

De route
van negen
ecoducten



Waar het begon en waar het naartoe gaat

Verslag van het seminar op 6 juni 2013

Ze staan er, de negen ecoducten die in één opdracht zijn uitbesteed. Trots, waren de sprekers tijdens het drukbezochte seminar *Natuurlijk Verbinden*, dat op 6 juni werd gehouden op het provinciehuis van Gelderland. Jeroen Gosse (regioambassadeur ministerie Economische Zaken Oost) liet weten dat de die dag verhinderde staatssecretaris Dijksma zeer verheugd is over de realisatie. Evenals overigens minister Schulz van Haegen, die vindt dat een fatsoenlijk land ook de natuur een plaats behoort te geven. En ook. ... ‘wij zijn er later vast heel blij mee.’

Wat eraan vooraf ging

‘Ze moesten er vlot komen, de ecoducten’, zegt voormalig hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Oost-Nederland, Theo van de Gazelle (nu hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat Midden-Nederland en plaatsvervangend directeur-generaal Rijkswaterstaat). ‘Ik vond dat er haast gemaakt moest worden met die ontsnippering. Want we beheren een zeldzaam landschap dat unieke flora en fauna herbergt, maar dat tegelijkertijd is gekerfd door infrastructuur zodat de leefgebieden voor vooral de dieren te klein blijken. De populaties dreigden hierdoor te degenereren. Dan zijn er ecoducten nodig.’ Van de Gazelle ronselde vervolgens medewerkers van de in aanmerking komende organisaties en vormde in 2005 een team, bestaande uit vertegenwoordigers van ProRail, de provincie Gelderland, en Rijkswaterstaat. Hij vond gehoor en zo kwamen er negen ecoducten. Ze werden in één pakket aanbesteed, want dat zou de bouw bespoedigen en de kosten drukken.

Ervaringen met design& construct

Aannemerscombinatie Hegeman Beton- & Industriebouw BV/Mobilis TBI Infra BV kreeg de opdracht en ging aan het werk onder de naam H2Eco. Zij hadden ervaring met ecoducten.

Voor de garantie op organisatorische souplesse, bestuurlijke inbedding en

zekerheid werd een samenwerkingsovereenkomst gemaakt tussen Rijkswaterstaat, provincie en ProRail. ProRail werd verantwoordelijk voor het contract, de provincie betrok de omgeving, Rijkswaterstaat Utrecht bewaakte de techniek. Rijkswaterstaat Oost-Nederland was opdrachtgever en coördineerde de bouw. Bert Stegehuis en Martijn de Haan, beide van Rijkswaterstaat, adviseerden over ecologie en coördineerden het ontsnipperingsprogramma. De eisen lagen vast, het budget was gereserveerd. Niets leek een beoogde vlotte bouw in de weg te staan.

Maar op de vormgeving heeft men zich verkeken. ‘Gemeentelijke welstandscommissies kijken er anders tegenaan’, merkten de betrokkenen. Paul Hoogerwerf (provincie Gelderland), omgevingsmanager bij dit project: ‘Vormgevingszaken als aanzicht, materiaal en kleur, hebben tijd en geld gekost. Je denkt dat je er bent met een design&construct-aanpak, maar zo is het niet. Vanaf het prille plan moeten opdrachtgever en -nemer met de welstandscommissie in gesprek, waarbij ontwerper en (landschaps)architect niet mogen ontbreken. Je moet de wederzijdse eisen en wensen kennen. Welstandscommissies staan er anders in. Wij richten zo’n ecoduct in op de fauna die we daar verwachten en zetten in op het aanzien van de infrastructuur, waarbij we langs een weg een vormfamilie proberen te maken. Gemeenten zijn lokaal gericht en kijken naar hun eigen directe omgeving. Soms levert dat een mooier ontwerp op, maar het budget is natuurlijk de beperkende factor, dus moet je dan oplossingen verzinnen die aan alle wensen tegemoet komen. Maar we zijn eruit gekomen.’

De aanbesteding van zoveel ecoducten tegelijk in een design&construct-contract beviel goed. ‘Je bent niet gebonden aan een voorgeschreven ontwerp zodat je naar eigen inzicht het beste ontwerp en de beste bouwtechniek kunt toepassen’, vonden de betrokkenen. ‘Maar een kleiner aantal is wel beter te hanteren. Het vergt namelijk veel overleg met belanghebbenden. Althans in Nederland, waar veel partijen meespreken.

De kennis opgedaan bij het ene ecoduct bleek weer toepasbaar bij een ander. Het communicatieproces bijvoorbeeld: wie moet je op welk moment betrekken? En de afstemming met de natuurbeheerders van het aan het ecoduct grenzende gebied. Zij kennen de natuur. Vegetatie en inrichting op de ecoducten moeten daarop aansluiten. Zij geven ook aan wat wel en niet kan worden gekapt en waar de toeleidende bouwwegen mogen komen.’

Samenwerking goed gelukt

Fout ging er eigenlijk niets. Tenminste, afgezien van vertragingen door procedures. Het verliep allemaal wonderlijk goed, ondanks deze geheel nieuwe aanpak van negen ecoducten in één aanbesteding. Mede, en dat benadrukken alle betrokkenen, door de constructieve en flexibele opstelling van aannemer H2Eco. Soms liep de aannemer grote vertraging op door gemeentelijke procedures, een andere keer bleek het budget te krap te worden. Het Jac P. Thijsse-ecoduct zou bijvoorbeeld als boog over de A12 komen. Naderhand werden daar echter extra rijstroken gepland. Dus zou het ecoduct duurder uitvallen. De aannemer kwam met de oplossing een pijler in het midden te bouwen. Op die manier zijn meerkosten vermeden.

Tonny Boerkamp, directeur Contractering van H2Eco: 'Niemand heeft gaandeweg het traject de hakken in het zand gezet. Ieder was bereid zich in te leven in de belangen van de ander, dat werkt prettig.' En de ervaring van Wim Leenders, bouwmanager bij ProRail: 'Natuur verbindt opdrachtgevers.' Gedeputeerde Van Dijk – gastheer van het seminar – heeft dezelfde ervaring. Hij zegt hierover: 'Ga de samenwerking niet uit de weg, zoek elkaars sterke punten en blijf betrokken bij de concrete uitvoering.'

Proceduretips

Dan waren er wat proceduretips.

Bereid je als opdrachtgever uitstekend voor. Ook vormgevingseisen en bestemmingsplannen moeten in beeld zijn zodat je de risico's voor de aannemer zoveel mogelijk beperkt. Extra risico's betekenen een grotere onzekerheid en dus een hogere prijs.

Betrek de omgeving bij de voornemens en overleg met hen de locatie en de gevolgen. Wees gastvrij als mensen willen kijken en organiseer een open dag bij de oplevering, dat voorkomt later een flink aantal nieuwsgierigen. En houd contact met kritische mensen.

Wees flexibel bij de inrichting en betrek beslist ook de terreinbeheerder.

Zorg dat iedereen over dezelfde informatie beschikt, dat voorkomt dat je tegen elkaar wordt uitgespeeld. En bij verschil van mening, laat het niet modderen, maar laat op hoger niveau de beslissing nemen.

Goed afstemmen met de omgeving

Afstemming met de betrokkenen in de omgeving van het ecoduct is belangrijk. Vroegtijdig en uitgebreid. Ook degenen die wantrouwend zijn moet je horen. Hun bezwaren zijn immers meestal niet onredelijk. Ze vrezen lawaai, overlast en ze zijn bang voor grazers in de gewassen. Daar moet je oplossingen voor zoeken. De boeren krijgen overigens geen zwijnen op bezoek. De ecoducten zijn afgezet met rasters waar de varkens niet overheen komen en ree en hert wel. En om het voor kleine dieren wel passeerbaar te maken zijn er tunnels in de rasters aangebracht.

‘Misschien moeten we ook iets doen aan het imago van de ecoducten en moeten we het ons aantrekken dat er insinuerende koppen in de kranten verschijnen als *Dure ecoducten* en *Ecoducten op wankelende basis*’, oppert iemand van de aanwezigen. ‘We redeneren teveel vanuit ons eigen perspectief. Een jachtopzichter of een beheerder kan veel beter vertellen wat zo’n ecoduct doet. Jeroen Gosse: ‘De natuur wordt bij sommigen als irritant ervaren, terwijl landgoedeigenaren, natuurbeheerders, de jachtwereld en ook boeren juist positief kunnen vertellen over de gevolgen van onze natuurinspanningen.’

Komen er teveel dieren?

Dan is er de discussie of de ecoducten moeten worden afgesloten voor het edelhert. Boeren vrezen immers ziektes onder hun vee en vraat aan hun gewassen. De provincie Gelderland neemt hun wantrouwen serieus. Daarom is afgesproken het aantal dieren dat de ecoducten passeert, te monitoren. Worden het er teveel dan grijpen ze in. En mochten de boeren toch schade krijgen door het grotere territorium van het edelhert, dan zal de schade worden vergoed. ‘We moeten’, zegt gedeputeerde Van Dijk, ‘wel realistisch blijven. We kunnen de natuur niet ongebreideld zijn gang laten gaan. We moeten populaties beperken, anders sneuvelen de dieren, ontstaan er verkeersongelukken en krijgen boeren en bosbouwers er hinder van. Nederland is in de loop der eeuwen ingericht als cultuurlandschap, we verdienen geld op onze grond. Mensen moeten de natuur niet verdringen, maar het omgekeerde mag ook niet gebeuren. We dienen het ecologisch evenwicht te sturen’, vindt gedeputeerde Van Dijk.

Nazorg in de vorm van toezicht

Toezicht op de ecoducten is nog wel een punt. Mensen blijken nieuwsgierig naar de ecoducten en dat terwijl het erg ongewenst is dat zich mensen op het ecoduct bevinden, laat staan mountainbikers en motorcrossers. Hier ligt dus een taak voor de aanliggende beheerders en andere betrokkenen.

Is een ecoduct geldverspilling?

In perspectief, een ecoduct kost gemiddeld vijf miljoen euro en gaat zo’n honderd jaar mee. Dat is dan dus vijftigduizend euro per jaar. Geld is dus niet echt de kwestie. Het is immers voor iedereen duidelijk dat er in ons land geld nodig is voor natuur. Daarom wordt er steeds meer samengewerkt, ook met het bedrijfsleven voor wie maatschappelijk ondernemen langzamerhand vast onderdeel is van het beleid. Maar natuurlijk moeten we wel steeds goed bedenken wat de beste voorzieningen zijn, vinden de aanwezigen.

Edgar van der Grift van Alterra vindt dat je vooraf moet formuleren wat het doel is van een faunapassage. Niet achteraf afvragen voor welke diersoorten het een oplossing biedt. Dat betekent ook dat niet altijd brede ecoducten nodig zijn. ‘Het hangt er vanaf voor welke diersoorten je zo’n ecoduct bouwt’, zegt Bert Stegehuis van Rijkswaterstaat. ‘Herten hebben een strook van 30 tot 50 m

nodig. In gebieden met ree als grootste diersoort, volstaat 15 m. De nu opgeleverde ecoducten zijn gemiddeld 40 meter breed. Maar Kootwijk is 30 m en daar gaan de herten ook overheen. Het is mede afhankelijk van de omgeving. Is het er rustig dan kunnen ze wat smaller, maar lopen er ook recreanten dan is een breder ecoduct nodig.

Recreanten op het ecoduct. Kan dat ?

Ongeveer de helft van de aanwezigen op het seminar voorziet geen problemen van recreatief medegebruik. 'De ecoducten zijn breed en een hert laat zich niet tegenhouden door de geur van een hond of een mens.' Maar de tegenstanders vinden dat op deze essentiële overgangen juist de mens weg moet blijven. Daar waar mensen gebruik maken van het ecoduct blijven de dieren weg tot het weer rustig wordt, stellen de tegenstanders. Het moet worden onderzocht. Bij natuurbrug Crailo merkt men echter dat recreanten en dieren prima samengaan. Maar op en rondom het ecoduct bij Terlet zie je geen zoogdieren op zondag.

Zijn ecoducten nuttig?

De ecoducten worden veel gebruikt, zoveel is wel duidelijk. Met camera's worden de bewegingen over ecoducten gevolgd. Dertien edelherten passeerden ecoduct Hulshorst al drie dagen na de opening. En vanaf dat moment iedere avond en ochtend. Beelden op andere ecoducten tonen de dassen, vossen, marters, reeën, reptielen, konijnen en herten die passeren. Ook in België wordt al langer gemonitord en ook daar is duidelijk dat de ecoducten veel worden gebruikt. Dus voor de individuele dieren is zo'n verbinding nuttig, dat staat vast. Ook staat vast dat door ecoducten, gecombineerd met rasters, de aanrijdingen met dieren flink afnemen.

Maar het gaat natuurlijk ook om genueitwisseling, om grote, gezonde populaties te creëren, om de achteruitgang van de natuur te remmen. En om dat te kunnen aantonen is langdurig onderzoek nodig. Hoe is het nu, hoe over vijf jaar en hoe over langere tijd? En hoe is dat effect op insecten, amfibieën, reptielen, zoogdieren? Daar achter komen vergt wat, maar het zou moeten gebeuren om te zien of de ecoducten werkelijk zin hebben. Waarbij overigens ecoducten natuurlijk niet alleen verantwoordelijk zullen zijn voor de beoogde gezondere populaties, daar is meer voor nodig. De uitdaging het nut van ecoducten te kunnen bewijzen willen de betrokkenen graag aan. Nu het budget nog.

Advies van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur

Het seminar ging over het belang van de ecoducten. Waarbij natuurlijk het onlangs gepresenteerde Advies van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur ook nadrukkelijk de gedachten richtte. 'Hebben ze gelijk?', vroeg de presentator. 'We zijn het helemaal niet zo oneens met hun advies', zegt Hans Bekker (landelijk coördinator van het MJPO). De Raad adviseert door te gaan met de

vervolmaking van de ecologische hoofdstructuur. Een faunaverbinding zorgt daarvoor. Immers, oppervlaktevergroting en kwaliteitsvergroting van een natuurgebied zijn het resultaat. Uitbreiding door nieuwe gebieden aan te kopen gebeurt ook wel, maar is niet zo gemakkelijk. Dus is verbinden vaak de enige mogelijkheid met ook, afhankelijk van de diersoorten ter plaatse, grotere of kleinere ecopassages.

En wat nu

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de provincie zijn hun beloften nagekomen en willen doorgaan met het ontsnipperen van ons landschap. Nu mogen de provincies en natuurbeheerders het overnemen en kan ook het ministerie van Economische Zaken weer aanhaken. ‘Maar we blijven met elkaar in contact tot het moment dat we weten of de ecoducten inderdaad bijdragen aan grotere gezonde populaties. Die verantwoordelijkheid dragen wij allemaal’, vinden de betrokkenen.

Joke Cuperus, hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Oost-Nederland, is zeer tevreden over het verloop van dit project. ‘Ik ben echt trots’, zegt Cuperus. ‘Het is vrijwel rimpelloos verlopen, de hobbels zijn gezamenlijk genomen, mede dankzij de aannemer en de samenwerking met provincie en ProRail, echt klasse. Het was verfrissend en stimulerend. En we gaan ermee verder. In ieder geval komen er nog ecoducten bij Boekelo over de A35 en tussen Wierden en Nijverdal over de N35. Wellicht komen er nog twee: tien kilometer westelijk van Kootwijk over de A1, en nog een over de A18 bij Doetinchem.’

Ook gedeputeerde Jan Jacob Van Dijk vindt het een project om mee door te gaan. ‘Het alternatief is geen ecoducten, terwijl iedereen weet dat Nederland vol ligt met wegen, waterwegen, spoorwegen en gebouwen. We moeten niet de weg inslaan van *we weten het effect nog niet helemaal dus tot zolang doen we maar niks*, want dan ben je te laat’, zegt Van Dijk. ‘De Nederlandse situatie is anders dan in veel andere landen. Hier raken populaties opgesloten, dus ontstaat inteelt en krijg je gebieden die dan onvoldoende bieden voor de soorten. Daarom blijft het nationale beleid overeind te zorgen voor een groen landelijk netwerk. Daar horen dan faunatunnels, richels, buizen en ook ecoducten bij, want onze natuurgebieden vallen niet te vergroten. We weten waar de dieren zich bevinden en daar komen dus die voorzieningen.’

En ProRail? ‘De drie partijen hebben dit gezamenlijk fantastisch gerealiseerd’, vindt Jan Mulder (regiodirecteur van ProRail Noordoost). Die ecoducten zijn een kroon op ons werk. Het heeft ProRail nog bewuster gemaakt van de noodzaak tot natuurverbindingen, die voortaan vanzelfsprekend onderdeel zijn van een werk. We beheren 7000 km spoor x 10 m spoorberm aan beide kanten, he? Dat is dus nogal wat aan biodiversiteit. De treinreizigers verwachten van ons dat we natuurvriendelijk zijn, dat zijn ze zelf ook.’

Samen uit, samen thuis

Samen uit, samen thuis is niet alleen gelukt, het concept heeft zelfs geleid tot bijzonder efficiënt werken, in een – ook niet onbelangrijk- prettige sfeer. En volgens deze instelling gaan de betrokkenen nog even door, totdat zaken als toezicht, recreatief medegebruik, eventuele schade, populatievitaliteit, kortom het effect van de ecoducten, duidelijk zijn. Je wilt je immers niet voor de finish al afwenden.

Minister Schulz van Haegen (I&M) en staatssecretaris Dijkema (EZ) geven de natuur weer hoop.

Wat is het MJPO

Het begon in 1974 met de eerste dassentunnel, in 1986 gevolgd door het eerste ecoduct: De Woeste Hoeve. Daarop volgden veel maatregelen gericht op een bepaalde soort, zoals het ecoduct bij Kootwijk, gericht op herten, marters en reptielen. Sinds het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) in 2004 is de ontsnipperingsaanpak voor bestaande infrastructuur (wegen, spoorwegen en kanalen) structureel. Het MJPO is een samenwerkingsproject tussen I&M en, EZ, Rijkswaterstaat en ProRail voeren het uit. De provincies voeren de regie. Er zijn ruim tweehonderd knelpunten aangewezen. Het betreft de plekken waar bestaande rijksinfrastructuur de gebieden van de EHS doorkruist. Beschikbaar budget: 410 miljoen euro. In 2018 moet de Nederlandse rijksinfrastructuur op essentiële plekken passeerbaar zijn voor de fauna.

Meer informatie: www.mjpo.nl

