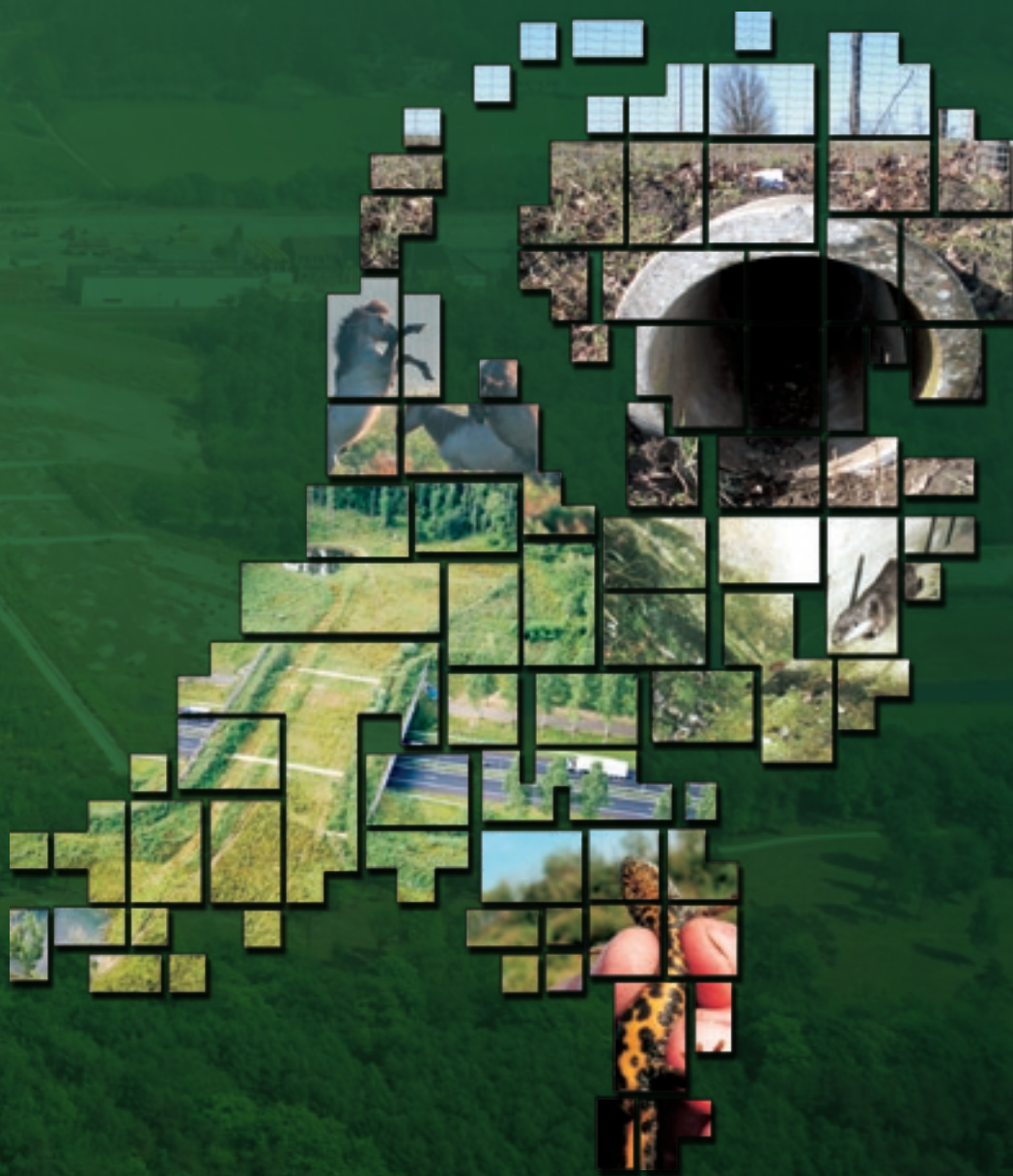


Jaarverslag 2009

Meerjarenprogramma Ontsnippering



Jaarverslag 2009

Meerjarenprogramma Ontsnippering

augustus 2010



Voorwoord

De afgelopen jaren zijn er veel faunatunnels, ecoducten en rasters gerealiseerd. Daardoor wordt de verbrokkelde natuur langzamerhand op veel plaatsen weer een meer samenhangende eenheid.

Deze inspanningen tot verbetering van de natuur en dus de biodiversiteit, komen voort uit de Nota Mobiliteit en de eerdere nota's waarin is verwoord dat versnippering van natuur en landschap door infrastructuur moet worden teruggedrongen. De concrete invulling van het beleid is vastgelegd in het MJPO en is onderdeel van de Nota Ruimte. De uitvoering doen Rijkswaterstaat, ProRail, ministeries en provincies.

Binnen dit MJPO-programma werden in het afgelopen jaar enkele voor onmogelijk gehouden dromen werkelijkheid.

- Zo zijn negen ecoducten in seriebouw aanbesteed. Dit werd mogelijk door een goede samenwerking tussen Rijkswaterstaat, ProRail en de Provincies.
- Dankzij efficiënte en gestructureerde samenwerking zijn meer dan veertig knelpunten tussen de ecologische hoofdstructuur en het spoor in vergaande voorbereiding.
- De aanleg van enkele ecoducten over en grote passages onder provinciale wegen werd mogelijk door een expliciete gebiedsgerichte aanpak van versnippering.
- Er is een veelbelovende internationale samenwerking ontstaan met de overeenkomst tussen Vlaanderen en de provincie Noord-Brabant om een ecoduct op de grens te bouwen over rijksweg A67/E34.
- De evaluatie van het MJPO is begin 2009 afgerond. Enkele aanbevelingen zijn omgezet in besluiten. Zo wordt de knelpuntenlijst herijkt, geprioriteerd en geprogrammeerd. Daarnaast zal een nieuw in te stellen stuurgroep van V&W, LNV en IPO voor een betere bestuurlijke inbedding zorgen.

Gezien de druk op natuurwaarden en de behoefte aan duurzame mobiliteit ben ik verheugd over bovenstaande nieuwe ervaringen. Onverwachte dromen bij de invulling van het MJPO werden werkelijkheid. En dat, met 2010 als jaar van de biodiversiteit!



Hans Bekker
Coördinator Meerjarenprogramma Ontsnippering
Dienst Verkeer en Scheepvaart, Rijkswaterstaat

Stand van zaken eind 2009



Inhoudsopgave

	Voorwoord	3
1.	Inleiding	5
2.	Resultaten 2009	8
2.1	Stand van zaken eind 2009, landelijk	9
2.2	Stand van zaken per provincie eind 2009	12
3.	Evaluatie MJPO	39
3.1	Opdracht Alterra	39
3.2	Opdracht Twynstra Gudde	39
3.3	Vervolgstappen	40
4.	Kennis en ontwikkeling rond versnippering	41
4.1	Gebiedsgerichte aanpak	41
4.2	Monitoring	43
4.3	Recreatief medegebruik	46
4.4	Natura 2000	47
Bijlage A	Uitvoering MJPO	48
Bijlage B	Opgeloste knelpunten en maatregelen per 31-12-2009	52
Bijlage C	Status prioritaire knelpunten	56
Bijlage D	Betrokkenen MJPO	58

1. Inleiding

De toename van de mobiliteit heeft de natuur erg versnipperd. Vooral wegen en spoorlijnen maken de leefgebieden van planten- en diersoorten kleiner, maar ook woonwijken, industrieterreinen en intensivering van landbouwgronden versterken dit proces.

Nationaal: Ecologische Hoofdstructuur

Om de netwerkpopulaties te herstellen is in Nederland de ecologische hoofdstructuur (EHS) geïntroduceerd (1990). Dit natuurbeleid beoogt een samenhangend landelijk netwerk te creëren van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden en verbindingen daartussen. In 2000 is dit beleid aangescherpt met robuuste verbindingen: brede natuurzones die de grote natuurgebieden aan elkaar koppelen. De EHS moet in 2018 klaar zijn.

Europees: Natura 2000

Voor Europa is er Natura 2000. Natura 2000 vormt een samenhangend netwerk van beschermde Europese natuurgebieden. Met Natura 2000 wil de Europese Unie de gevarieerde en rijke natuur, van grote biologische, esthetische en economische waarde beschermen. In Nederland gaat het om 162 gebieden, die bijna alle in de EHS liggen. De EHS zorgt voor de verbinding tussen de Natura 2000 gebieden.

Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

Het MJPO heeft als doel de door rijksinfrastructuur veroorzaakte barrières voor flora en fauna op te lossen binnen de EHS. Het MJPO is daarmee essentieel voor het realiseren van de EHS. Enkele barrières liggen ook binnen de invloedssfeer van Natura 2000-gebieden, waardoor het MJPO ook bijdraagt aan het realiseren van het Europese netwerk van natuurgebieden.

In Bijlage A is nadere informatie over de organisatie van het MJPO te vinden.

Inhoud jaarverslag MJPO

Dit jaarverslag behandelt de voortgang van het MJPO in 2009. Zoals is overeengekomen bij de behandeling van de nota in de Kamer, juni 2005, wordt het jaarverslag aangeboden aan het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB), het overleg van de minister van Verkeer en Waterstaat met de bestuurders van de decentrale overheden. De financiële verantwoording gebeurt via de reguliere lijnen van de begrotingen van de betrokken ministeries.

Elk jaarverslag komt tot stand in samenwerking met de twaalf provinciale platforms. Zij leverden illustratieve teksten over projecten en processen binnen het MJPO en informatie voor de hoofdtekst.

Leeswijzer

In dit jaarverslag vindt u de resultaten tot en met 2009.

In hoofdstuk 2 een landelijk overzicht van de behaalde resultaten.

De resultaten zijn per provincie nader beschreven.

Hoofdstuk 3 biedt inzicht in de vervolgstappen die zijn ondernomen op basis van de evaluaties van bureau Twynstra Gudde (uitvoering) en Alterra (onderzoek naar doelen, doelsoorten en onderbouwing van de MJPO-knelpunten).

In hoofdstuk 4 een belichting van vorderingen op belangrijke thema's rondom ontsnippering.

Knelpunt Weerter- en Budelerbergen

Rijkswaterstaat en ProRail ontwikkelen samen ecopassage

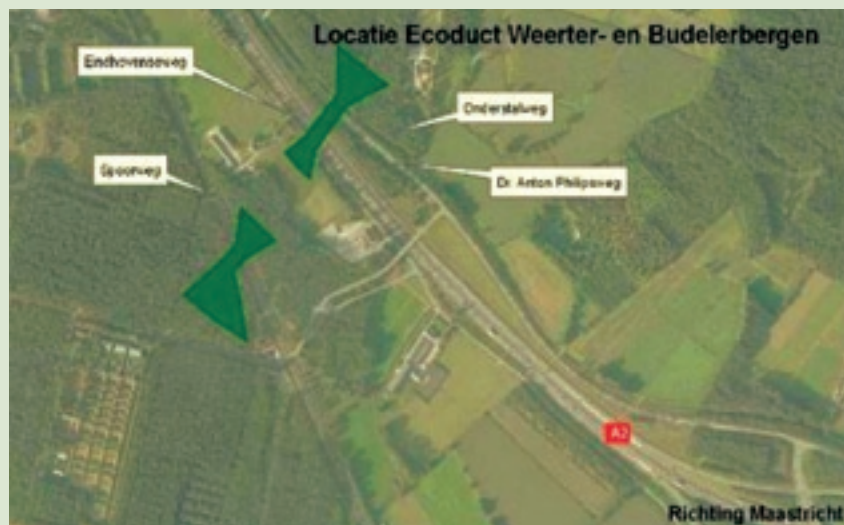
Op de grens van de provincies Limburg en Noord-Brabant liggen de natuurgebieden Weerterbos en Weerter- en Budelerbergen. Het Weerterbos is van oorsprong nat en staat onder invloed van lokale kwel. Het bos omvat heiderestanten en vennen. De Weerter- en Budelerbergen kenmerkt zich door droog naaldbos, heide en vastgelegd stuifzand.

Een spoorlijn, de A2 en twee gemeentelijke wegen doorkruisen dit prachtige stukje Zuid-Nederland. Door een ecopassage over deze infrastructuur aan te leggen, hopen de provincies dat grote en kleinere zoogdieren en amfibieën zich goed kunnen voortbewegen in het gebied. Het beleid richt zich op de grote zoogdieren ree en op termijn het eldelhert, alsook gevoelige soorten als de poelkikker, de hazelworm en de levendbarende hagedis.

Rijkswaterstaat en ProRail werken samen aan de ontwikkeling van deze ecopassage. Deze bestaat uit twee ecoducten, waardoor een ecopassage van maar liefst 300 meter lang ontstaat. Voorbereidingen zijn volop in gang en worden in 2010 door Rijkswaterstaat afgerond. Nadat de studie naar het juiste ontwerp en zo laag mogelijke kosten in 2011 is afgerond, zal ProRail het project aanbesteden.

De nieuwe passage zal niet alleen de toegankelijkheid voor dieren binnen het gebied bevorderen, maar is een kans voor de betrokken natuurorganisaties om de aandacht van bezoekers te vestigen op de waarde van dit gebied voor de fauna.

Elsbeth Aartse
ProRail



2. Resultaten 2009

In dit hoofdstuk is de stand van zaken over de op te lossen MJPO-knelpunten beschreven.

In paragraaf 2.1 de landelijke resultaten en in paragraaf 2.2 de resultaten per provincie.

In beide paragrafen worden ook prioritaire knelpunten genoemd. Dit zijn knelpunten waar een hoge ecologische winst valt te behalen, die zowel landelijk als provinciaal prioriteit hebben en die buiten de robuuste verbindingen vallen.

De kaart op de bladzijde 3 geeft een landelijk overzicht van de stand van zaken eind 2009 met betrekking tot de (prioritaire) knelpunten van het MJPO.

Een knelpunt kan één of meerdere barrières, veroorzaakt door weg, spoor of kanaal omvatten. Zodra één barrière is opgeheven, wordt het knelpunt beschouwd als gedeeltelijk opgelost. Dit blijft zo tot het moment dat alle barrières zijn opgelost. Het knelpunt is dan pas gereed.

2.1 Stand van zaken eind 2009, landelijk

In dit jaarverslag is 31-12-2009 aangehouden als einddatum voor de Provinciale Platforms. De resultaten staan in tekst, tabel en op kaart weergegeven. In de kaders is aanvullende informatie over projecten en MJPO-gerelateerde onderwerpen weergegeven.

Algemene knelpunten

Vergeleken met voorgaande jaren zijn er weinig knelpunten opgelost. Dit houdt echter niet in dat er weinig is gebeurd. In 2009 is de beschikbare capaciteit ingezet op de opstart van projecten en het gereed maken van projecten voor uitbesteding of uitvoering. Voor vrijwel alle knelpunten is nu duidelijk welke maatregelen noodzakelijk zijn om de barrières op te lossen. Met name bij het spoor is een fikse stap gemaakt doordat ProRail systematisch in alle provincies de voorbereiding van de spoorknelpunten bundelt.

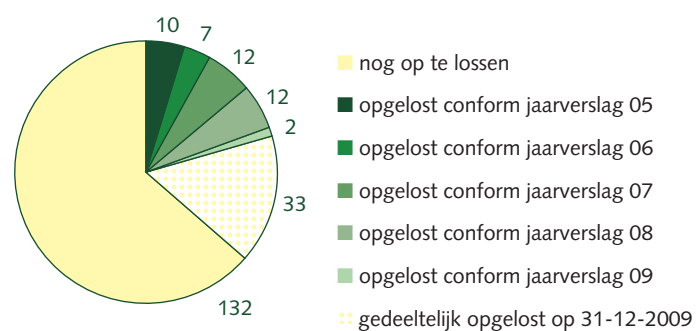
Gedeeltelijk opgelost

33 van in totaal 208 knelpunten zijn nu gedeeltelijk opgelost in de periode tot en met 2009 (zie bijlage B voor het overzicht).

Opgelost

In het afgelopen jaar zijn 2 MJPO-knelpunten verholpen. Daarmee waren er eind 2009 in totaal 43 van de 208 knelpunten helemaal klaar, hoofdzakelijk rondom wegen. Dit komt omdat de programmering voor wegen eerder in gang is gezet (zie bijlage B voor het overzicht).

Stand van zaken knelpunten 31-12-2009



Prioritaire knelpunten

Zoals op bladzijde 8 reeds wordt gemeld, zijn prioritaire knelpunten: 'knelpunten waar een hoge ecologische winst valt te behalen, die zowel landelijk als provinciaal prioriteit hebben en die buiten de robuuste verbindingen vallen'.

Binnen het MJPO zijn in totaal 14 prioritaire knelpunten geïdentificeerd, verdeeld over de provincies Flevoland, Gelderland, Limburg, Noord-Brabant, Noord-Holland en Utrecht

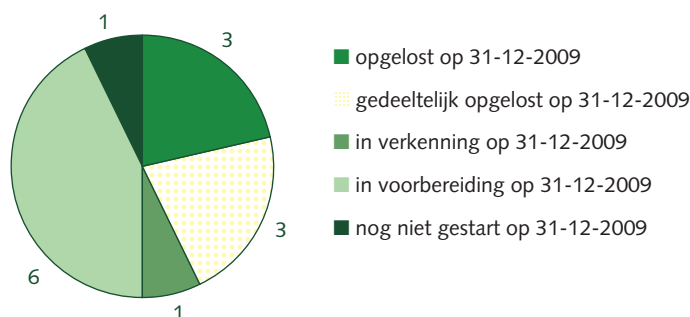
In voorbereiding en verkenning

Eind 2009 zijn 6 prioritaire knelpunten in de voorbereiding (2 in Gelderland, 1 in Limburg, 1 in Noord-Holland en 2 in Utrecht) en is 1 prioritair knelpunt in verkenning (Limburg) (zie bijlage C voor een overzicht).

Gedeeltelijk opgelost en opgelost

Eind 2009 zijn 3 prioritaire knelpunten gedeeltelijk opgelost (2 in Noord-Brabant en 1 in Flevoland) en zijn er 3 opgelost in de provincie Noord-Brabant in de periode tot en met 2009 (zie bijlage C voor een overzicht).

Stand van zaken prioritaire knelpunten 31-12-2009



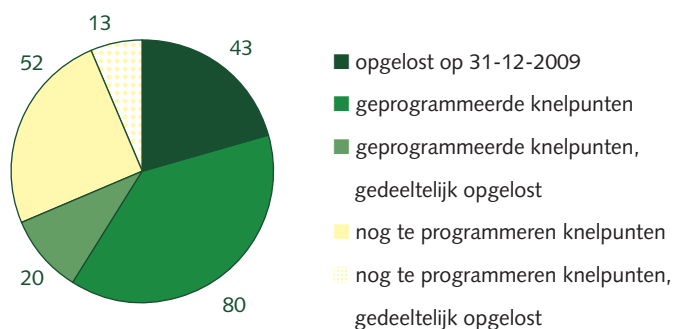
Binnen het MJPO is het streven deze knelpunten in de periode 2004-2010 te lossen, onder voorwaarde dat deze knelpunt gebiedsgericht worden opgepakt. Dat voorkomt dubbel werk, geeft minder overlast, is goedkoper en geeft een betere gebiedsgerichte afstemming. Dit streven is de belangrijkste reden dat veel van de prioritaire knelpunten wel zijn geprogrammeerd maar nog niet zijn opgelost, ondanks de gewenste urgentie.

Programmering

In 2009 is de programmering voor wegen en spoor vastgesteld voor de periode 2010-2014. De programmering voor water is 2008-2018 en voor robuuste verbindingen 2007-2013. Deze zijn in voorgaande jaren reeds vastgesteld en niet veranderd in 2009.

Er stonden eind 2009 100 knelpunten geprogrammeerd voor wegen, spoor, water en robuuste verbindingen.

Stand van zaken geprogrammeerde knelpunten 31-12-2009



In onderstaand schema wordt het aantal geprogrammeerde knelpunten eind 2009 weergegeven per provincie voor wegen en spoor (periode 2010-2013), water (periode 2008-2018) en robuuste verbindingen (periode 2007-2013).

	Totaal	Drenthe	Flevoland	Friesland	Gelderland	Groningen	Limburg	Noord-Brabant	Noord-Holland	Overijssel	Utrecht	Zeeland	Zuid-Holland
Aantal op te lossen knelpunten	208	17	10	14	19	13	25	31	15	15	19	15	15
Aantal opgeloste knelpunten eind 2009	45	4	4	4	4	4	0	10	1	1	4	7	2
Aantal geprogrammeerde knelpunten eind 2009	100	13	2	4	11	7	15	12	7	14	6	5	4
Aantal te programmeren knelpunten eind 2009	63	0	4	6	4	2	10	9	7	0	9	3	9

2.2 Stand van zaken per provincie eind 2009

Drenthe

In Drenthe is in 2009 vooral gewerkt aan de voorbereiding van de uitvoering van MJPO-projecten. Het accent lag op gebiedsgerichte aanpak.

In het project verdubbeling N33 (Assen-Veendam) is de oplossing van 2 knelpunten opgenomen (DR 1 en 12). Bij de uitwerking zijn verschillende wensen vanuit het gebied ingepast. Bij de reconstructie van de N48 bij Zuidwolde zijn 2 ecoducten opgenomen in de aanbesteding. Deze ecoducten maken deel uit van de robuuste verbinding Sallandse Heuvelrug – Drents Plateau (zie kader op blz. 13). Zowel inhoud als proces van de aanleg van de robuuste verbinding en de ecoducten zijn op elkaar afgestemd. Uitvoering van de verschillende onderdelen zal in 2010 van start gaan.

Voor 3 knelpunten bij het spoor zijn verkennende studies uitgevoerd (DR 8, 10 en 15). Daarmee is nu voor alle knelpunten bij het spoor duidelijk welke maatregelen getroffen moeten worden.

Door capaciteitsgebrek bij Rijkswaterstaat werkt de provincie ecoduct Dwingelderveld (DR 5) gebiedsgericht uit. ProRail neemt de verkenning van knelpunt DR 15 in genoemde robuuste verbinding bij het spoor mee.

Drenthe	Nummer knelpunt	
Totaal aantal op te lossen knelpunten	17	
Aantal prioritaire knelpunten	0	
Aantal knelpunten opgelost in 2009	0	
Totaal aantal knelpunten opgelost van 2005-2009	4	DR2, DR7, DR11 DR13
Totaal aantal knelpunten gedeeltelijk opgelost van 2005-2009	2	DR1, DR10



Gebiedsgericht werken kost tijd maar geeft resultaat

De N48 vormt tussen Hoogeveen en Ommen op twee plaatsen een barrière voor de realisatie van de robuuste verbinding Sallandse Heuvelrug – Drents Plateau. Het gaat hierbij om de verbinding van ecosystemen met de daarbij behorende soorten. Als oplossing voor deze barrières zijn twee ecoducten nodig. De aanleg van deze ecoducten, Steenbergerweg en Linde is opgenomen in de reconstructie van de N48.

Op één van de mogelijke locaties voor het ecoduct Steenbergerweg vervalt een fietsoversteek. Dit gaf een discussie of er een nieuwe fietsoversteek met de natuurbrug is te combineren en een “combiduct” te realiseren. Nadeel van menselijk medegebruik is de mogelijke verstorende werking op de primaire functie van het ecoduct. Voor natuurbeheerders was om deze reden aanvankelijk de locatie onaanvaardbaar.

Alle partijen hebben zich ingezet om tot een goede oplossing van tegenstelde belangen te komen. Een ontwerpssessie en een gezamenlijke excursie naar ecoducten elders leidden tot de conclusie dat een combinatie van ecoduct en fietspad mogelijk is onder voorwaarde van een voor alle partijen aanvaardbaar inrichtingsplan van ecoduct en aangrenzende gebieden. Zo’n inrichtingsplan ligt er nu. Na de reconstructie van de N48 en de ecoducten, wordt het ecoduct ingericht volgens dit plan

Er staat tijdsdruk op het proces omdat de voorbereiding voor de aanbesteding al in volle gang is. De specificaties voor het onderdeel ecoducten moesten daarom tijdig beschikbaar zijn. De inpassing van een gedetailleerd inrichtingsplan in een Design & Construct-aanbesteding bleek niet eenvoudig. Andere complicaties bleken de financiële verdeelsleutel, de ingewikkelde eigendomssituatie rondom het combiduct, hoge archeologische waarden, eisen van de welstandcommissie en de verantwoordelijkheden voor vergunningen en onteigening. Het gezamenlijk doorlopen van het proces is een belangrijk bindmiddel om steeds weer naar oplossingen te zoeken en heeft geleid tot resultaat.

Akke Kooij
Provincie Drenthe



Principeschets Noordelijke combiduct

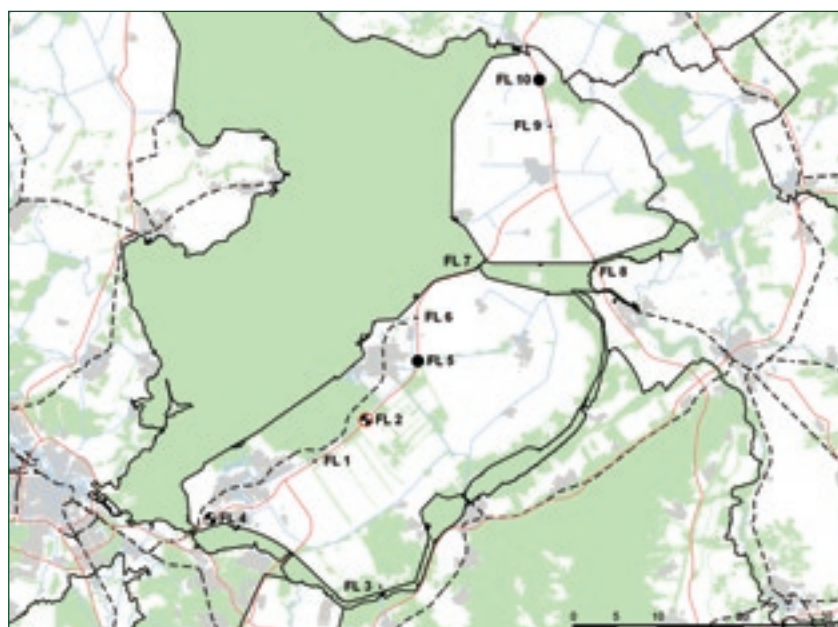
Flevoland

Een provinciaal platform Flevoland ontbrak in 2009, al waren er wel contacten tussen de provincie en Rijkswaterstaat IJsselmeergebied over het MJPO-programma.

Voor de robuuste verbinding OostvaardersWold zijn passages over rijksweg A6, het spoor en twee provinciale wegen (Gooise weg en Vogelweg) te realiseren (zie kader op blz. 15).

Specifieke provinciale platformactiviteiten zoals de analyse van bestaande of nieuwe knelpunten bleven echter uit door gebrek aan capaciteit bij de provincie Flevoland. Eind 2009 is wel de nieuwe knelpuntenlijst geactualiseerd. Op dit moment is er weer een provinciaal medewerker beschikbaar die de MJPO-zaken behartigt en het provinciaal platform weer vorm gaat geven.

Flevoland	Nummer knelpunt	
Totaal aantal op te lossen knelpunten	10	
Aantal prioritaire knelpunten	1	FL2
Aantal knelpunten opgelost in 2009	2	FL5, FL10
Totaal aantal knelpunten opgelost van 2005-2009	2	FL5, FL10
Totaal aantal knelpunten gedeeltelijk opgelost van 2005-2009	2	FL2, FL4



Update MJPO knelpunt FL 1 - Ecologische Verbinding OostvaardersWold

OostvaardersWold is het nieuw te vormen natuur- en recreatiegebied in Flevoland. Het wordt de verbindende schakel tussen de Oostvaardersplassen en het Horsterwold bij Zeewolde. Daarmee ontstaat een aaneengesloten natuurgebied van 15.000 hectare. Het OostvaardersWold levert een bijdrage aan de wateropgave door het realiseren van open water en zal dienen als een nieuwe recreatieruimte voor de inwoners van het noordelijk deel van de Randstad. Het is bovendien invulling van de noodzakelijke natuurcompensatie voor bos en kiekendieven, waardoor Almere en Lelystad nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen kunnen realiseren. Naast de kiekendief wordt het gebied ingericht voor onder andere de doelsoorten edelhert, konikpaard en heckrund.

Door het ministerie van LNV is aangegeven dat dit deel van de robuuste verbinding de hoogste prioriteit heeft (ICMO-rapport voor de Oostvaardersplassen) en in 2014 moet zijn gerealiseerd. LNV heeft voor de versneling van deze robuuste verbinding inmiddels afspraken met de provincie gemaakt. Alleen de kosten voor ontsnippering zijn op dit moment nog niet binnen de periode van realisatie in het MJPO opgenomen. Dit zal onderwerp van bespreking zijn bij de mid-term-review voor het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG).

De realisatie van het OostvaardersWold verloopt verder volgens planning. In 2009 besloten Provinciale Staten akkoord te gaan met de structuurvisie, de PlanMer en de samenwerkingsovereenkomst, waardoor de realisatiefase van start kan. Een ecoduct zal uitkomst bieden voor de barrière veroorzaakt door rijksweg A6. Komende periode wordt bekeken op welke wijze deze tegelijkertijd met de SAA (Schiphol-Amsterdam-Almere)-project van de rijksweg A6 kan worden gerealiseerd. Dit moet voor de zomer van 2010 leiden tot een realisatieovereenkomst tussen Rijkswaterstaat en de provincie Flevoland.

De barrière veroorzaakt door het spoor wordt opgelost met een ecopassage. In februari 2010 wordt de constructie bepaald. Vervolgens moet dit voor de zomer van 2010 leiden tot een realisatieovereenkomst tussen de provincie Flevoland en ProRail.

Ad Blaak
Rijkswaterstaat IJsselmeergebied



Friesland

In de provincie Friesland moeten in totaal 14 knelpunten worden opgelost. ProRail bereidt in 2009 de uitvoering van een aantal maatregelen voor knelpunten met het spoor voor.

Voor drie knelpunten (FR 2, FR 3 en FR 5) in de robuuste natte verbinding is door de provincie aan de Dienst Landelijk Gebied opdracht gegeven om verkenningen te starten. In 2010 wordt een voorstel voor maatregelen met kostenraming verwacht.

Flevoland		Nummer knelpunt
Totaal aantal op te lossen knelpunten	14	
Aantal prioritaire knelpunten	0	
Aantal knelpunten opgelost in 2009	0	
Totaal aantal knelpunten opgelost van 2005-2009	4	FR4, FR6, FR10, FR12
Totaal aantal knelpunten gedeeltelijk opgelost van 2005-2009	1	FR11



Bokkumermeer-Grou, een complex knelpunt

Inleiding

Tussen de plaatsen Akkrum en Grou kruist de robuuste natte verbinding de naast elkaar gelegen spoorlijn Heerenveen – Leeuwarden en de rijksweg A32. De robuuste natte verbinding heeft hier het hoogste ambitieniveau. Voor de ecopassage van weg en spoor betekent dit dat er rekening moet worden gehouden met een heel scala aan soorten als de otter, bever, noordse woelmuis, waterspitsmuis, heikikker, ringslang en zilveren maan.

In feite moet het hele ecosysteem, inclusief een doorlopende watergang zonder onderbreking doorlopen over of onder het spoor en de weg. Dat betekent dat je niet de hoogte in kunt maar met de ecopassage op maaiveld moet blijven.

Uitgangssituatie

Het wegdeel waarin de passage moet komen, ligt laag zodat er weinig mogelijkheden zijn om onder de weg door te gaan zonder de weg omhoog te brengen. De weg komt echter net omhoog uit een aquaduct bij Akkrum. En de weg duikt ook vrij snel weer omlaag het aquaduct in onder het Prinses Margrietkanaal bij Grou. Het is de vraag hoe ver de weg nog omhoog kan tussen de beide aquaducten. Dit in verband met de hellingshoeken richting beide aquaducten (veiligheid wegverkeer). Gunstig is dat het spoor op hoogte ligt. Zeker in de richting van het Prinses Margrietkanaal waar het spoor op een behoorlijke hoogte overheen loopt. Het lijkt geen probleem om een ecopassage onder het spoor door te leggen.

In het kader van eerdere landinrichtingen is grond verworven voor natuur aan beide zijden van spoor en snelweg. De ecopassage sluit hierop aan.

In 2010 zal de Dienst Landelijk Gebied een zogenaamde schetsschuit organiseren (workshop met partners in de regio) om met alle betrokken instanties te bedenken welke oplossingen mogelijk zijn voor dit knelpunt. In de zomer van 2010 hopen we te weten hoe de oplossing er uit komt te zien en wat de kosten zullen zijn.

Menko Groeneweg
Provincie Friesland



Gelderland

Voor Gelderland was het een belangrijk jaar. Na jarenlange voorbereiding (gestart in 2000 met de lancering van het masterplan VELUWE2010) is in 2009 opdracht verleend voor de bouw van 6 ecoducten in Gelderland. Deze 6 ecoducten maken deel uit van één groot pakket van 9 ecoducten (zie kader op blz. 19).

Naast bovenstaande zes ecoducten, wordt er over rijksweg A2, bij Culemborg, een ecoduct gebouwd dat grote natte natuurgebieden in het rivierenland met elkaar verbindt en zijn de voorbereidingen in volle gang voor de aanleg van ecoduct Kabeljauw (GE 3) over rijksweg A50, bij Wolfheze.

In 2009 zijn de resterende grote rijksknelpunten onderzocht en zijn er voorstellen gedaan voor het opheffen van die knelpunten. Deze informatie wordt gebruikt voor het programmeren van budget voor MJPO 2014-2018.

Gelderland		Nummer knelpunt
Totaal aantal op te lossen knelpunten	19	
Aantal prioritaire knelpunten	2	GE1, GE3
Aantal knelpunten opgelost in 2009	0	
Totaal aantal knelpunten opgelost van 2005-2009	4	GE12, GE14, GE15, GE18
Totaal aantal knelpunten gedeeltelijk opgelost van 2005-2009	7	GE1, GE5, GE9, GE10, GE11, GE13, GE19



Negen ecoducten in 2009 gegund

In de periode 2009-2012 komen er onder de naam 'Negen Ecoducten' ecopassages op de Veluwe, De Sallandse Heuvelrug en Utrechtse Heuvelrug. Rijkswaterstaat, ProRail en provincie Gelderland zijn de trekkers van dit project. Ook gemeenten, terreinbeheerders en natuurorganisaties zijn hierbij betrokken. De aanleg van de ecoducten wordt mogelijk gemaakt door het MJPO. In 2009 is de opdracht gegund. De omvang maakt het een uniek project.

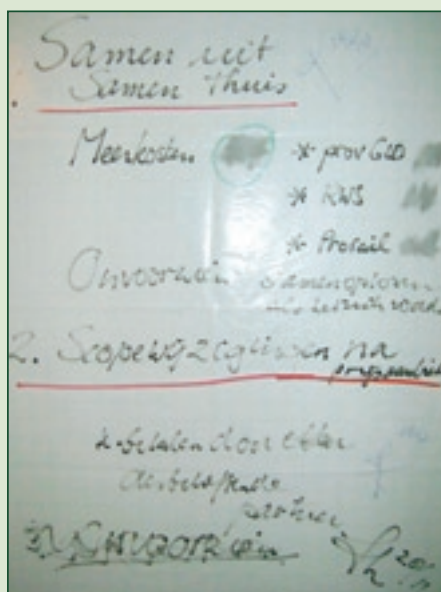
Er zijn inmiddels bestemmingsplanprocedures aangegaan en beheerovereenkomsten afgesloten. Omdat er veel organisaties bij het project zijn betrokken, is de afstemming van onder meer procedures en afspraken complex.

De opdracht voor de aanleg van de negen ecoducten is gegund aan aannemerscombinatie H2Eco, een samenwerking tussen Hegeman Beton en Industriebouw B.V. en Haverkort Voormolen B.V. De ecoducten zijn in verband met mogelijk inkoopvoordeel in één contract gebundeld en op de markt gezet. Het project is aanbesteed volgens het Design & Construct-principe (D&C). Dit houdt in dat de aannemer verantwoordelijk is voor zowel ontwerp als uitvoering. In mei 2009 is gestart met de voorbereidingsfase van dit omvangrijke project.

Vooruitblik

2010 wordt een belangrijk jaar. H2Eco begint in januari 2010 met ecopassage Nijverdal. De start van de ecoducten Petrea, Hoog Buurlo en Hulshorst staan in de eerste twee kwartalen van 2010 gepland. Eind 2010 wordt ecopassage Nijverdal als eerste ecoduct opgeleverd.

Annerieke Bobbink
ProRail



Samenwerkingsovereenkomst

Groningen

De provincie Groningen is onder meer gestart met de verkenning van het MJPO-knelpunt GR 5 Meerstad. Een complex knelpunt bestaande uit de barrières van het spoor Groningen-Nieuweschans, een provinciale weg, het Winschoterdiep, de rijksweg A7-oost en een drukke lokale weg. De studie wordt begin 2010 afgerond.

Verder is tijd en menskracht geïnvesteerd in de realisering van de Natte as als geheel; een gebiedsgerichte opgave. Het gaat om de robuuste verbinding en de ontsnippering van de onderliggende infrastructuur. In 75% van de Natte as in Groningen lopen nu planvormings- en uitvoeringsprojecten. Dit versterkt wederzijds de inspanningen.

Groningen		Nummer knelpunt
Totaal aantal op te lossen knelpunten	13	
Aantal prioritaire knelpunten	0	
Aantal knelpunten opgelost in 2009	0	
Totaal aantal knelpunten opgelost van 2005-2009	4	GR1, GR2, GR6, GR8
Totaal aantal knelpunten gedeeltelijk opgelost van 2005-2009	1	GR9



Otter, een doelsoort bij vele MJPO-projecten

In de negentiger jaren van de vorige eeuw is de Otter uit Nederland verdwenen door ongeschikt en vergiftigd leefgebied, doodrijden en verdrinken in fuiken. In Noordwest-Overijssel is in 2002 gestart met een herintroductie van deze voor ons land zo kenmerkende soort. Herintroductie in een gebied draait om zowel het behoud van de soort als van de optimalisatie van het soortenspectrum in het gehele gebied. Acties als extra rust, veilige oversteken van wegen en het voorkomen van verdrinkingen (stopgrid) in fuiken rond de otter maken dat de natte natuur er sterk op is vooruitgegaan.

De kaart met verkeersslachtoffers toont dat er dieren worden doodgereden op de rijkswegen.



Verkeersslachtoffers otter 2003-2009

De provincie Overijssel wil dat de wegen in het gebied veiliger worden gemaakt en de aanpak van enkele MJPO-knelpunten in de rijkswegen A6, A7, A28 en A32, ertoe moeten leiden dat ook de gebieden aan de andere zijde van deze rijkswegen te benutten zijn door otters. Dit vraagt extra aandacht bij de uitwerking van de betreffende MJPO-knelpunten op deze rijkswegen.

Otters zijn met hun gestroomlijnde lichaam aangepast aan het leven in het water. Oren en neusgaten zijn afsluitbaar. De Otter heeft zwemvliezen tussen de tenen van de korte krachtige poten en een ovaalronde staart, die als stabilisator en roer tijdens het zwemmen dienst doet. De otter heeft een dikke vacht, die bestaat uit een waterdichte buitenste laag van dek-haren en een luchthoudende binnenste laag van dicht opeen geplante

donsharen, die onder water droog blijven. Otters leven voornamelijk solitair. Het is een echte opportunist en eet vooral het voedsel dat het eenvoudigst bemachtigd kan worden: vis aangevuld met kleine zoogdieren, kikkers en vogels.

De grootte van het leefgebied is afhankelijk van het voedselaanbod en van het aantal dieren in het gebied. Wordt het gebied te klein dan migreren otters. Soms over grote afstanden, met een verhoogde sterftekans als gevolg. Een vrouwtje, uitgezet in Noordwest-Overijssel in 2002 en vervolgens enkele jaren spoorloos, bleek in 2008 in de buurt van Doesburg op te duiken, inclusief twee dochters. Ze moet daarbij vele barrières zijn gepasseerd. Dat geldt ook voor de vanuit Duitsland afkomstige mannetje. Dat geeft moed!

Hans Bekker
Coördinator Meerjarenprogramma Ontsnippering
Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart



Tsjechische otter op doorlopende oever onder brug

Limburg

Het afgelopen jaar is het project Ecoducten Zuid, waarin onder meer de ecoducten Kruisberg (LI 21) en Weerterbergen (LI 14) gezamenlijk op de markt zouden worden gebracht, opgeknipt in losse ecoductprojecten. De landelijke prioritering binnen Rijkswaterstaat liet afgelopen jaar geen ruimte dit project volgens planning aan te besteden, door gebrek aan geld en capaciteit. Inmiddels zijn er vergaande afspraken met andere partijen om de realisatie van deze ecoducten te laten begeleiden.

Voor de kruising van de Geleenbeek met rijksweg A2 en Julianakanaal bij Echt (LI 17) is een verkenning gestart. Voor Venlo-oost (LI 4), een knelpunt in de robuuste verbinding, heeft de provincie een verkenning opgezet naar mogelijkheden voor realisatie van een ecoduct over rijksweg A67 over de grens. Het robuuste verbindingsknelpunt Jammerdaalse Heide (LI 8) wordt ook in deze verkenning betrokken. Een ecoduct over de te realiseren rijksweg A74 (waarvan in 2010 het Tracébesluit zal worden genomen), zal gedeeltelijk soelaas bieden.

Voor het meest noordelijke knelpunt in de robuuste verbinding over rijksweg A77 (LI 2) is al een verkenning uitgevoerd. De provincie bekijkt de ontwikkelingsmogelijkheden. Voor de ontwikkelingen rondom de Floriade, heeft de provincie ook een verkenning van knelpunt Zaarderheiken (LI 5) opgepakt.

ProRail heeft afgelopen jaar naast het oplossen van knelpunt IJzerenbosch (passage Vloedgraaf, LI 17) een verkenning van acht andere spoorknelpunten laten uitvoeren.

Het provinciaal platform is in het afgelopen jaar niet bijeengeweesst als gevolg van andere prioriteiten bij de provincie.

Limburg		Nummer knelpunt
Totaal aantal op te lossen knelpunten	25	
Aantal prioritaire knelpunten	3	LI5, LI19, LI21
Aantal knelpunten opgelost in 2009	0	
Totaal aantal knelpunten opgelost van 2005-2009	0	
Totaal aantal knelpunten gedeeltelijk opgelost van 2005-2009	0	



1e MJPO project van ProRail: Faunapassage de Vloedgraaf *"Werkzaamheden van start"*

In april 2009 zijn de werkzaamheden gestart rondom de Vloedgraaf in Nieuwstadt (gemeente Echt-Susteren). Doel is wateroverlast van de Vloedgraaf te voorkomen en barrières tussen aangrenzende natuurgebieden op te heffen. ProRail werkt hier samen met waterschap Roer en Overmaas, gemeente Echt-Susteren en het programma MJPO.

In de periode april 2009 tot juni 2010 wordt er gewerkt aan de aanleg van twee nieuwe bruggen (spoor- en fietsbrug), een wandelpad en er wordt een 12 meter brede faunapassage onder de bruggen aangelegd. Deze vormt de verbinding tussen de natuurgebieden IJzerenbosch en 't Hout.

Afgelopen jaar is de oude fietsbrug gesloopt en is het bestaande fietspad (tijdelijk) omgelegd. De Vloedgraaf is speciaal voor deze werkzaamheden tijdelijk omgelegd, damwanden zijn ingebracht en de voorgebouwde brug is ingeschoven tijdens een buitendienststelling eind oktober.

Er werd gewerkt aan het verkeersdek, het voetgangersgedeelte en de faunapassage onder de bruggen, het definitief omleggen van de Vloedgraaf en het inrichten van de faunapassage. Ongeveer juni 2010 is het project klaar.

Eefje Smeets
ProRail



Noord-Brabant

In 2009 was de focus vooral gericht op de afstemming van grotere ontsnipperingsprojecten. De vergaande samenwerking tussen provincie en Rijkswaterstaat betreffende aanbesteding en realisatie van zowel Rijks als provinciale ecoducten was een succes. Verder zijn in 2009 planstudies voor de ontsnippering van de robuuste ecologische verbindingzones opgestart en afgerond.

Hoogtepunt is de ondertekening van de overeenkomst door de provincie Noord-Brabant en de Vlaamse overheid voor de bouw van een ecoduct op de grens tussen Nederland en België over rijksweg A67/E34 (zie kader op blz. 27).

Noord-Brabant		Nummer knelpunt
Totaal aantal op te lossen knelpunten	31	
Aantal prioritaire knelpunten	5	NB1, NB5, NB6, NB7, NB9
Aantal knelpunten opgelost in 2009	0	
Totaal aantal knelpunten opgelost van 2005-2009	10	NB5, NB6, NB9, NB12, NB18, NB19, NB21, NB22, NB29, NB30
Totaal aantal knelpunten gedeeltelijk opgelost van 2005-2009	8	NB1, NB7, NB11, NB13, NB14, NB15, NB16, NB23



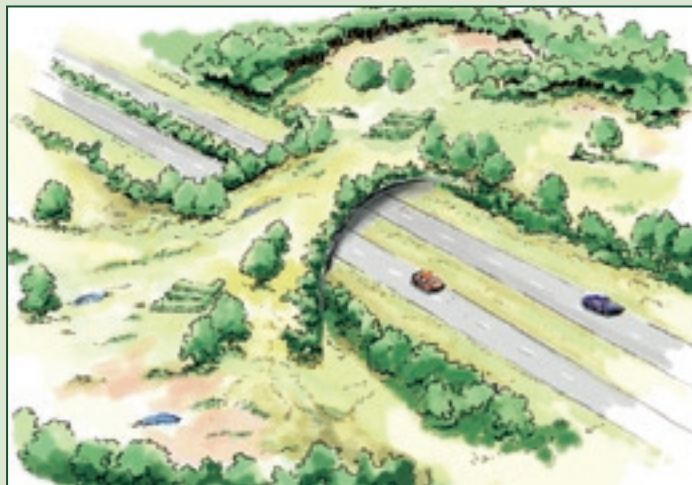
Vlaams-Brabantse samenwerking voor oplossing knelpunt Rw A67 – E34

Achtergrond

In het MJPO zijn de te nemen ontsnipperingsmaatregelen bepaald voor de Brabantse robuuste ecologische verbinding De Beerze. Op basis van een provinciale studie is geld toegekend om negen knelpunten op te lossen.

Natuurbrug rijksweg A67-E34

Één van de negen MJPO-knelpunten betreft de rijksweg A67-E34 (NB 10). In oktober 2009 hebben Gedeputeerde Staten besloten welke varianten uit de planstudies uitgevoerd dienen te worden. Voor dit knelpunt is een haalbaarheids- en risicoanalyse uitgevoerd met drie subvarianten: ecoduct net op Vlaams grondgebied, ecoduct voor de helft op Vlaams en voor de helft op Brabants grondgebied en een ecoduct net op Brabants grondgebied. Uiteindelijk is gekozen voor een ecoduct op Vlaams grondgebied dat Vlaanderen zelf zal ontwerpen. Het ontwerp, de benodigde vergunningen en het onderhoud komen voor rekening van Vlaanderen. Het betreft een ecoduct met een breedte van 60 meter. Het ecoduct zal in 2012 – 2013 worden gebouwd en zal Europees worden aanbesteed. De aanlegkosten worden gelijkelijk verdeeld over Nederland (MJPO) en Vlaanderen.



Rijkswaterstaat zal de aanvullende maatregelen op Nederlands grondgebied oppakken, zoals de aanleg van rasters langs de rijksweg A67 en de tijdelijke verkeerskundige maatregelen. De eerste twee onderdelen worden meegenomen in de uitvoeringsafspraken die voor het Wilhelminakanaal en de rijkswegen A2 en A58 nog moeten worden gemaakt.

Eddy Nieuwstraten
Provincie Noord-Brabant

Noord-Holland

Het MJPO-platform in Noord-Holland was de afgelopen jaren minder actief. Gedurende deze periode hebben Rijkswaterstaat en Prorail wel ontsnipperende maatregelen meegenomen in hun activiteiten, maar het ontbrak tijdelijk aan centrale coördinatie vanuit de provincie.

In 2009 is hier verandering in aangebracht. De focus in dat jaar was allereerst het opnieuw in kaart brengen van de status van alle knelpunten in Noord-Holland en de partners weer bij elkaar brengen (zie kader op blz. 29). Daarnaast is de basis gelegd voor de versnelde realisatie van verschillende MJPO-knelpunten. Twee daarvan, langs de A1(NH 3 Knooppunt Muiderberg en NH 15 Diemen) zullen worden meegenomen in het Ontwerp-tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere (Rijksweg A6, A1, A9 en A4). De ontsnippering van zowel rijks- als provinciale infrastructuur is duidelijk op de kaart gezet bij het project Wonen in het Groen nabij Castricum. Hierdoor kunnen op korte termijn belangrijke stappen worden gezet in het ontsnipperen van de robuuste ecologische verbindingszone Kust tot Kust. Voor de andere robuuste ecologische verbindingszone, Groene Ruggengraat, ligt er een ontsnipperingsplan. De Groene Ruggengraat is de ecologische verbinding van het Gooimeer tot en met de Biesbosch, waaraan speciale aandacht wordt gegeven in het Randstad Urgentie Programma. Daarnaast zijn de ontwerpen voor de MJPO-knelpunten NH 1 Bosberg (ecoduct Zwaluwenberg) en NH11 Halfweg klaar.

Kortom, in 2009 zijn veel zaden geplant waardoor naar verwachting de komende twee jaar een flink aantal MJPO-knelpunten gerealiseerd worden.

Noord-Holland		Nummer knelpunt
Totaal aantal op te lossen knelpunten	15	
Aantal prioritaire knelpunten	1	NH1
Aantal knelpunten opgelost in 2009	0	
Totaal aantal knelpunten opgelost van 2005-2009	1	NH6
Totaal aantal knelpunten gedeeltelijk opgelost van 2005-2009	0	



MJPO-platform in Noord-Holland weer op de rails

In 2009 heeft de provincie Noord-Holland het MJPO-platform in Noord-Holland weer nieuw leven ingeblazen. Dit was noodzakelijk omdat het provinciaal platform gezamenlijk de status van de knelpunten in Noord-Holland in kaart moesten brengen om de knelpuntenlijst te herijken.

Er blijkt enthousiasme en betrokkenheid om met nieuw elan met het MJPO aan de slag te gaan. In januari 2010 zullen voor het eerst weg- en spoorbeheerders, natuurorganisaties, waterschappen, afgevaardigden van verschillende ILG-commissies en het ministerie van LNV weer allemaal samenkomen om de herijking van de knelpuntenlijst op te stellen. Dit wordt tegelijk het startschot voor het provinciale Platform Verbinden en Ontsnipperen, wat enkele malen per jaar bijeen zal komen. Doel van dit platform is gezamenlijk de status van ecologische verbindingszones bespreken en bepalen waar, wanneer en hoe ontsnipperende maatregelen het beste gerealiseerd kunnen worden. Ook worden faunapassages bezocht zodat voor iedereen tastbaar wordt wat het resultaat is. Doordat verschillende partners aanwezig zullen zijn kan een gebiedsgerichte aanpak worden nagestreefd, en werk met werk worden gemaakt. De kosten kunnen dan lager uitvallen en er zullen meer mogelijkheden ontstaan voor het opheffen van barrières in ecologische verbindingen. Ontsnipperende maatregelen aan infrastructuur van verschillende beheerders kunnen beter op elkaar worden afgestemd. Het heeft immers geen zin een rijksweg te ontsnipperen als daarnaast een provinciale weg nog een belemmering vormt. In 2010 zullen de partners in Noord-Holland hun databestanden bij elkaar voegen, wat moet resulteren in een gezamenlijke GIS-kaart. Hierop worden naast MJPO-knelpunten alle overige infrastructurele barrières weergegeven en gecombineerd met geplande werkzaamheden. De verwachting is dat deze gezamenlijke aanpak de komende jaren tot een snellere, effectievere realisatie en betere ruimtelijke samenhang van de EHS in Noord-Holland zal leiden.

Arjan Hassing
Provincie Noord-Holland.

Overijssel

In de provincie Overijssel zitten veel op te lossen knelpunten nog in de fase van verkenning / voorbereiding.

Als vervolg op de aanleg van een ruime ecopassage onder de rijksweg A35 (onderdeel van het project de Doorbraak) in 2008 is in 2009 vervolg gegeven aan het oplossen van andere knelpunten in deze ecologische verbindingszone bij het spoor en bij het Twentekanaal.

De aanleg van 2x125 meter natuurvriendelijke oevers in de zijtak van het Twentekanaal is aanbesteed. De uitvoering begint in 2010. Tevens worden plannen voorbereid om de gevolgen te verminderen van de barrière van de spoorverbinding Almelo- Enschede.

Sinds 2009 is in het terrein van Staatsbosbeheer zichtbaar dat er een ruime ecopassage (tunnel onder het spoor en ecoduct over de rijksweg N35) zal worden gebouwd. Dit is een project binnen het negen ecoductenpakket. Bomen zijn gekapt om het terrein vrij te maken. Begin 2010 wordt gestart met de feitelijke bouw die in de 2e helft van 2010 gereed moet zijn. De zuidzijde van de N35 wordt in 2010 voorzien van begeleidende fauna-rasters. Dit wordt ook langs de spoorlijn voorbereid.

Het knelpunt Lankhorst (OV 3) kreeg in 2009 veel aandacht. (zie kader op blz. 31).

Overijssel	Nummer knelpunt	
Totaal aantal op te lossen knelpunten	15	
Aantal prioritaire knelpunten	0	
Aantal knelpunten opgelost in 2009	0	
Totaal aantal knelpunten opgelost van 2005-2009	1	OV15
Totaal aantal knelpunten gedeeltelijk opgelost van 2005-2009	6	OV1, OV3, OV4, OV9, OV12, OV13



Knelpunt Lankhorst (OV3)

In 2009 kreeg knelpunt Lankhorst (OV3) veel aandacht. Het gehele knelpunt is verkeerskundig sterk verbeterd. Na verkenning van het hele gebied in samenhang met de ombouw van het knooppunt Lankhorst (rijkswegen A32 en A28) zijn aan het eind van het jaar de eerste maatregelen uitgevoerd.

Onder het knooppunt zijn twee faunatunnels aangelegd, waarvan één met als doelsoort de Otter. Aansluitend moeten faunatunnels onder het spoor en een gemeenteweg worden aangelegd. Tussen de faunatunnels vindt natuurontwikkeling plaats en wordt onder meer als stapsteen een stuk leefgebied voor de Otter ingericht. Dit staat gepland voor 2010 en later. De faunatunnel onder het spoor zal worden uitgevoerd via het pakket van maatregelen voor Gelderland en Overijssel. Het wordt in een keer op de markt gezet door ProRail.

Bij de realisatie van de hele verbinding is een groot aantal partijen betrokken: provincie Overijssel, Rijkswaterstaat, Gemeente Staphorst, ProRail en Landschap Overijssel. Rijkswaterstaat financiert de inrichting van de natuurontwikkeling (mede als compensatieverplichting). Provincie Overijssel, Gemeente Staphorst en Landschap Overijssel dragen bij aan de financiering en uitvoering van de faunatunnels onder de aangrenzende gemeenteweg. ProRail zorgt voor een goede aansluiting van een fauna-passage onder het spoor door.

De komende jaren zal een doorgaande verbinding voor kleinere faunasoorten ontstaan tussen de west- en oostzijde van het knooppunt Lankhorst. Daarmee wordt een belangrijk knelpunt weggenomen in de ecologische verbinding tussen het gebied De Olde Maten / De Wieden en het Reestdal.

Roel Hoeve
Provincie Overijssel



Utrecht

In 2009 is gestart het project Natuuroevers Amsterdam - Rijnkanaal (UT 18). Het project is centraal gelegen in de Groene Ruggengraat, Natte as.

Dit jaar is besloten de natuur de ruimte te geven op de voormalige vlieg-basis Soesterberg, centraal gelegen op de Utrechtse Heuvelrug. De MJPO-projecten Den Dolder (UT 4) en de ecoducten over rijksweg A28 Leusden (UT 2) en Huis ter Heide (UT 3) gaan het gebied voor natuur ontsluiten. Ecoduct Leusden, en in het verlengde daarvan de Treeker Wissel over de N227, worden door de natuur volop gebruikt zo heeft monitoringsonderzoek in 2009 laten zien. Voor de twee ecoducten over rijksweg A28 bij Huis ter Heide en het spoor bij Den Dolder zijn de uitwerkingen gereed. De bouw start over niet al te lange tijd.

Utrecht	Nummer knelpunt	
Totaal aantal op te lossen knelpunten	19	
Aantal prioritaire knelpunten	2	UT1, UT3
Aantal knelpunten opgelost in 2009	0	
Totaal aantal knelpunten opgelost van 2005-2009	4	UT2, UT9, UT10, UT15
Totaal aantal knelpunten gedeeltelijk opgelost van 2005-2009	0	



Knelpunt Loenersloot (MJPO UT 13)

Oplossen van knelpunten in de ecologische hoofdstructuur is een kwestie van een lange adem en vooral samenwerken; binnen Rijkswaterstaat en met de omgevingspartijen.

Het knelpunt Loenersloot ligt in de ecologische verbinding tussen de Venen en Vechtplassen. Tussen deze twee kerngebieden van de ecologische hoofdstructuur liggen drie ecologische verbindingzones. Deze moeten de infrastructuurbundel, bestaande uit de rijksweg A2, spoorlijn Utrecht - Amsterdam en het Amsterdam-Rijnkanaal, passeren. Het knelpunt Loenersloot is de middelste van de drie ecologische knelpunten op het traject Utrecht-Amsterdam.

In de jaren negentig is een studie verricht naar het oplossen van de verkeers- en vervoersproblemen op rijksweg A2, spoor en kanaal. In het kader van die studie is een gebiedsproces gestart om de ecologische knelpunten in de infrastructuur en het tussenliggend gebied te ontsnipperen. Daarin participeerden Prorail, Rijkswaterstaat, provincie Utrecht, Staatsbosbeheer, de Vereniging Natuurmonumenten en de waterschappen. Dit leverde inrichtingsdoelen per verbindingzone en een lijst aan maatregelen op. Voor de rijksweg A2 betrof het 8 voorzieningen onder de weg, 3 ecologische stapstenen en aan weerszijden van de rijksweg 30 m brede landschapszones. De robuuste verbinding, de Groene ruggengraat, is later aan de grootste van de acht voorzieningen, de Geuzensloot, gekoppeld.

Het doel van de voorziening bij de Geuzensloot is dat het hele ecosysteem van de laagveenmoerassen de rijksweg A2 moet kunnen passeren. De oplossing bestaat uit een vergrote overspanning van het kunstwerk over de watergang Geuzensloot en uit een circa 9 ha grote ecologische stapsteen. De overspanning is 150 m groter dan strikt noodzakelijk voor de overbrugging van de Geuzensloot en de andere infrastructuur en ligt over de gehele lengte ruim 4 m boven maaiveld. De inrichting van de ecologische stapsteen is afgestemd op dit ecologische doel.

Eigendom en beheer van de ecologische stapstenen en landschapsstroken worden na inrichting overgedragen aan Staatsbosbeheer of de Vereniging Natuurmonumenten. De inrichtingsplannen zijn voorgelegd aan deze organisaties.

In 2009 is begonnen met de realisatie van de stapsteen. De bouw van de nieuwe kunstwerken was al eerder gestart. In 2010 worden de werkzaamheden afgerond waarna de overdracht naar Staatsbosbeheer of Vereniging Natuurmonumenten zal plaatsvinden. Dat is vijftien jaar sinds de eerste overleggen over dit knelpunt.

Paul van Veen
Rijkswaterstaat,
Dienst Utrecht



Zeeland

In de provincie zijn de afgelopen jaren wegen tussen Rijk en provincie uitgewisseld, inclusief de reeds geïdentificeerde MJPO-knelpunten. Het MJPO-budget gekoppeld aan enkele wegen die zijn overgedragen, is beschikbaar voor de provincie Zeeland.

De provincie heeft in 2009 op verschillende plaatsen maatregelen uitgevoerd in voormalige rijkswegen in Zeeuws-Vlaanderen. Op drie locaties waar krekten de weg kruisen zijn voor kleine zoogdieren en amfibieën passages gemaakt. Voor een locatie vlak bij Terneuzen wordt nog onderzocht of de geplande passage ook voor voetgangers geschikt gemaakt kan worden. Er heeft afstemming tussen Rijk en provincie plaatsgevonden over de uitvoering.

Zeeland		Nummer knelpunt
Totaal aantal op te lossen knelpunten	19	
Aantal prioritaire knelpunten	2	
Aantal knelpunten opgelost in 2009	0	
Totaal aantal knelpunten opgelost van 2005-2009	4	ZE4, ZE6, ZE7, ZE8, ZE9, ZE14, ZE15
Totaal aantal knelpunten gedeeltelijk opgelost van 2005-2009	0	ZE16*



*Dit knelpunt staat niet weergegeven op de kaart. Het zijn barrières in de krekken in Zeeuws Vlaanderen. Het betreft een knelpunt dat tijdens het vaststellen van het programma is vergeten. In de periode 2005- 2009 is dit knelpunt blijven meedraaien. Bij de herijking wordt dit knelpunt meegenomen.

Passage in regionale waterkering

Knelpunt ZE 12 ligt ter hoogte van het kanaal Gent - Terneuzen in de robuuste verbinding. Rijkswaterstaat heeft het plan om de damwand langs de oever te vervangen. Dé gelegenheid om op de kruising met de robuuste verbinding een fauna-uittreedplaats te maken. Op de kanaaldijk ligt een provinciale weg die in 2009 is gerenoveerd. Voor de provincie gaf dat de kans ter hoogte van de geplande fauna-uittreedplaats een kleine faunapassage te maken.

De weg moest voor de renovatie tijdelijk worden afgesloten waardoor de omgeving geen extra last zou ondervinden van de aanleg. Voor de provincie een belangrijke reden om werk met werk te maken. Een weg afsluiten alléén voor een faunapassage geeft immers extra verkeershinder.

Bijzonder was dat de passage in een regionale waterkering ligt. Voor de aanleg van de passage verleende Rijkswaterstaat een vergunning. Voorwaarde was natuurlijk dat de passage afsluitbaar zou worden gemaakt. Rijkswaterstaat heeft de passage vervolgens in zijn calamiteitendraaiboek opgenomen.

Eind 2009 lag de passage met afsluiter te wachten op de nog te realiseren fauna-uittreedplaats langs het kanaal. In afwachting daarvan blijft de passage voorlopig afgesloten.

Marianne Moelker
Rijkswaterstaat Zeeland



Zuid-Holland

Bij de verbreding van rijksweg A12 Gouda - Den Haag (aanleg spitsstroken) zijn het afgelopen jaar voorzieningen gerealiseerd voor de Zuid-Hollandse knelpunten Gouda-West (ZH 3) en de Rotte (ZH 9).

Voor het eerste knelpunt is een faunatunnel gemaakt dat nu gedeeltelijk klaar is. De voorziening bij de Rotte betreft de aanleg van een looprichel in een deels nieuwe duiker.

Verder is het knelpunt 14 (Alkeet-Buitenpolder) in 2009 in uitvoering genomen, hier wordt een loopplank aangelegd in een eveneens te vervangen duiker.

Zuid-Holland		Nummer knelpunt
Totaal aantal op te lossen knelpunten	15	
Aantal prioritaire knelpunten	0	
Aantal knelpunten opgelost in 2009	0	
Totaal aantal knelpunten opgelost van 2005-2009	2	ZH7, ZH15
Totaal aantal knelpunten gedeeltelijk opgelost van 2005-2009	3	ZH3, ZH8, ZH9, ZH10, ZH11



Wiericke

In 2009 zijn afspraken gemaakt tussen de provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat over de aanleg van een faunapassage in de robuuste verbinding onder rijksweg A12 nabij de Wiericke. De aanleg van een faunapassage wordt door Rijkswaterstaat integraal opgepakt binnen het project verbreding van de rijksweg A12 voor het traject Gouda - Woerden.

De verwachting is dat de aanleg van de faunapassage in 2012 gebeurt. De openstelling van de verbrede rijksweg A12 wordt verwacht in 2014. Verder zijn afspraken met het hoogheemraadschap van Rijnland nodig omdat de in de Groene Ruggengraat gelegen faunapassage gedeeltelijk nat moet zijn.

Ed Weijdema
Provincie Zuid-Holland



Omgeving waar faunapassage moet komen

3. Evaluatie MJPO

In 2004 is voor de opstelling van het MJPO een aantal workshops gehouden. Provincies, Rijk en ook andere regionaal georiënteerde instanties hebben in een intensief en interactief proces gezamenlijk een lijst van knelpunten opgesteld op basis van ecologische kennis en op basis van bekendheid met het gebied waarin de knelpunten liggen.

Deze lijst is opgenomen in de nota MJPO. Voor een aantal ervan, de zogenaamde blauwe knelpunten, is aangegeven dat ze aan nadere onderbouwing zouden moeten worden onderworpen om een definitieve status te verkrijgen.

De nota zelf beschrijft ook hoe de uitvoering van het programma gedacht is. In 2007 heeft LNV aan Alterra de opdracht gegeven om de nadere analyse van de knelpunten te maken. Eind 2007 heeft V&W aan bureau Twynstra Gudde (TG) gevraagd om een evaluatie te doen naar de inrichting en uitvoering van het programma. Beide opdrachten zijn in 2009 afgerond. De volgende paragrafen gaan in op de resultaten van deze opdrachten en hoe er vervolgens mee is omgegaan.

3.1 Opdracht Alterra

Onderzoeksinstituut Alterra heeft de resultaten van zijn onderzoek naar de knelpunten in de EHS met infrastructuur vermeld in het rapport “Toetsing knelpuntenlijst en prioriteitstelling in het Meerjarenprogramma Ontsnippering”. Al op de MJPO-dag 2008 heeft Edgar van der Grift (Alterra), trekker van dit onderzoek een presentatie van zijn resultaten gegeven. Samengevat komt hij tot de volgende resultaten:

- Specificatie van de doelstellingen voor de ontsnippering per knelpunt.
- Voor 91 knelpunten is een heroverweging van de doelsoorten aan te raden, waarvan 54 knelpunten een hoge prioriteit hebben.
- Een heroverweging van de knelpuntenlijst is aan te bevelen. In het MJPO staan 53 knelpunten waarvan de ecologische noodzaak nadere onderbouwing vraagt. Alterra adviseert 4 van deze knelpunten te heroverwegen. Daarnaast is het advies 116 nieuwe knelpunten op te nemen, waarvan 60 met een hoge prioriteit.

3.2 Opdracht Twynstra Gudde

Bureau Twynstra Gudde (TG) heeft de resultaten van zijn onderzoek neergelegd in rapport “Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO), eindrapport evaluatie Meerjarenprogramma Ontsnippering”. Voor de evaluatie heeft TG een bronnenonderzoek gedaan. Ook heeft TG betrokkenen uit het veld geïnterviewd. Opsteller Jaap Groenendijk van TG heeft eveneens op de MJPO-dag 2008 een presentatie van de stand van zaken van zijn onderzoek gegeven.

In zijn eindrapport komt TG tot de volgende conclusies:

- Dat MJPO essentieel is voor de realisatie van de ecologische hoofdstructuur.
 - Bijna een kwart van de knelpunten is tot op heden (deels) opgelost.
- De betrokken partijen ervaren het MJPO als juist:
 - In het MJPO zijn relevante knelpunten geselecteerd,
 - Het MJPO werkt motiverend en heeft een vliegwielfunctie voor gebiedsgerichte aanpak.
- De nadere analyse van Alterra is van invloed op aard en omvang van de knelpunten van het programma.

Bij deze conclusies voegt TG de volgende aanbevelingen toe:

- De uitvoering van het MJPO versnellen door per regio afspraken te maken, door de financiering te vereenvoudigen en door een kritische blik van buiten te organiseren.
- Het MJPO ook echt als programma besturen en de mogelijkheid tot bestuurlijke opschaling benutten.
- Bezinning op ambitieniveau MJPO in relatie tot de beschikbare financiën.

3.3 Vervolgstappen

De ministers van Verkeer en Waterstaat en van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit hebben bij brief van 6 oktober 2009 de evaluatie van TG aangeboden aan de Tweede Kamer (VenW/DGMo_2009/7679). In deze brief geven ze aan dat ze de aanbevelingen van TG zoveel mogelijk over nemen. Zij zullen het landsdelig bestuurlijk overleg MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) gebruiken om het programma bestuurlijk in te bedden.

In de bestuurlijke overleggen MIRT van najaar 2009 zijn de volgende afspraken gemaakt:

- In het BO-MIRT voorjaar 2010 wordt een herijkte knelpuntenlijst vastgesteld.
- Iedere provincie herziet in samenwerking met het Rijk hiervoor zijn knelpunten, mede op basis van het rapport van Alterra.
- In het BO-MIRT najaar 2010 wordt de programmering van knelpunten voor de gehele MJPO periode (tot en met 2018) vastgesteld, gebruikmakend van de midterm review van het Investeringsfonds Landelijk Gebied van september 2010.
- Door het MJPO wordt een stuurgroep ingesteld waarin provincies, V&W en LNV zijn vertegenwoordigd. Op deze wijze krijgt de voorbereiding voor bestuurlijke inbedding vorm.

4. Kennis en ontwikkeling rond versnippering

Het MJPO draait om het treffen van ontsnipperende maatregelen voor knelpunten, veroorzaakt door de rijksinfrastructuur.

In 2009 is vooral aandacht besteed aan de thema's gebiedsgericht oplossen, monitoring (gebruik en effectiviteit) en medegebruik fauna-voorzieningen.

4.1 Gebiedsgerichte aanpak

De MJPO-dag op 5 november 2009 had als thema: gebiedsgericht werken. Door binnen het MJPO te werken met provinciale platforms en met een MJPO-dag zitten de vele betrokken partners rond dezelfde tafels: dat is al een vorm van gebiedsgericht werken. Geen doel op zich maar een middel tot betere oplossingen.

Dit cruciale thema in het MJPO is de sleutel naar het afstemmen van vele wensen. Het komt tegemoet aan een integratie van vele opgaven in een gebied, vanuit verschillende initiatieven en met uiteenlopende dromen. Integratie is nodig voor een EHS die voldoet aan zijn doelstelling, namelijk samenhang tussen deelgebieden en deelpopulaties. Dat ligt bij uitstek besloten in de regierol die ligt bij de provincie. De provincie heeft het totaalbeeld van de realisatie van de EHS voor ogen en dus goed zicht op de verschillende activiteiten om dat te bereiken.

Met meer partijen werken aan gebiedsgerichte oplossingen leidt tot creatievere, efficiëntere en integrale oplossingen. Het vraagt wel van de deelnemers te geven en te nemen, om te praten in belangen en niet in standpunten. Soms gaat het om een heel pragmatisch aanpak. Helaas stijgen dromen en ambities soms uit boven de mogelijkheden, maar soms ook kan de gesprekspartner een oplossing bieden voor het probleem van een andere organisatie.

Vanuit deze benadering is het mogelijk om te kijken naar alle infrastructuur en naar andere gebiedsprocessen die rond een knelpunt spelen. Het maakt alert op de mogelijkheden om belangen te combineren, om werk met werk te maken, om kansen te benutten. Kortom de realisering van de gehele EHS staat erbij voor ogen. In gebieden als de Veluwe en de Utrechtse Heuvelrug is het succes gelegen in een inspirerende gebiedsvisie waar de aanpak van het MJPO-knelpunt een start in kan zijn. Het invullen van wensen die leven bij de diverse partners en omwonenden, genereert draagvlak.

MJPO knelpunten staan niet op zich zelf. Er zijn verschillen in fasen en in omvang. Dat vraagt van de deelnemers om tijdig te verbinden en te schakelen. Daarnaast gaat het niet om één oplossing met een eigen pot geld.

Door tijdig (bestuurlijke) afspraken te maken wordt ieder van de deeloplossingen in een integrale gemeenschappelijke aanpak geplaatst, met onderling (ook financiële) duidelijkheid.



Excursie MJPO dag. Provinciaal knelpuntbij Elst opgelost door een brug op palen

Gebiedgericht werken

Binnen het MJPO is gebiedsgericht werken een expliciete opdracht. Integraal afstemmen binnen een gebied is vaak noodzakelijk om een knelpunt opgelost te krijgen. Ook in 2009 zijn MJPO-knelpunten binnen een gebiedsgerichte aanpak opgepakt.

Almere Poort Flevoland 4

Dit MJPO-knelpunt bestaat uit het met twee faunapassages passeerbaar maken van twee barrières: de rijksweg A6 en de Flevolijn Amsterdam, Utrecht, Almere en Lelystad. De passage onder de rijksweg A6 bestaat nu uit een fietstunnel die ook door kleine dieren wordt gebruikt als faunapassage. Deze fietstunnel krijgt door de reconstructie en nieuwe aanleg een andere functie, waardoor de tunnel niet meer als faunapassage kan functioneren. Door de onttrekking van deze passage ontstaat er een hiaat in de EHS die moet worden opgevuld met een andere. Deze nieuwe passage wordt binnen een zoekgebied van ± 2 km ten noorden van de bestaande passage gerealiseerd. De nieuwe passage wordt ruimer dan de bestaande passage, zodat ook reeën het kunnen gebruiken.

Het realiseren van de nieuwe faunapassage onder rijksweg A6 wordt meegenomen in het SAA project (Schiphol, Amsterdam, Almere project) en

gerealiseerd via een zogenaamde DBFM-contract (Design, Build, Finance, Maintenance). De nieuwe faunapassage vormt een klein onderdeel van het grote SAA contract. Voor het verkrijgen van het gewenste resultaat moet de scope met het programma van eisen dan ook duidelijk worden geborgd in het DBFM-contract. Het gestalte geven van deze kwaliteits- en resultaatsborging vormt de uitdaging voor contractmanager, MJPO-vertegenwoordiger en omgevingsmanagers.

Groningen

Eind 2009 is in opdracht van de provincie een onderzoek gestart naar de ontsnippering van de regionale infrastructuur. Daarbij gaat het om het achterhalen van de belangrijkste knelpunten tussen de EHS en de infrastructuur van de provincie, gemeenten en waterschappen. Deze worden op een kaart gezet. Voor de belangrijkste knelpunten wordt een oplossing uitgewerkt met daarbij de ingeschatte kosten.

4.2 Monitoring

Het doel van het monitoren is tweeledig: allereerst om vast te stellen of gerealiseerde passages worden gebruikt, zo mogelijk met informatie over de doelsoorten bij de betreffende passage. Daarnaast om na voltooiing van het MJPO vast te stellen of de vooraf gestelde doelen voor ontsnippering van de rijksinfrastructuur zijn bereikt. Tevens geeft het inzicht in welke aanvullende maatregelen eventueel nodig zijn. Monitoring is bovendien een instrument om meer kennis te verwerven over de mate waarin faunapassages populaties helpen te overleven.

Vooralsnog zijn de meeste evaluerende studies gericht op het vaststellen of faunapassages worden gebruikt en door welke soorten. De wens is de resultaten van deze studies beter te kunnen vergelijken. Alterra heeft daartoe een factsheet opgesteld. De wijze van monitoring naar het gebruik van faunapassages is daarin meer eenduidig stapsgewijs neergezet. De bedoeling is om hiermee een soort standaardmethode voor monitoring te bewerkstelligen die het vergelijken van resultaten bevordert en tevens een basis legt voor onderzoek dat is gericht op de effectiviteit van faunapassages.

Tot op heden is weinig onderzoek gedaan in hoeverre faunapassages bijdragen aan het terugdringen van sterfte door aanrijdingen, verdrinking of de barrièrewerking. Evenmin aan het bevorderen op lange termijn van het voortbestaan van populaties. Deze kennis is echter onontbeerlijk om ook in de toekomst doelmatig en kostenefficiënt maatregelen te treffen die de versnippering van natuur tegengaan.

Alterra werkte een programma uit waarmee vragen over de effectiviteit wetenschappelijk zijn te beantwoorden. Het doel van dit monitoringplan is toetsen of genomen mitigerende maatregelen succesvol zijn of niet. Dit is gericht op drie veronderstelde effecten van mitigerende maatregelen: (1) de afname van sterfte van fauna door aanrijdingen, (2) de afname van de barrièrewerking, en (3) de toename in levensvatbaarheid van populaties. Het succes wordt gemeten aan de mate waarin de van tevoren (per soort) gestelde doelen voor ontsnippering zijn bereikt.

Voor de uitvoering van dit programma wordt gezocht naar onderzoeksbudget. Alterra heeft dit programma daarom aangeboden aan de minister van LNV.



Monitoringsonderzoek met behulp van inktbed en sporenpapier

Monitoring amfibieën op Natuurbrug Groene Woud

Natuurbrug Groene Woud over de rijksweg A2, tussen Boxtel en Best, is in 2005 geopend. Het is het eerste ecoduct dat natte natuurgebieden met elkaar verbindt. Op de natuurbrug zijn globaal vier zones te onderscheiden. Van noord naar zuid zijn dit: de ruigtezone met een stobbenwal, een grazige zone, een zone met struweelaanplant en een continu natte zone (amfibiezone).

Deze natte amfibiezone moet de migratie en dispersie van amfibieën mogelijk maken en er voor zorgen dat deze soorten hier ook min of meer permanent aanwezig zijn in de maanden dat ze actief zijn. De amfibiezone is aantrekkelijk voor amfibieën doordat de regelbare schijngrondwaterspiegel op het brugdek vochtige omstandigheden behoudt en doordat poelen aanwezig zijn over de hele lengte van de natuurbrug en hellingbanen.

Onderzoek

In 2006, 2007 en 2008 heeft in de maanden februari - november de monitoring van amfibieën op de Natuurbrug Groene Woud plaatsgevonden om te kunnen bepalen of de amfibiezone ook daadwerkelijk werkt.

Enkele resultaten van dit onderzoek zijn:

- Dat op de natuurbrug zes soorten amfibieën (Gewone pad, Bruine kikker, Meerkikker, Bastardkikker, Kleine watersalamander en Kamsalamander) voorkomen;
- Op de natuurbrug zijn in de onderzoeksjaren 2706 waarnemingen van amfibieën geregistreerd. Dat zouden jaarlijks circa 5000 waarnemingen zijn als de brug dagelijks zou worden onderzocht. De meeste waarnemingen op de natuurbrug betrof de Bruine kikker, gevolgd door de Gewone pad;
- Van de waargenomen Kamsalamanders op de natuurbrug betreft circa 67% van de waarnemingen unieke individuen. Op basis hiervan wordt geschat dat per jaar 63 dieren de natuurbrug gebruiken;
- De spreiding van alle waarnemingen van de soorten op en rond de natuurbrug, wijzen erop dat het ecoduct als leefgebied en/of migratiecorridor wordt gebruikt. Er vindt uitwisseling plaats van individuen tussen de populaties oost en west van de rijkweg A2.

Geconcludeerd mag worden dat de aanleg van de natte zone het gebruik van de natuurbrug door amfibieën bevordert. Het aantal waarnemingen neemt met een factor 1.5 toe bij een goed werkende natte amfibiezone. Mocht een amfibiezone niet mogelijk zijn, dan kunnen ook poelen in de toelopen, ruigtevegetaties en stobbenwallen op het brugdek amfibieën helpen infrastructurele barrières te overbruggen.

Karin Smith
Coördinatiepunt MJPO



4.3 Recreatief medegebruik

Vanuit de maatschappij komen meer en meer signalen over het verbeteren van het recreatief gebruik van de ruimte. Zo vragen Wandelplatform en Fietsplatform aandacht voor het beter gebruik door wandelaars en fietsers van mogelijkheden om infrastructuur te passeren. In dit verband is een belangrijke vraag of ecoducten hiervoor kunnen worden gebruikt? De vraag is of en zo ja hoe het gebruik door wandelaars en/of fietsers op ecoducten kan worden bevorderd. Op dit punt zijn vragen gesteld in de Tweede Kamer waarbij in de beantwoording als standpunt is verwoord dat medegebruik van recreanten mogelijk is tenzij de primaire functie van de faunapassage wordt aangetast.

In de afgelopen twee jaar heeft Alterra onderzoek uitgevoerd naar recreatief medegebruik; Literatuurstudie en onderzoek op de natuurbrug Crailo en op het zogenoemde veloduct Slabroek moet uitwijzen in hoeverre de primaire functie al dan niet wordt geschaad.

Uit het monitoringsonderzoek op de natuurbrug Crailo is gebleken dat ook bij grote aantallen recreanten, mits goed geleid over de natuurbrug, er nog steeds grote aantallen passages zijn van de doelsoorten over het ecoduct. De rapportage van Slabroek is in voorjaar 2010 gereed. In juni 2010 komt de analyse van het totale onderzoek beschikbaar.



Natuurbrug Crailo

4.4 Natura 2000

Het MJPO handelt over knelpunten aan bestaande rijksinfrastructuur in de EHS. Ontsnippering is een middel om de noodzakelijke instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden mede te bereiken. In 2009 is nagegaan of de MJPO-knelpunten ondersteunend zijn voor die terrestrische Natura 2000-gebieden waar binnen een straal van 3 km rijksinfrastructuur aanwezig is. De constatering is dat vanuit Natura 2000 geen extra knelpunten aan de orde zijn. Voor de terrestrische Natura 2000-doelsoorten: Noordse woelmuis, Kamsalamander en Bever is nagegaan of deze afdoende worden meegenomen bij de uitwerking van de MJPO-knelpunten. Voor 3 gebieden is er aanleiding hier extra aandacht aan te besteden: Korenburgerveen (Kamsalamander), Zuider Lingedijk en Diefdijk-Zuid (Kamsalamander) en Hollands Diep (Noordse woelmuis). Dit wordt meegenomen bij de uitwerking van de knelpunten.

In de komende jaren zal bij de concrete uitwerking van de maatregelen de Natura 2000-doelsoorten nadrukkelijk richting geven aan de te kiezen oplossingen.



Natura 2000 doelsoort: de kamsalamder

Bijlage A Uitvoering MJPO

Beleid

Het MJPO is een gezamenlijke nota van de ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), Verkeer en Waterstaat (V&W) en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV). Het MJPO is door deze ministeries in nauw overleg met provincies, waterschappen en diverse natuurbeschermingsorganisaties opgesteld en door de drie ministers ondertekend. In maart 2005 is het plan geaccordeerd door de Tweede Kamer, waarmee de uitvoering van het MJPO beleidsmatig en financieel zeker is gesteld. V&W en LNV verantwoorden de voortgang van de uitvoering in hun begroting. In een brief van 12 april 2005 vraagt de minister van V&W, mede namens de minister van LNV, de provincies om vanuit hun verantwoordelijkheid voor de realisering van de EHS via een gebiedsgerichte aanpak de regie te nemen voor de programmering van ontsnipperende maatregelen in de EHS. Gebiedsgerichte integrale benadering is nodig voor een EHS die voldoet aan zijn doelstelling, namelijk samenhang tussen deelgebieden en tussen deelpopulaties. De provincie heeft het totaalbeeld van de realisatie van de EHS voor ogen en dus goed zicht op de verschillende activiteiten om dat te bereiken.

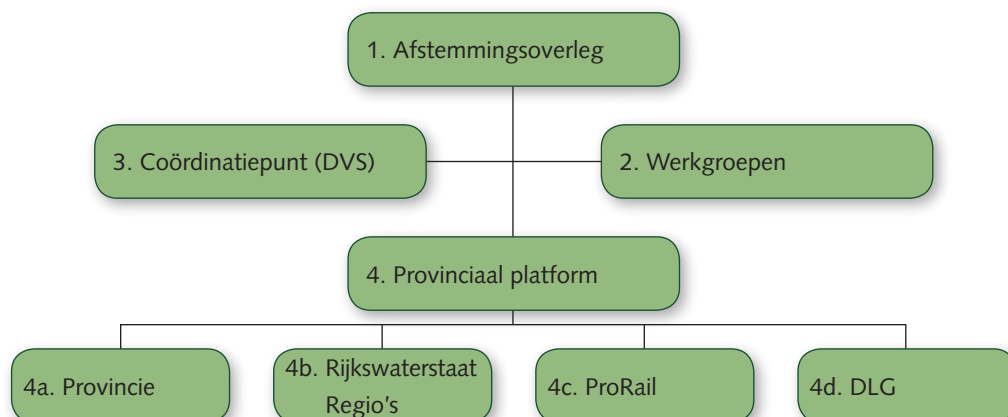
In de jaren voorafgaand aan 2005 is een soortgelijk programma door Rijkswaterstaat uitgevoerd voor knelpunten in het rijkswegennet, dat onderdeel vormde van het programma Beleid Realisatie Ontsnipperende Maatregelen (BROM). In 2005 is dit programma verder uitgebreid tot de programmering MJPO en vanaf 2006 wordt gewerkt met een integrale programmering, bestaande uit vier onderdelen: Wegen, Water, Spoor en robuuste verbindingen.

Het MJPO is het integrale beleid voor ontsnippering bij bestaande rijksinfrastructuur. Hieraan liggen twee beleidsvelden ten grondslag: het natuurbeleid en het verkeersbeleid. De basis voor het natuurbeleid vormt de nota Natuur voor mensen, mensen voor natuur (LNV). Deze nota zet de rond 1990 gepresenteerde EHS met kracht voort en introduceert daarnaast aanvullende robuuste verbindingen. De nota Mobiliteit vormt vanuit de verkeer- en vervoershoek de basis voor het MJPO. Voor beide beleidsvelden geldt dat het MJPO aanstuurt op een gebiedsgerichte oplossingsstrategie. Dit beleid is vervolgens ook vastgesteld in de Nota Ruimte.

Het MJPO is opgenomen als MIRT-project, waarbij de ruimtelijke component van het MJPO, een goed voorbeeld is van de R in het MIRT.

Uitvoering

Voor de uitvoering van het MJPO is de volgende organisatiestructuur opgezet:



1. **Het Afstemmingsoverleg**, bestaande uit vertegenwoordigers van V&W en LNV, ProRail, de provincies, Rijkswaterstaat, DLG en het Coördinatiepunt, zorgt voor landelijke afstemming tussen MJPO-betrokkenen en sturing rondom zaken die betrekking hebben op het MJPO. De vertegenwoordigers zijn verantwoordelijk voor inbreng van en terugkoppeling naar de verschillende ministeries en instanties. Ook stuurt zij de werkgroepen aan.
2. **De Werkgroepen** ondersteunen het afstemmingsoverleg en het coördinatiepunt in hun werkzaamheden.
 - De werkgroep *Programmering en uitvoering* is verantwoordelijk voor het toetsen van de conceptprogrammering.
 - De werkgroep *Jaarverslag en evaluatie* is verantwoordelijk voor het richting geven aan en het toetsen van het (concept) jaarverslag.
 - De werkgroep *Kennis en kwaliteit* is verantwoordelijk voor het uitzetten en begeleiden van onderzoeken naar zaken over ontsnippering. De werkgroep is verantwoordelijk voor de afstemming met de diverse onderzoeksvragen die elders aan de orde zijn.
 - De werkgroep *Communicatie* is verantwoordelijk voor het opstellen en uitvoeren van het communicatieplan, waarin de communicatiestrategie staat verwoord.

3. **Het Landelijk Coördinatiepunt MJPO** ondersteunt en coördineert de integrale aanpak bij de uitvoering van het MJPO. Essentieel hierbij is de verantwoordelijkheid voor het verloop van de programmering. Informatievoorziening naar alle betrokkenen bij het MJPO en het doen van verantwoording zijn steeds terugkerende onderdelen.
4. **Het Provinciaal Platform** is verantwoordelijk voor het oplossen van de knelpunten binnen een provincie. Hier worden concept-programmering, projectuitvoering, en status van de deelknelpunten teruggekoppeld naar het Coördinatiepunt. In elke provincie is een platform aanwezig.
 - 4a. **De Provincies** maken deel uit van het provinciaal platform en voeren de regie over de uitvoering binnen de kaders van de ecologische hoofdstructuur in het algemeen en van het programma robuuste verbindingen in het bijzonder. Zij zijn verantwoordelijk voor het coördineren van de benodigde werkzaamheden met behulp van een gebiedsgerichte aanpak. Verder is de provincie verantwoordelijk voor het verkrijgen van de ILG-gelden voor een concreet project.
 - 4b/4c. **Rijkswaterstaat en ProRail:** maken deel uit van het provinciaal platform en zorgen als beheerder voor de realisatie van de concrete maatregelen in en rondom de infrastructuur.
 - 4d. **Dienst Landelijk Gebied:** geeft in opdracht van de provincies invulling aan een gebiedsgerichte aanpak.

In deze opzet is nog geen plaats omschreven van het besluit, dat in het BO-MIRT in het najaar van 2009 is genomen, om een stuurgroep MJPO in te stellen. Hierin zijn vertegenwoordigd V&W/DGMO, LNV/Natuur en IPO.

Programmering

De respectievelijke programmeringen voor de onderdelen Wegen, Spoor en Water worden aangeleverd door de provinciale platforms. De voortschrijdende programmering voor Wegen en Spoor wordt jaarlijks aangepast en vastgesteld voor de komende vijf jaar. De programmering voor de robuuste verbindingen is in 2007 vastgesteld voor de periode 2007-2013, de programmering voor Water in 2008 voor de periode 2009-2018. Het landelijk coördinatiepunt bij DVS voegt de programmering bij elkaar tot een indicatief meerjarenprogramma. In de werkgroep Uitvoering en Programmering wordt de conceptprogrammering opgesteld die vervolgens wordt besproken en vastgesteld in het Afstemmingsoverleg. Daarna wordt

de programmering via de bestaande interne procedures binnen Rijkswaterstaat en ProRail vastgelegd. De projecten binnen Rijkswaterstaat worden vastgelegd in het contract tussen de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat en de Hoofdingenieur-directeuren van de regionale diensten. V&W reserveert 250 miljoen voor het oplossen van deze knelpunten, dat rechtstreeks naar Rijkswaterstaat en ProRail gaat.

Verder is er het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) van LNV. In het ILG maken de minister van LNV en de afzonderlijke provincies voor een periode van zeven jaar prestatieafspraken over de inrichting van het landelijk gebied. Provincies krijgen voor het verwezenlijken van deze afspraken budget van het Rijk. De provincies bepalen zelf hoe deze doelen in de zevenjarige periode worden bereikt. Verdeeld over twee perioden zullen de MJPO-knelpunten van de robuuste verbindingen worden opgenomen in de bestuursovereenkomsten. De eerste ILG-periode loopt van 2007-2013. De tweede periode van 2014-2018. LNV stelt tot en met 2018 ca. 160 miljoen euro beschikbaar voor het realiseren van de robuuste verbindingen. In 2010 vindt een tussentijdse evaluatie van het ILG plaats (de midterm review). Deze evaluatie kan leiden tot aanvulling en aanpassing van de overeenkomst.

De totale kosten van de realisatie van alle 208 knelpunten in het MJPO zijn geraamd op 410¹ miljoen euro. De budgetten komen verdeeld over de gehele periode beschikbaar (2005-2018). Daarbij wordt door V&W en LNV aangestuurd op een gelijkmatige kasstroom.

¹ Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd.

Bijlage B Opgeloste knelpunten en maatregelen per 31-12-2009
Knelpunten opgelost

Conform jaarverslag	Nummer	Provincie	Naam	Locatie	Voorziening	Onderdeel
2005	DR 13	Drenthe	Eext / Terborgh	N34	Kleine faunatunnels	Wegen
2005	NB 22	Noord-Brabant	Bosschenhoofd (Kibbelvaart)	A58	Aanpassen duiker	Wegen
2005	NB 30	Noord-Brabant	De Peel	A 67	3 dassentunnels en 1 kleine faunatunnel	Wegen
2005	UT 2	Utrecht	Leusden	A 28	Ecoduct Leusderheide	Wegen
2005	UT 10	Utrecht	Huizen	A 27	Loopplank en natuur- vriendelijke oevers	Wegen
2005	UT 15	Utrecht	Linschoten	A 12 Cattenbroek	Doorgetrokken oever in kunstwerk	Wegen
2005	ZE 7	Zeeland	Sluis / Waterhoek	N 58	Ecoduiker	Wegen
2005	ZE 8	Zeeland	Draaibrug	N 58	Ecoduiker	Wegen
2005	ZE 9	Zeeland	De Lieter	N58	Aanpassen brug	Robuuste verbindingen
2005	ZH 15	Zuid-Holland	Hoeksche Waard	A29	Aanpassen duiker	Wegen
2006	DR 2	Drenthe	Heideheim	RW A 28	Faunatunnel, aanpassen onderdoorgang kanaal	Wegen
2006	FR 10	Friesland	Kuinderbos	A7, De Scheiding	Kleine faunatunnels	Wegen
2006	FR 12	Friesland	Tjeukemeer	A6, Tjeukermeer	Aanleggen duikers en rasters	Robuuste Verbindingen
2006	GE 18	Gelderland	Tiel	A 15, Linge bij Tiel	2 passages	Wegen
2006	NB 12	Noord-Brabant	Landgoed Zoom- land	A4 Landgoed Zoomland	Ecoduiker	Wegen
2006	NB 19	Noord-Brabant	Oss	A50-A59, Oss, Slabroek	13 kleine faunatunnels, fietsecoduct	Wegen
2006	NB 21	Noord-Brabant	Wouw	A58, Wouw	2 ecoduikers	Wegen
2007	DR 7	Drenthe	Runde	N37	Grote faunatunnel, kleine faunatunnel	Wegen
2007	FR 4	Friesland	Lindevallei	spoor Zwolle- Heereveen. Lindevallei	Rasters	Spoor
2007	FR 6	Friesland	Tjonger	A6, Visvijverbos	Onderdoorgang Tjonger, loopplank en rasters	Wegen en spoor
2007	GR 1	Groningen	Midden-Veluwe	A7	Faunatunnel	Wegen
2007	GR 2	Groningen	Zuidwest Veluwe- zoom	A7, Jonkersvaart	Aanpassen viaduct	Wegen
2007	GR 8	Groningen	Kabeljauw	N33	Aanleg stobbewal	Robuuste Verbindingen
2007	NB 18	Noord-Brabant	Werkendam, Kre- ken A27	A 27 Werkendam Kreken	Natuurvriendelijke oevers onder viaduct	Wegen

2007	NB 29	Noord-Brabant	Bovenloop van de Aa	A 67 Oostappersche heide	4 kleine faunatunnels, ecoduiker, aanpassen viaduct	Wegen
2007	ZE 6	Zeeland	Schelde-Rijn verbinding	Schelde-Rijn verbinding	Fauna uitreedt punt	Robuuste Verbindingen
2007	ZE 14	Zeeland	Hulst	N 60, Hulst	Loopplank onder brug	Wegen
2007	ZE 15	Zeeland	3e brug Zaamslag	N61, derde brug Zaamslag	Aanpassen brug	Wegen
2007	ZH 7	Zuid-Holland	Ventjagersplaat	A 29, Ventjagers-plaat	Aanpassen schapen-tunnel	Wegen

2008	DR 11	Drenthe	Pesse	A28	Kleine faunatunnel	Wegen
2008	GE 12	Gelderland	Harreveld	N18, A15	Aanpassen brug	Wegen
2008	GE 14	Gelderland	Groenlose Slinge	N18, A16	Aanpassen brug	Wegen
2008	GE 15	Gelderland	Eibergen	N18, A17	Aanpassen brug	Wegen
2008	GR 6	Groningen	Blauwe stad en Klein Ulsda	A7, spoor	Grote faunatunnels	Robuuste verbinding
2008	NB 5	Noord-Brabant	Beekdal van de Reusel	A58	Kleine faunatunnel	Wegen
2008	NB 6	Noord-Brabant	Kerkeindse heide	A58 / N65, Wilhelminakanaal	3 kleine faunatunnel, aanpas-sing duiker, fauna uittreedpunt	Wegen, Water
2008	NB 9	Noord-Brabant	Leenderbos-De Kempen	N69	6 kleine faunatunnels, kleinwild-rasters, ecoduct, ecoduiker	Wegen
2008	NH 6	Noord-Holland	Zwanewater-Boomerwaal	A7	Ecoduiker, oever, schanskorven	Wegen
2008	OV 15	Overijssel	Haaksbergen	N18	Aanleggen rasters	Wegen
2008	UT 9	Utrecht	Baarn	A1	Stobbenwal	Wegen
2008	ZE 4	Zeeland	Veerse dam	N57	Beplanting	Wegen

2009	FL 5	Flevoland	Lage Vaart	A6	Kleine faunatunnel	Wegen
2009	FL 10	Flevoland	Kuinderbos	A6	Kleine faunatunnel	Wegen

Knelpunten per eind 2009 gedeeltelijk opgelost

Conform jaarverslag	Nummer	Provincie	Naam	Locatie	Voorziening	Onderdeel
2005	GE 5	Gelderland	Hierdense Poort	A28 spoor Amersfoort- Zwolle	6 kleine passages, faunabuis	Robuuste Verbinding
2006	NB 11	Noord-Brabant	Kalmthout-Markie- zaat	A4	Aanpassen viaduct	Wegen
2006	NB 13	Noord-Brabant	Vlijmen	A59	1 kleinwildtunnel	Wegen
2006	NB 14	Noord-Brabant	Capelle/Langstraat	A59	Aanpassen duiker	Wegen
2006	NB 15	Noord-Brabant	Baronie	A58	2 kleine faunatunnels, natuurvriendelijke oever, aanpassen viaduct	Wegen
2006	NB 16	Noord-Brabant	Langeweg	A16	2 kleine faunatunnels, aanpassen verbinding	Wegen
2006	OV 4	Overijssel	Rijssen/ De Borkeld	A1	Ecoduct	Wegen
2006	ZH 8	Zuid-Holland	Moerdijk	A16	Plaatsen van rasters	Robuuste verbinding
2007	DR 1	Drenthe	Deurzerdiep	N33	Kleine faunatunnel, aanpassen oevers	Wegen
2007	DR 10	Drenthe	Hoogeveen/ Oude Diep	A28	Rasters	Wegen
2007	FL2	Flevoland	Ooievaarsplas/ Lepelaarstocht	A6	Stenen Stobbenwal	Wegen
2007	FR 11	Friesland	Nieuwe Pomsloot	A32	Rasters	Wegen
2007	GE 9	Gelderland	Lochem	Twentekanaal	Milieuvriendelijke oever	Water
2007	GR 9	Groningen	Holwierde	N33	Aanpassen brug	Wegen
2007	NB 1	Noord-Brabant	De Mortelen	A2	Ecoduct	wegen
2007	NB 7	Noord-Brabant	Groote heide	A67	3 kleine faunatunnels, aanpassen viaduct	Wegen
2007	NB 23	Noord-Brabant	Boswachterij Dorst	A 27	Amfibietunnel	Wegen
2007	OV 12	Overijssel	Borne/Azelo	A35	Grote passage onder A35	Wegen
2007	ZH 10	Zuid-Holland	Binnenpolder	N 11	Ecoduiker	Spoor
2007	ZH 11	Zuid-Holland	Hoogmade	A4	Ecoduiker	Spoor
2008	GE 11	Gelderland	Doetinchem	A18	Kleine faunatunnels, aanpassing brug	Wegen
2008	OV 1	Overijssel	Ommen	N47	Kleinwildtunnel en rasters	Wegen

2009	FL 4	Flevoland	Almere poort	A6	Faunatunnel	Wegen
2009	GE 1	Gelderland	Midden-Veluwe	A1	Aanpassingen onder viaducten	Wegen
2009	GE 10	Gelderland	Wehl	A18	Ecoduiker	Wegen
2009	GE 13	Gelderland	Lievelde	N18/A15	Bestaande passage functioneerd	Robuuste verbinding
2009	GE 19	Gelderland	Beesd	A2	Aanpassen bestaande kunstwerken	Wegen
2009	OV 3	Overijssel	Meppelerdiep	A28	Kleine faunaduiker	Wegen
2009	OV 9	Overijssel	Kampen	N50	Faunapassages	Wegen
2009	OV 13	Overijssel	Delden/Hengelo	A35	Kleine faunatunnels	Robuuste verbinding
2009	ZE 16	Zeeland	Molenkreek / Schoondijke	N58	Droge buis	Wegen
2009	ZH 3	Zuid-Holland	Gouda-West	A12	Faunatunnel	Wegen
2009	ZH 9	Zuid-Holland	Rotte	A12	Aanpassing brug, duiker en fietstunnel	Wegen

Bijlage C Status prioritaire knelpunten

Nummer	Provincie	Naam	Locatie	Voorziening	Status knelpunt eind 2009	Onderdeel
FL2	Flevoland	Ooievaarsplas /Lepelaarstocht	A6, spoor Lely- stad-Almere	O.a. Stenen stobbenwal	Gedeeltelijk opgelost	Onderdeel wegen is opgelost, onderdeel spoor is nog niet gepro- grammeerd
GE1	Gelderland	Midden- Veluwe	A1, spoor Apel- doorn-Amersfoort	Ecoduct, fauna- buisen, aanpassing tunnel en viaduct	In voorbereiding	Onderdeel wegen is geprogram- meerd in 2010- 2014, onderdeel spoor is nog niet geprogrammeerd
GE3	Gelderland	Kabeljauw	A50 (nabij Wolf- heze)	ecoduct	In voorbereiding	Geprogrammeerd in 2013 en 2014
LI5	Limburg	Zaarderheike	A67, A73, spoor	O.a. ecoduike, kleine faunapassa- ges, dassentunnels	In verkenning	Onderdeel wegen is geprogram- meerd in 2010 en 2011, onderdeel spoor is gepro- grammeerd 2012
LI19	Limburg	Nagelbeek	A76, spoor Sittard- Heerlen	(Uitbreiding) onderdoorgang	-	Onderdeel wegen is geprogram- meerd in 2011- 2014, spoor is geprogrammeerd in 2008
LI21	Limburg	Beneden- Geuldal	A2, A79 spoor Maastricht- Sittard/ Maas- tricht-Heerlen, Julianakanaal	O.a. ecoduct, faunauittredpunt, ecoduike, aanpas- sen brug	In voorbereiding	Onderdelen wegen en spoor zijn nog niet ge- programmeerd, onderdeel water is geprogrammeerd voor 2010
NB1	Noord-Brabant	De Mortelen	A2, spoor Den Bosch-Eindhoven	O.a. ecoduct, klein faunatunnel	Gedeeltelijk opgelost	Onderdeel wegen is deels gereed en wordt deels opge- pakt in het MIRT. Onderdeel spoor is nog niet gepro- grammeerd

NB5	Noord-Brabant	Beekdal van de Reusel	A58	Kleine faunatunnel	Gereed	-
NB6	Noord-Brabant	Kerkeindse heide	A58 / N65, Wilhelminakanaal	Kleine fauna-tunnels, aanpassing duiker	Gereed	-
NB 7	Noord Brabant	Groote heide	A67	Ecoduct, kleine faunatunnels, aanpassen viaduct, faunauittreedpunt	Gedeeltelijk opgelost	Onderdeel wegen is deels gereed en deels geprogrammeerd in 2010
NB9	Noord-Brabant	Leenderbos-De Kempen	N69	Kleine fauna-tunnels, kleinwild-rasters, ecoduct, ecoduiker	Gereed	-
NH1	Noord-Holland	Bosberg	A27, spoor Utrecht-Hilversum	Ecoduct	In voorbereiding	Onderdeel wegen is geprogrammeerd in 2010, onderdeel spoor in 2010
UT1	Utrecht	Doorn	A12, Spoor Utrecht-Arnhem, gemeentelijke weg	Kleine en grote faunatunnels, ecoduct, vleermuis-kelder	In voorbereiding	Onderdeel wegen is nog niet geprogrammeerd, onderdeel spoor stond geprogrammeerd in 2008
UT3	Utrecht	Huis ter Heide	A28, spoor Zeist-Amersfoort, N237, N224	Ecoduct	In voorbereiding	Onderdeel wegen is geprogrammeerd in 2010-2011, onderdeel spoor is nog niet geprogrammeerd.

Bijlage D Betrokkenen MJPO

Organisatie	Contactpersoon	e-mail adres
Dienst Landelijk Gebied, concernstaf	Piet Sinke	p.sinke@minlnv.nl
Ministerie LNV Centraal	Hilde Visser	h.c.visser@minlnv.nl
Ministerie LNV Noord	Ype Hoekstra	y.hoekstra@minlnv.nl
Ministerie LNV Oost	Lini Vossers	l.g.vossers@minlnv.nl
Ministerie LNV West	Rianne Overeem Nicolette Strik	r.overeem@minlnv.nl n.strik@minlnv.nl
Ministerie LNV Zuid	Eelco Hoogendam Jennifer de Wit	e.hoogendam@minlnv.nl j.e.de.wit@minlnv.nl
ProRail	Elsbeth Aartse Greet Eijkelenboom Frank Koster Mariette van Rooij	elsbeth.aartse@prorail.nl greet.eijkelenboom@prorail.nl frank.koster@prorail.nl mariette.vanrooij@prorail.nl
Provincie Drenthe	Akke Kooij	a.kooij@drenthe.nl
Provincie Flevoland	Peter Aardema	peter.aardema@flevoland.nl
Provincie Friesland	Menko Groeneweg	m.groeneweg@fryslan.nl
Provincie Gelderland	Michaël ten Holder	m.ten.holder@prv.gelderland.nl
Provincie Groningen	Brigitte van Berkel	b.m.van.berkel@provinciegroningen.nl
Provincie Limburg	vacant	-
Provincie Noord Brabant	Eddy Nieuwstraten	enieuwstraten@brabant.nl
Provincie Noord Holland	Arjan Hassing	hassinga@noord-holland.nl
Provincie Overijssel	Roel Hoeve	r.hoeve@overijssel.nl
Provincie Utrecht	Chris Klemann	chris.klemann@provincie-utrecht.nl
Provincie Zeeland	Jeannet Rijk-Vermue	jrp.rijk-vermue@zeeland.nl
Provincie Zuid Holland	Ed Weijdema	ef.weijdema@pzh.nl
Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepsvaart	Hans Bekker	hans.bekker@rws.nl
Rijkswaterstaat Noord Nederland	Hanneke Godthelp	hanneke.godthelp@rws.nl
Rijkswaterstaat Oost Nederland	Bert Stegehuis Henk Scholma	bert.stegehuis@rws.nl henk.scholma@rws.nl
Rijkswaterstaat IJsselmeergebied	Ad Blaak	ad.blaak@rws.nl
Rijkswaterstaat Utrecht	Wim Schouten	wim.schouten@rws.nl
Rijkswaterstaat Noord Holland	Erik van Langen Marco van Wieringen	erik.van.langen@rws.nl marco.van.wieringen@rws.nl
Rijkswaterstaat Zuid Holland	Pieter van der Brugge	pieter.vander.brugge@rws.nl
Rijkswaterstaat Zeeland	Marian Moelker	marian.moelker@rws.nl
Rijkswaterstaat Noord Brabant	Harry van den Broek	harry.vanden.broek@rws.nl
Rijkswaterstaat Limburg	Wim van der Heijden	wim.vander.heijden@rws.nl
Rijkswaterstaat Dienst Infrastructuur	Martijn de Haan	Martijn.de.haan@rws.nl
Ministerie V&W/DGMO	Ruthger Smit	ruthger.smit@minvenw.nl



Colofon:

Het Meerjarenprogramma Ontsnippering is een gezamenlijk uitvoeringsprogramma van de ministeries van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV), Verkeer en Waterstaat (V&W), en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Doel van dit programma is het herstellen van ecologische barrières die zijn ontstaan door aanleg van nationale infrastructurele maatregelen. De uitvoering vindt plaats van 2005 tot en met 2018.

Landelijke coördinatie MJPO

Postbus 5044
2600 GA Delft
Telefoon: 088-798 2222
E-mail: info@mjpo.nl
Internet: www.mjpo.nl

Oplage:

450 ex.

Uitgave:

MJPO, augustus 2010

Vormgeving

Elan Strategie & Creatie, Delft

Drukwerk

Quantes, Rijswijk

