



foto's Hans van den Bos | Bosbeeld



Chris Klemann bij ecoduct Plantage Willem III in Elst

Ecoducten in Utrecht Gestaag doorwerken om knelpunten op te lossen

Twintig grote knelpunten waren er in 2004 in de provincie Utrecht tussen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en provinciale wegen, zo vertelt Chris Klemann, beleidsmedewerker natuur bij de afdeling Groen van de provincie. Nu, vijf jaar later, zijn er vijf opgelost en vijf in voorbereiding. Ze zijn (bijna) op de helft dus, en dat is geen slechte score gezien de planning om in 2018 helemaal klaar te zijn. Klemann ziet het dan ook met vertrouwen tegemoet.

— MARJEL NEEFJES (REDACTIE) EN MARTIJN VAN WIJK (PROVINCIE UTRECHT)

Overigens vindt Utrecht de oplossing van een knelpunt niet altijd in de aanleg van een ecoduct. Bij vier van de tien opgeloste knelpunten tot nu toe, is er bij nader inzien gekozen voor faunatunnels. Klemann: "Ik denk ook dat het in zeker nog vier van de op te lossen knelpunten een optie kan zijn om faunatunnels te combineren met verkeersremmende maatregelen. Dat betekent dan dat je een deel van de weg afwaardert van 80 naar 60 kilometer per uur. Dat kan nu beleidsmatig nog niet, maar misschien in de toekomst wel." Hij zegt er wel meteen bij dat afwaarderen niet per se goedkoop is. "Het is

geen kwestie van de bordjes 80 vervangen door bordjes 60. Je moet de weg er echt op inrichten, de belijning aanpassen, en wellicht middenbermen aanleggen."

Maar goed, even terug naar de ecoducten. Utrecht heeft er inmiddels drie klaar. Bij de Plantage Willem III bij Elst is de weg op palen gezet, zodat de natuur er onderdoor kan. De Treeker Wissel bij landgoed Den Treek-Henschoten ten zuiden van Amersfoort is een 'klassiek' ecoduct met een bijzondere vormgeving, waarbij wel de weg half verdiept is. Ook

voor ecoduct Beukbergen bij Huis ter Heide (gemeente Zeist), dat eind 2009 officieel geopend wordt, is de weg 2 meter verdiept.

Plantage Willem III: weg op palen

Het proces bij het ecoduct Plantage Willem III onder de N225 bij Elst was relatief eenvoudig, omdat de grond aan beide zijden in bezit was van Het Utrechts Landschap. Het gebied valt onder de Stichtse Lustwarande, een gebiedsproces waar al een bestuurlijk platform voor was. Ook was het geld al gereserveerd. Klemann: "Wel hebben we intensief moeten overleggen om overeenstemming te bereiken met de gemeente Rhenen en de provinciale ecologen. Op zich niet gek, want je gaat toch iets groots bouwen midden in de EHS. De welstandscommissie van Rhenen stelde eisen aan de vormgeving en materiaalgebruik van de ecopassage. Het Koninklijk Nederlands Aardkundig Genootschap vroeg hoe we rekening dachten te houden met de aardkundige waarden van dit sneeuwsmeltwaterdal, waarin we toch een paar meter af wilden graven. En bovendien is de weg honderden jaren oud, en om die op palen te zetten, moesten eeuwenoude eikenstobben gerooid worden. Uiteindelijk hebben ook onze ecologen toch ingestemd."

Klemann benadrukt nog maar eens hoe belangrijk het is dat je zorgvuldig omgaat met

je omgeving. “Het moet iets worden van de omgeving zelf, dat mensen trots zijn dat ze een ecoduct in hun achtertuin krijgen. We hebben de direct aanwonenden in een vroeg stadium geïnformeerd, en zijn tevoren met de gemeente en Het Utrechts Landschap samen op excursie gegaan naar een ander project, waar mensen vertelden over het hele traject. En wat je ook zeker niet moet onderschatten: het belang van een sterke projectleider.”

Treker Wissel: graffiti ingebouwd

Bij de Treker Wissel over de N227 bij de Leusderheide was draagvlak geen probleem. Omwonenden waren er vrijwel niet, behalve dan het landgoed Den Treek-Henschoten, maar die eigenaar had in de jaren negentig zelf al om een ecoduct gevraagd. Aan de andere kant van de weg pacht Defensie grond van de gemeente Amersfoort (overigens op het grondgebied van de gemeente Leusden). Wel werd een informatieavond georganiseerd voor bewoners in de wat wijdere omgeving. Omdat het landschapelijk een kwetsbaar gebied is, is er gekozen

om de weg half te verdiepen, zodat de aanvoershellingen naar het ecoduct niet zo groot hoeven te zijn.

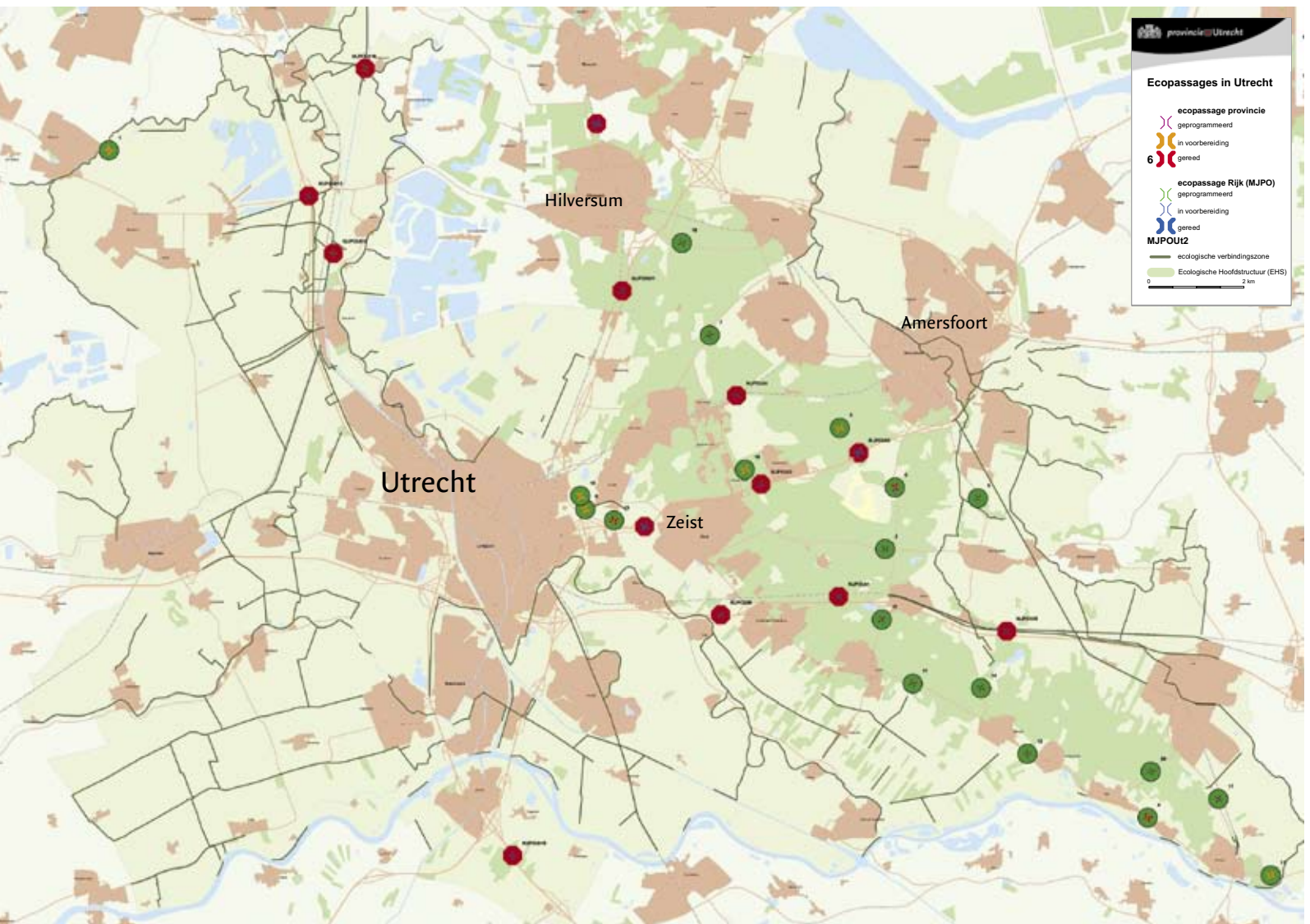
Het is een betonnen constructie geworden met grote grijze vlakken, die enorm kunnen uitnodigen tot graffiti. Klemann: “We willen het natuurlijk graag netjes houden, en bovendien de automobilisten duidelijk maken dat hier mensen en natuur elkaar kruisen. Cliënten van de naburige zorginstelling Amerpoort hebben dieren getekend die over het ecoduct kunnen lopen, en die tekeningen hebben we opgeschaald en op de muren en plafonds aangebracht. Het ziet er prachtig uit, en tot nu toe hebben we nog geen last gehad van ongewenste graffiti. Bij de opening waren verschillende ecoductbeheerders uit het westen van het land daar zeer verbaasd over!”

Beukbergen: tussen tuin en beukenlaan

Waren de bovengenoemde twee ecoducten qua proces redelijk eenvoudig, dat gold zeker niet voor ecoduct Beukbergen over de

Amersfoortseweg (N237), vertelt Klemann. “Er ligt daar het Vormingscentrum van de Diensten Geestelijke Verzorging bij de krijgsmacht, waar militairen voor en na hun uitzending naar het buitenland een tijd intern doorbrengen. Defensie had net heel veel geld gestoken in het opknappen van de formele tuin en de beukenlaan op het landgoed, en toen kwamen wij ineens met het plan om een ecoduct in hun voortuin aan te leggen. En ook hier gold dat de weg al heel oud was, en dat landschappers het niet zagen zitten om daar een deel van af te graven om hem te verdiepen.”

Dit proces had dus duidelijk tijd nodig. “Gelukkig was er wel een bestuurlijk platform vanuit het programma Hart van de Heuvelrug, waar we gebruik van konden maken”, aldus Klemann. “En ook hier zijn we met alle belanghebbenden op excursie geweest.” Uiteindelijk is het goed gekomen, onder andere door intensieve samenwerking met de rentmeester van het landgoed. “Het bleek dat we het ecoduct precies in konden passen tussen de formele





Treker Wissel



Beukbergen

foto's Chris Klemann en Edwin Koevoets

tuin en de beukenhaag. En doordat de weg iets verdiept is, is het uitzicht vanuit het landhuis er alleen maar op vooruitgegaan.”

Beheer goed regelen

Voor alle ecoducten geldt dat de provincie eigenaar en beheerder blijft van 'het beton'. Klemann: “Binnen de provincie hebben we een regel voor alle nieuwe infrastructuur: na oplevering voeren we jaarlijks 1,5% van de bouwkosten op de begroting op voor beheer en afschrijving. Zo bouw je ook een potje op om het ecoduct na enkele tientallen jaren te vervangen. Het groene deel van het ecoduct besteden we uit aan de beheerder, dat kopen we af en leggen we vast in een contract. Dat gaat overigens ook om forse bedragen. Bij het rijk was dat gedeelte tot nu toe nog niet altijd vasgelegd en daar hebben wij van geleerd om dat juridisch beter vast te leggen.”

Zoals gezegd loopt het proces in Utrecht mooi op schema. Toch kom je altijd weer bijzondere

dingen tegen. Brandpreventie bijvoorbeeld. “Een weg is niet alleen een effectieve barrière voor flora en fauna, maar ook voor een natuurbrand”, legt Klemann uit. “En als je dan een ecoduct bouwt, dan maak je ineens ook een doorgang voor een brand, zo vertelde ons de brandweer. Daar moet je dus rekening mee houden, bijvoorbeeld door brandputten te maken voor watertoevoer. En als je dat niet aan beide zijden wil doen, moet je zorgen dat het ecoduct zo stevig is dat er zware brandweerswagens overheen kunnen.” Iets dus om in de ontwerpfase al rekening mee te houden.

Nu zijn de volgende tien knelpunten aan de beurt. “Er zitten zeker lastige knelpunten tussen, met verschillende particuliere grondeigenaren, maar als je de omgeving serieus neemt en het proces de tijd gunt, dan heb ik er alle vertrouwen in dat het goed komt”, aldus Klemann. ♦

redactie@vakbladnatuurboslandschap.nl

Het proces

Nadat Rijkswaterstaat voor de eeuwwisseling druk bezig was met de aanleg van ecoducten over rijks- wegen, realiseerde de provincie zich dat er ook bij provinciale wegen knelpunten liggen, overigens niet alleen voor natuur, maar ook voor recreatieve routes. Vervolgens hebben een natuur- en een recreatiewerkgroep kaarten gemaakt, die vervolgens over elkaar heen gelegd zijn. Daarin zijn dus ook rustgebieden en hoogwaardige recreatiegebieden opgenomen.

De criteria om iets als knelpunt aan te merken, waren of er grotere eenheden EHS doorsneden werden door 80-kilometerwegen met veel verkeer, of wegen in de weg zaten van trekbewegingen van dieren, bijvoorbeeld van hoog naar laag of van winter- naar zomer gebied. Verder was natuurlijk van belang hoe de actuele en potentiële verspreiding was van populaties en of er deelpopulaties door wegen gescheiden waren. Het resultaat was in 2004 een kaart met twintig knelpunten.

De provincie Utrecht heeft tot 2018 uitgetrokken om deze knelpunten op te lossen. Nadat de knelpunten geïnventariseerd waren, en er een globale begroting was opgesteld van zo'n 70 miljoen euro, werd dit aan Gedeputeerde Staten (GS) voorgelegd. Deze stemden in met de erkenning van de knelpunten, maar die 70 miljoen kwam niet zomaar op tafel. De afdeling Groen gaat per project naar GS voor financiering. Dat is soms puur EHS-geld, maar er zijn ook projecten waarbij financiering komt uit potjes mobiliteit of uit roodvoor-groenregelingen (waarbij de opbrengst van bouwactiviteiten beschikbaar komt voor natuur). De ervaring is dat het proces enorm versneld kan worden als ook omgevingspartijen een bijdrage leveren (waterschap, gemeenten, Het Utrechts Landschap, Nationaal Park), zelfs al gaat het maar om kleine bedragen. GS is zeker gevoelig voor de politieke betrokkenheid die uitgedrukt wordt door zo'n bijdrage.