuele aanwezigheid van voortplantingswater en het gebruik ervan in kaart te brengen. Dit wordt best uitgevoerd in de periode waarin larven makkelijk te vinden zijn (februari-april) en dit best 's nachts (hogere detectiekans).

Wat het leefgebied betreft dient ook enige aandacht te gaan naar verlichting. Vuursalamanders mijden veelal licht. Het is dan ook te verkiezen verlichtingspunten tot een minimum te beperken en deze verlichting gedurende een zo groot mogelijk gedeelte van de nacht uit te schakelen.

De hoogste graad van activiteit van adulte vuursalamanders speelt zich in Vlaanderen doorgaans af in twee pieken, maart-mei en september-oktober (Speybroeck, ongepubliceerde gegevens). Voor de aanleg van het fietspad worden deze periodes best gemeden. Om sterfte te vermijden, raden we daarnaast ook aan om tijdens de werken tijdelijke schermen met emmers op te stellen.

Conclusie

1. Gezien de eerder lage te verwachten mortaliteit en de logistieke moeilijkheden bij de aanleg van tunnels op deze locatie (die in de praktijk eerder als barrière dan wel als corridor zouden kunnen werken in het geval van te laag aantal tunnels en onvoldoende onderhoud), lijkt het hier niet aangewezen in tunnels te investeren.

2. De te verwachten mortaliteit kan best worden gecompenseerd door te investeren in het duurzaam behoud van de bestaande waterhabitat en de aanleg van extra waterhabitat. Aanvullend terreinonderzoek kan zinvol zijn om de actuele aanwezigheid van voortplantingswater en het gebruik ervan in kaart te brengen.

Omdat vuursalamanders veelal licht mijden, is het aangewezen om verlichtingspunten tot een minimum te beperken en deze verlichting gedurende een zo groot mogelijk gedeelte van de nacht uit te schakelen.

Tijdens de aanlegfase van de fietssnelweg raden we het opstellen van schermen met emmers aan om acute mortaliteit te vermijden. Ook kunnen de periodes maart-mei en september-oktober best worden vermeden.