

Behandelingsvoorstel voor de commissie Ruimte en Groen

Onderwerp : Uitvoeringsprogramma Ecopassages bij provinciale wegen in Utrecht

Cie-datum : 28 februari 2005

Cie-nummer: 2005REG10

Procedure : in GS op: 14 december 2004
eerdere behandeling in cie: nee
in PS: n.v.t.

inspraak: n.v.t.
op: n.v.t.
op: n.v.t.

Behandelend ambtenaar: C. Klemann

toestel: 3142

Portefeuillehouder: J.P.J. Lokker

Inleiding

Het Uitvoeringsprogramma Ecopassages bij provinciale wegen in Utrecht geeft de beleidsambitie weer voor de provincie betreffende het oplossen van de grote knelpunten tussen natuur en de provinciale wegen binnen de ecologische hoofdstructuur. De maatregelen zullen in volgorde van de mate waarin ze kansrijk zijn worden uitgewerkt en afzonderlijk als plan met een financieringsvoorstel apart voor besluitvorming aan GS worden voorgelegd.

De maatregelen worden uitgevoerd in relatie tot de beleidsdoelstelling gericht op het realiseren van de Ecologische hoofdstructuur, zoals dat is weergegeven in het Beleidsplan Natuur en Landschap provincie Utrecht. De Ecologische hoofdstructuur is opgenomen in het Ontwerp streekplan. In het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (1993) is onder "Kwaliteit van de Leefomgeving" opgenomen dat de versnippering van de natuur door infrastructuur wordt teruggedrongen. Voor de uitvoering van de kleinere voorzieningen zijn in het SMPU financiële middelen gereserveerd. Deze maatregelen maken onderdeel uit van het Programma Ecologische verbindingzones (2003). Voor de grotere knelpunten tussen natuur en verkeer is nog geen beleidskader geformuleerd. Deze notitie vult dat verder in.

Vervolg op pagina 2 ja

Eerdere besluiten:

Beleidsplan Natuur en Landschap PS 1992

Strategische Mobiliteitsplan PS 2003

Programma Ecologische verbindingzones GS 2003

Ontwerp-Streekplan Utrecht 2004

Wordt geagendeerd:

X om advies over de volgende vraag (vragen):

- Bent u het eens met het aangegeven ambitieniveau?
- Bent u het eens met wijze waarop de financiering van de maatregelen ter besluitvorming worden voorgelegd aan GS?

Beoogd effect

Het doel van de onderscheiden projecten is het herstel van de noodzakelijke samenhang in de ecologische hoofdstructuur in Utrecht, een prioriteit in het Collegeakkoord. Die samenhang draagt sterk bij aan het duurzame behoud en de ontwikkeling van de voor Utrecht karakteristieke natuur en landschapswaarden, waarden die in belangrijke mate bijdragen aan het leef- en vestigingsklimaat. Er ontstaat door deze investeringen een noodzakelijke uitwisseling tussen dierpopulaties binnen de provincie, maar ook met nationaal belangrijke natuurgebieden daarbuiten, zoals de Veluwe. Het behoud van een grote diversiteit aan soorten en grotere populaties zorgt voor een beter functioneren van het ecosystemen, waarvan de mens deel uitmaakt. Tegelijkertijd wordt daarmee de beleefbaarheid en de toegankelijkheid door/voor de mens van de betrokken natuurgebieden verstrekt.

Argumenten

De grote knelpunten tussen natuur en infrastructuur kunnen verzacht worden door de aanleg van grotere ecopassages bestaande uit (wild) tunnels of viaducten (ecoducten). Rijksaterstaat en Prorail investeren de komende jaren in maatregelen aan de rijksinfrastructuur. De provincie wil draagvlak om de ontbrekende schakels bij provinciale wegen te reliseren. Voor de provinciale wegen in Utrecht is een aantal van deze voorzieningen in beleidsprogramma's opgenomen. Er is echter nog geen regulier uitvoeringskader en ook is de financiering niet rond. Dit beleidsprogramma geeft daar verdere invulling aan.

Kanttelingen

--

Financiën

De voortgang van de voorbereiding en uitvoering van de ecopassages zal jaarlijks meegenomen worden in het uitvoeringsprogramma Landelijk Gebied. Indien de projecten in de fase terechtkomen van definitief ontwerp, vergunningen en bestemmingsplanprocedures en de begroting voor 95-100% bekend is zal er per project een apart voorstel gedaan worden aan GS voor financiering en uitvoering. Ook zal er worden aangegeven wat de structurele exploitatielasten zullen zijn. Dit zal onderdeel van de besluitvorming uitmaken.

Realisatie

De voorzieningen die de provincie voor ogen heeft, worden ontwikkeld in nauwe samenhang met vergelijkbare investeringen, die door Rijkswaterstaat en Prorail aan de weg- en railinfrastructuur gedaan. Op de kaart in bijlage 1 is de samenhang tussen de verschillende maatregelen op de Utrechtse Heuvelrug aangegeven. Het Meerjarenprogramma Ontsnippering (2004) vult dit beleidsmatig in op Rijksniveau.

De planning, financiering en uitvoering van ecopassages vinden plaats binnen een breed maatschappelijk krachtenveld waarmee rekening moet worden gehouden, maar waarmee ook coalities (al dan niet in de vorm van cofinanciering) te vormen zijn om tot uitvoering te komen. Voor de periode 2005 – 2008 staan 3 uitvoeringsprojecten op de agenda. Het gaat om maatregelen die moeten worden getroffen aan provinciale wegen dus is ook de provincie primair verantwoordelijk voor de uitvoering ervan.

Communicatie

Het programma rond de ecopassages zal op internet een plek krijgen als onderdeel van het Programma Ecologische Verbindingszones. Dit wordt regelmatig geactualiseerd. Binnen de afzonderlijke projecten wordt steeds een afzonderlijk communicatietraject uitgezet. Natuurorganisaties, bewoners, wegbeheerders, gemeente, waterschap en andere belanghebbenden worden vanaf het begin van het project betrokken bij de uitwerking.

Bijlage

Uitvoeringsprogramma Ecopassages bij provinciale wegen in Utrecht

18 November 2004

Samenvatting

Inhoudsopgave

- 1.0 De aanleiding voor een uitvoeringsprogramma ecopassages
- 2.0 Grote ecopassages
- 3.0 Het maatschappelijk uitvoeringskader
- 4.0 Financieringsmogelijkheden
- 5.0 Het besluitvormingstraject
- 6.0 Communicatie

Bijlagen

- 1. Kaart ecopassages bij provinciale wegen in de provincie Utrecht
- 2. Overzicht van kansrijke projecten
- 3. Afbeeldingen ecopassages
- 4. Onderhoud en beheer
- 5. Monitoringprogramma

Samenvatting

De natuur in Utrecht wordt doorsneden door infrastructuur. De vele infrastructuur brengt grote barrières met zich mee die migratie van dieren in de weg staat. Dat leidt tot versnippering. Om de nadelige gevolgen daarvan te ondervangen zijn ecopassages nodig in de vorm van tunnels, bruggen en soms verkeersmaatregelen. In het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht SMPU is onder "Kwaliteit van de leefomgeving" opgenomen dat de versnippering van de natuur in Utrecht door infrastructuur wordt teruggedrongen. Ook zijn er in het SMPU financiële middelen beschikbaar gesteld voor de uitvoering van kleinere ecopassages, echter niet voor grotere voorzieningen zoals ecoducten.

De grote knelpunten tussen natuur en (rijks- en provinciale) infrastructuur kunnen verzacht worden door de aanleg van grotere ecopassages bestaande uit (wild) tunnels en viaducten (ecoducten). Voor de provinciale wegen in Utrecht is een aantal van deze voorzieningen in beleidsprogramma's opgenomen. Er is echter nog geen regulier uitvoeringskader en ook is de financiering niet rond. In het kader van het nieuwe sturingsmodel Landelijk Gebied wordt gewerkt aan meerjarige financiële planning en programmering van de rijks-, provinciale en EU-middelen. Om voor de benutting van diverse beschikbare budgetten in aanmerking te kunnen komen is programmering van de verschillende projecten noodzakelijk. Dit beleidsprogramma geeft daar voor de ecopassages invulling aan.

In de provincie Utrecht worden binnen de bestaande en nog te realiseren ecologische hoofdstructuur 20 locaties onderscheiden waar grotere ecopassages in de vorm van ecoducten of wildtunnels aan provinciale wegen nodig zijn. De uitwerking van enkele ecoducten, die samen met de dienst Wegen Verkeer en Vervoer in 2002 zijn uitgevoerd, hebben een goed inzicht gegeven in de kosten van deze voorzieningen aan provinciale wegen. Bij alle voorzieningen zijn aanvullende maatregelen zoals raster, beplanting, herinrichting van de berm en zonering van recreatie nodig om de dieren te geleiden. Daarnaast zijn er voorbereidingskosten voor overleg, onderzoek, vergunningverlening, ontwerp maken en bestekken schrijven. De kosten per project bedragen € 1 miljoen tot € 5 miljoen.

Het doel van de onderscheiden projecten is het herstel van de noodzakelijke samenhang in de ecologische hoofdstructuur in Utrecht, een prioriteit in het Collegeakkoord. Die samenhang draagt sterk bij aan het duurzame behoud en de ontwikkeling van de voor Utrecht karakteristieke natuur- en landschapswaarden. Waarden die in belangrijke mate bijdragen aan het leef- en vestigingsklimaat. Er ontstaat door deze investeringen een noodzakelijke uitwisseling tussen populaties binnen de provincie, maar ook met nationaal belangrijke natuurgebieden daarbuiten, zoals de Veluwe. Het behoud van een grote diversiteit aan soorten en grotere populaties zorgt voor een beter functioneren van het ecosystemen, waarvan de mens deel uitmaakt. Het maakt het systeem weerbaarder tegen negatieve invloeden van buitenaf, zoals verstoring en vervuiling en daarmee meer duurzaam. Tegelijkertijd wordt daarmee de beleefbaarheid en de toegankelijkheid door/voor de mens van de betrokken natuurgebieden verstrekt.

De voorzieningen die de provincie voor ogen heeft, worden in samenhang ontwikkeld met vergelijkbare maatregelen die door Rijkswaterstaat en Prorail aan de infrastructuur worden genomen. Rijkswaterstaat directie Utrecht bouwt een ecoduct over de A28 bij de Leusderheide en bereidt de bouw voor van een ecoduct voor over de A12 en het spoor ten westen van Maarn. Het rijk heeft de maatregelen aan de rijksinfrastructuur ondergebracht in haar beleid om robuuste ecologische verbindingen te realiseren. Het Meerjarenprogramma Ontsnippering (2004) vult dit nader in.

De planning, financiering en uitvoering van ecopassages vindt plaats binnen een breed maatschappelijk krachtenveld waarmee duidelijk rekening moet worden gehouden, maar waarmee ook coalities te vormen zijn om tot uitvoering te komen. Voor de periode 2005 – 2008 staan 3 uitvoeringsprojecten bij de provinciale wegen op de agenda. Daarmee worden de huidige en toekomstige investeringen van Rijkswaterstaat en Prorail aan ecopassages op de Utrechtse Heuvelrug ook geëffectueerd voor de provinciale wegen. Met het realiseren daarvan wordt het centrale deel van de Utrechtse Heuvelrug als een samenhangend natuur- en recreatiegebied ontwikkeld. Er ontstaat een eenheid vanaf de Lage Vuursche tot het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug.

Een hoge prioriteit heeft het herstel van de ecologische samenhang binnen de Utrechtse Heuvelrug en het maken van verbindingen naar de randmeren, de uiterwaarden, Vechtplassen en de Veluwe. Maatregelen binnen het Nationaal park Utrechtse Heuvelrug en de Agenda 2010 projecten Hart van de Heuvelrug en Stichtse Lustwarande brengen projecten eveneens in een stroomversnelling. De prioriteiten zijn daar op afgestemd.

De geschatte kosten van de projecten kennen nu nog een ruime marge die aangeeft dat er in het traject naar uitvoering nog een aantal keuzen gemaakt moeten worden om tot een definitieve invulling te komen. Het voorbereidingstraject om uiteindelijk tot uitvoering te komen moet wel in gang worden gezet. Met 2 van de 3 projecten is er al een start gemaakt. Dat varieert van locatiestudie, schetsontwerp, tot het opstellen van een nieuw bestemmingsplan.

Er is voor 2 projecten in totaal 6 miljoen euro gereserveerd. Het betreft € 5 miljoen voor een ecoduct over de N237, in het kader van Agenda 2010 Hart van de Heuvelrug en een ecoduct over de N225, € 1 miljoen uit het Agenda 2010 project Stichtse Lustwarande. In het project Hart van de Heuvelrug betreft het een verevening tussen diverse projecten in het kader van rood voor groen. Het derde project zal opgepakt worden in het kader van Hart van de Heuvelrug of het Nationaal Park. Voor de 3 projecten is een totaalbedrag nodig circa € 10 en € 15 miljoen. Gestreefd wordt naar de realisatie van 3 ecopassages binnen een termijn van 4 jaar. Gelet op de beschikbare financiering ligt een gefaseerde aanpak voor de hand.

Voor de mogelijke medefinanciering komt verder het Stimuleringsfonds in aanmerking. Het Stimuleringsfonds (thema investeren in duurzame ontwikkelingen) is een provinciaal fonds en tevens een mogelijke bron. Wanneer financiering uit dit fonds in beeld komt zal er aan GS een onderbouwd bestedingsvoorstel worden voorgelegd. De mogelijkheden om door middel van rood voor groenprojecten middelen te genereren voor de realisatie van ecopassages zullen meegenomen worden in de voorbereiding van de projecten. Dit zal dan onderdeel uitmaken van het Agenda 2010 project Hart van de Heuvelrug.

De voortgang van de voorbereiding en uitvoering van de ecopassages zal jaarlijks opgenomen worden in het provinciaal uitvoeringsprogramma Landelijk Gebied PUP. Indien de projecten in de fase terechtkomen van definitief ontwerp, vergunningen en bestemmingsplanprocedures en de begroting voor 95% - 100% bekend is zal er per project een apart voorstel gedaan worden aan GS voor financiering en uitvoering.

Dit Uitvoeringsprogramma Ecopassages geeft de beleidsambities weer van de provincie Utrecht voor het realiseren van ecopassages als integrerend onderdeel van de realisering van de EHS in 2018. Het betreft de EHS zoals deze ruimtelijk is vastgelegd in het ontwerp-Streekplan.

Deze ambities bieden voor de andere betrokken overheids- en maatschappelijke partijen een referentiekader voor hun beleidsbeslissingen en investeringen in het kader van de EHS. In het kader van het Provinciaal Meerjaren Programma Landelijk Gebied biedt dit Uitvoeringsprogramma de basis om te komen tot (co)financiering van de onderscheiden projecten.

1.0 De aanleiding voor een uitvoeringsprogramma ecopassages

Ontsnippering van de ecologische hoofdstructuur

De natuur in Utrecht wordt doorsneden door infrastructuur. Dit wordt versnippering genoemd en het staat een vrije uitwisseling van diersoorten tussen natuurgebieden en daarmee het duurzaam voortbestaan daarvan in de weg. In de jaren '90 is dit probleem onderkend en is het eerste beleid ontwikkeld. In het nationaal natuurbeleid is in 1990 de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) als belangrijkste instrument geïntroduceerd om het natuurbeleid vorm te geven. Voor de achtereenvolgende kabinetten is de realisering van deze EHS een prioriteit van beleid. De EHS zal bestaan uit een samenhangend stelsel van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden en verbindingszones daartussen. Daartoe behoren ook de ontsnipperende maatregelen aan infrastructuur in de vorm van tunnels, bruggen, duikers en verkeersmaatregelen.

Versnippering is een van de hoofdoorzaken van de achteruitgang van flora en fauna in Utrecht. Als gevolg van versnippering zullen over niet al te lange tijd heel wat planten- en diersoorten en daarmee ecosystemen verdwenen zijn uit natuurgebieden en uit de woon-, werk-, en recreatieomgeving. Diezelfde omgevingen en gebieden zullen vervolgens door versnippering op slot zitten voor (her)vestiging van soorten.

Instandhouding en verbetering van de grote bekende natuurgebieden zoals de Veluwe en de Utrechtse Heuvelrug is van nationaal belang. Maar het gaat ook om de samenhang met kleinere natuurgebieden, waar planten en dieren uitgekende (eco)systemen vormen welke noodzakelijk zijn voor een gevarieerde en gezonde flora en fauna. Om de beleving van de natuur en daarmee een tevens een goed woon-, werk- recreatie- en vestigingsmilieu in stand te houden is het zaak om er voor te zorgen dat dierpopulaties in stand blijven. Doordat veel natuurgebieden in Nederland niet groot genoeg zijn, wordt het bestaan van een aantal soorten bedreigd. Wanneer er tussen populaties van soorten van een zelfde diersoort in verschillende natuurgebieden uitwisseling kan plaatsvinden ontstaan zogenaamde netwerkpopulaties. Een netwerkpopulatie heeft meerwaarde vanwege de verhoogde weerstand tegen negatieve invloeden van buitenaf en een grotere verspreidingscapaciteit. Hervestiging van soorten in gebieden waar het tijdelijk slechter gaat wordt daarmee versterkt. Een netwerkpopulatie kan beter tegen een stootje. Het herstellen van netwerkpopulaties o.a. door het treffen van maatregelen aan de infrastructuur levert een belangrijke bijdrage aan de overleving en de duurzaamheid van soorten en daarmee aan de natuur in EHS in de provincie Utrecht en de omliggende provincies.

De provincie Utrecht heeft de EHS uitgewerkt in het beleidsplan Natuur en Landschap Provincie Utrecht (1992) (BNLU) en het Werkdocument Ecologische Verbindingszones (1993). In het werkdocument zijn de meeste ontsnipperingsmaatregelen opgenomen. De Utrechtse Heuvelrug is als kerngebied EHS niet opgenomen in het Werkdocument Ecologische Verbindingszones, maar ook dit kerngebied is ernstig versnipperd en moet aangepakt worden. De globale visie is neergelegd in de brochure "Heel de Heuvelrug" (1999), die in 2003 voor de ecologische beschrijving is uitgewerkt in het rapport "Ontsnippering van de Utrechtse Heuvelrug" (Bureau van den Bijtel). Voor het Nationaal Parkgebied, ten zuiden van de A12, is in het Beheers- en inrichtingsplan (2003) door alle partijen gezamenlijk inhoud gegeven aan onder meer de ontsnippering. De EHS begrenzing wordt in het streekplan 2005-2015 opgenomen. In het Coalitieakkoord 2003-2007 heeft de realisatie van de EHS hoge prioriteit gekregen.

Voor het centrale deel van de Utrechtse Heuvelrug is aan het opheffen van de ontsnippering apart vormgegeven vorm gegeven door het ondertekenen van een raamovereenkomst, door betrokken partijen. Het kader daarvoor is Agenda 2010 Hart van de Heuvelrug. In dit verband realiseert Rijkswaterstaat directie Utrecht een ecoduct over de A28 (2004-2005) en heeft de provincie op zich genomen om in het verlengde daarvan een ecoduct over de N237 bij Soesterberg te realiseren. Voor het noordelijke deel van de Utrechtse Heuvelrug inclusief het Gooi, hebben de natuurorganisaties een Uitwerkingsprogramma opgesteld waarin de ontsnipperende maatregelen zijn opgenomen. Prorail bouwt hier samen met de provincie Noord-Holland, het Goois Natuurreservaat en het ministerie van Landbouw Natuurbeheer en Voedselkwaliteit (LNV) een ecoduct over het spoor en een provinciale weg. Ook is Rijkswaterstaat begonnen met de voorbereiding van het ecoduct over de A27 bij Hilversum. In het zuidelijk deel van de heuvelrug is een ecoduct voorzien door RWS over de A12 (Mollebos i.h.k.v. Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug).

Ontsnipperingsmaatregelen voor de Utrechtse Heuvelrug zijn verder opgenomen in het Ontwerp-Reconstructieplan Gelderse Vallei/Utrecht Oost en voor het zuidelijke deel tevens in het vastgestelde Beheers- en Inrichtingsplan 2002

Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug. In de vergadering van 18 maart 2003 hebben Provinciale Staten bij de behandeling van Agenda 2010, motie nr. 4, aangenomen waarin gevraagd wordt om het project Hart van de Heuvelrug tevens in te vullen met activiteiten met betrekking tot de realisatie van faunapassages en EHS op de Utrechtse Heuvelrug.

De provincie is als beheerder van de provinciale wegen ook verantwoordelijk voor het treffen van maatregelen om de versnippering van de natuur tegen te gaan. Met het oog op de andere betrokken partijen in het landelijk gebied is het van belang om de beleidsdoelstellingen van de provincie expliciet en helder te maken. Voor de rijksinfrastructuur hebben de ministeries van LNV, Vrom, V&W en Prorail de afspraken neergelegd in het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). De provincie Utrecht vult met deze beleidsnotitie over ecopassages bij provinciale wegen haar verantwoordelijkheid in deze verder in.

Kleine ecopassages bij provinciale wegen

De knelpunten tussen natuur en infrastructuur kunnen verzacht worden door de aanleg van ecopassages, bestaande uit ecopassages, zoals (wild) tunnels, viaducten (ecoducten), kleinere ecopassages zoals dassentunnels. Het afsluiten van lokale wegen biedt een aanvullende oplossing. In de vervolgttekst wordt dit samengevat onder de term "ecopassages". Op diverse locaties zijn bij provinciale wegen inmiddels maatregelen getroffen

In het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht SMPU is onder "Kwaliteit van de leefomgeving" opgenomen dat de versnippering van de natuur in Utrecht door infrastructuur wordt teruggedrongen. In de programmering van het SMPU is dit opgenomen onder de term "Opheffen fysieke barrières". Ook zijn er financiële middelen beschikbaar gesteld. Dat biedt een basis voor de uitvoering van kleine ecopassages.

Uitgaande van een realisatietermijn van de EHS in 2018 en het aantal vastgestelde knelpunten aan provinciale wegen, moeten er jaarlijks 4 tot 5 kleinere ecopassages aangelegd worden bij provinciale wegen. In het kader van het SMPU worden jaarlijks voorstellen gedaan voor uitvoering en het beheer daarvan. Hiervoor is totaal € 1.5 miljoen begroot. Voor duurdere maatregelen aan provinciale wegen, zoals ecoducten is geen expliciet beleid geformuleerd.

Grote ecopassages bij provinciale wegen

De grote knelpunten tussen natuur en infrastructuur kunnen verzacht worden door de aanleg van grotere ecopassages bestaande uit (wild) tunnels en viaducten (ecoducten). Voor de provinciale wegen in Utrecht is een aantal van deze voorzieningen in beleidsprogramma's opgenomen. Er is nog geen regulier uitvoeringskader. Ook moeten er nog keuzen gemaakt worden in de oplossingsrichting en is de financiering niet rond. Dit beleidsprogramma geeft invulling aan een uitvoeringskader om te komen tot definitieve keuzen en doet voorstellen voor de mogelijke financiering van projecten.

Om de grote knelpunten tussen natuur en de provinciale wegen de komende jaren aan te pakken is voor de provincie Utrecht een planmatige en meerjarige aanpak nodig. De volgende punten vragen daarbij aandacht.

1. Elke te realiseren ecoduct moet een projecteigenaar krijgen, zodat de uitwerking van de noodzakelijke uitvoeringsmaatregelen en het zoeken naar financiering in de tijd worden uitgezet. De projecten kunnen dan meegenomen worden in ruimtelijke en financiële afwegingen, zoals het Provinciaal Uitvoeringsprogramma Landelijk Gebied (LG PUP).
2. Door prioriteitsstelling van de projecten schept de provincie duidelijkheid naar de omgeving. Rijkswaterstaat en Prorail vragen om deze duidelijkheid om op deze wijze tot een goede samenwerking tussen partijen te komen waar het gaat om samenhangende maatregelen aan rijkswegen en spoorwegen. (partnership)
3. De provincie heeft een "Programma ecologische verbindingzones" (GS 2004) opgesteld voor de realisatie van de ecologische verbindingzones als integrerend onderdeel van de totale EHS. De uitvoering van de ecopassages maakt daar deel van uit en vraagt om nadere concretisering.
4. De samenwerking tussen de diensten Ruimte en Groen en Wegen Verkeer en Vervoer wordt geïntensiveerd en geformaliseerd waar het de voorbereiding, financiering, uitvoering en beheer van ecopassages betreft.
5. De voorbereiding en uitvoering van ecoducten en wildtunnels zijn vergelijkbaar met een regulier wegenproject. Projecten die door GS worden gehonoreerd krijgen vervolgens inhoudelijk een plaats in de meerjarenprogrammering van de diensten Ruimte en Groen en Wegen Verkeer en Vervoer.

Ecopassages bij rijksinfrastructuur

Rijkswaterstaat directie Utrecht en Prorail Regio Randstad hebben een uitvoeringsprogramma voor faunavoorzieningen. Uitvoering vindt plaats bij grotere reconstructies van infrastructuur. Daarnaast worden maatregelen uitgevoerd daar waar binnen gebiedsprocessen samenwerking gevonden wordt met andere partners. De ecologische verbindingzones, met bijbehorende ecopassages aan infrastructuur, worden daarbij als samenhangend werk uitgevoerd.

Prorail heeft een convenant gesloten met het ministerie van LNV over de uitvoering van faunavoorzieningen aan railinfrastructuur. Prorail neemt projecten mee bij de verdubbeling van het spoor tussen Utrecht en Woerden, Utrecht - Houten en de realisatie van de hoge snelheidslijn HSL Amsterdam-Utrecht en Utrecht-Arnhem. Ook los van reconstructie is bij deze partijen de bereidheid om maatregelen te treffen als die passen in een gezamenlijke aanpak van betrokkenen. Ecopassages bij de HSL Utrecht - Amsterdam zijn in uitvoering.

Rijkswaterstaat kent een landelijk budget voor uitvoering van faunavoorzieningen. Rijkswaterstaat directie Utrecht moet in deze concurreren met andere directies in het land. Een planmatige aanpak van verschillende partijen vergroot de kans dat geld naar uitvoeringsprojecten voor rijkswegen in Utrecht wordt gesluisd. Verder heeft Rijkswaterstaat grote faunavoorzieningen, zoals ecoducten opgenomen in wegenprojecten. De belangrijkste projecten zijn de verbreding van de A2 en de studies van de A12, A27 en A28. Faunavoorzieningen aan de A27 in Utrecht zijn inmiddels grotendeels uitgevoerd, maatregelen aan de A2 zijn in uitvoering. Een ecoduct over de A28 is in 2005 voorzien. Met de voorbereiding van een ecoduct over de A27 bij Hilversum is begonnen.

Het ministerie van LNV hanteert het uitgangspunt dat de betreffende eigenaar en beheerder van de infrastructuur, zelf verantwoordelijk is voor financiering en uitvoering van de ecopassages. Het uitgangspunt uit het milieubeleid, de vervuiler betaalt”, is daarin terug te vinden. Vanuit het rijksnatuurbeleid is daarom door het ministerie van LNV in beginsel geen geld beschikbaar voor de bouw van faunavoorzieningen bij provinciale wegen. Rijk en provincie werken bij projecten over en weer wel nauw samen waar het gaat om omgevingsfactoren, zoals ruimtelijk ordening, vergunningverlening, structureren van recreatievoorzieningen en beheer en inrichting van de omliggende natuurterreinen.

Het ontbreken van een provinciaal uitvoeringsprogramma en zicht op financiering is de belangrijkste reden waarom de uitvoering van ecoducten en wildtunnels aan provinciale wegen stagneert. Dat levert een spanningsveld met Rijkswaterstaat die wel uitvoeringsgeld heeft en de noodzakelijke aansluitende maatregelen aan provinciale wegen in de omgeving daarvan niet gerealiseerd ziet worden, waardoor het rendement van hun investeringen onder druk komt te staan.

De ministeries van Verkeer en Waterstaat (V&W), Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) en Prorail hebben recent hun krachten gebundeld in het Meerjarenprogramma Ontsnippering van het Rijk (MJPO). Voor de periode 2004 – 2018 is voor een landelijk programma extra geld beschikbaar voor ontsnippering. Voor Utrecht zijn prioritaire maatregelen voorzien op de Utrechtse Heuvelrug met name aan de A12, de A27, de A28 en de spoorlijnen Utrecht - Arnhem en Utrecht - Amersfoort. Van andere overheden wordt verwacht dat zij ten aanzien van ontsnipperende maatregelen aan onderliggende infrastructuur zoals de provinciale N wegen.

2. Grote ecopassages

Provinciale wegen vormen in de provincie Utrecht door hun omvang en vooral verkeersintensiteit op een aantal plaatsen een absolute barrière binnen natuurgebieden. Om dit op te lossen zijn drastische maatregelen nodig in de vorm van de aanleg van een ecoduct of wildtunnel. Een ecoduct is een viaduct dat speciaal als natuurpassage wordt gebouwd en ingericht. Dat stelt specifieke eisen aan de locatie, breedte en inrichting. Op het viaduct wordt een gronddek aangebracht zodat er een vegetatiedek ontstaat dat vergelijkbaar is met het omliggende natuurterrein. Dieren gaan dit ecoduct als onderdeel van hun leefomgeving zien en zullen de weg probleemloos kunnen passeren. Zowel in binnen- als buitenland zijn inmiddels diverse goed werkende voorbeelden aanwezig.

Voordat er een definitieve keuze gemaakt kan worden voor een faunavoorziening, zoals een ecoduct, moeten altijd een aantal aspecten nader worden uitgewerkt. Daarmee komt de keuze voor wel of geen ecoducten of wildtunnels, de soort faunavoorziening en de locatie en de vormgeving daarvan in beeld. De uitwerking heeft betrekking op de volgende aspecten:

- Bestuurlijke afspraken en strategische keuzen b.v. Agenda 2010 Hart van de Heuvelrug
- Wettelijke kaders zoals de Flora- en Faunawet, compensatieregeling EHS (inmiddels vastgelegd in het ontwerp-streekplan Utrecht)
- Ruimtelijke ordening, streekplan, bestemmingsplan, natuurgebiedsplannen
- Alternatieven, zoals verkeersmaatregelen, of het vergroten en verbeteren van de afzonderlijke leefgebieden van soorten mee laten wegen
- De ecologische onderbouwing, zoals het lange termijneffect van de infrastructuur op populaties van diersoorten (duurzaamheid)
- De inrichting van de omgeving moet worden aangepast om dieren naar de voorziening te geleiden
- Studie naar de aanwezige ecologische-, aardkundige-, archeologische-, cultuurhistorische- en landschappelijke waarden en de inpassing van de maatregelen
- Maatschappelijke acceptatie, communicatietraject
- Verkeersveiligheid, wettelijke kaders
- Recreatief medegebruik, koppeling van functies
- Kostenbesparende maatregelen, nieuwe materialen, meervoudig ruimtegebruik en vormgeving

In de provincie Utrecht worden binnen de bestaande en nog te realiseren ecologische hoofdstructuur 20 locaties onderscheiden waar ingrijpende maatregelen ten behoeve van natuur aan provinciale wegen nodig zijn. De uitwerking van ecoducten bij Amerongen en Elst, die samen met de dienst Wegen Verkeer en Vervoer in 2002 zijn uitgevoerd, hebben een goed inzicht gegeven van de kosten van deze faunavoorzieningen aan provinciale wegen. Bij alle voorzieningen zijn aanvullende maatregelen zoals raster, beplanting, herinrichting van de bermen en zonering van recreatie nodig om de dieren te geleiden. Daarnaast zijn er voorbereidingskosten voor overleg, onderzoek, vergunningverlening, ontwerp maken en bestekken schrijven. Indien het project is uitgevoerd zullen er structurele kosten zijn voor beheer en onderhoud. Deze kosten zullen uiteindelijk in de berekeningen en voorstellen naar GS opgenomen worden.

Ecoducten

Dit vormen de meest omvangrijke maatregelen bestaande uit viaducten die speciaal als natuurpassage gebouwd worden. Voor de natuur zijn ecoducten de meest complete oplossing die toegepast wordt in de kerngebieden van de ecologische hoofdstructuur.

De volgende karakteristieken zijn van belang:

1. De ecoducten worden aangelegd voor een groot aantal diersoorten.
2. De kosten bedragen € 1.0 tot € 5.0 miljoen per stuk.
3. De voorbereidingstijd en uitvoeringstijd ligt tussen de 3 en 5 jaar
4. De financiering is niet (geheel) mogelijk uit provinciale budgetten en dient per project gevonden te worden. Vergelijkbare projecten elders zijn soms door meerdere partijen gezamenlijk gefinancierd. Ook dat vraagt een ruime voorbereidingstijd.
5. De voorbereiding en uitvoering moet de komende jaren in nauwe samenwerking met de dienst Wegen Verkeer en Vervoer plaatsvinden. Dit vanwege de technisch expertise van deze dienst en de kennis die zij bezitten om met vergelijkbare projecten om te gaan (fietstunnels, verkeersviaducten). Ook de ervaring met de benodigde verkeersomleidingen, directievoering en vergunningaanvragen, om het werk uit te voeren, komen erg goed van pas. Het programma Milieubewust op weg, ervaringsproject uitvoering wildtunnel N412, heeft hierin veel inzicht gegeven. De projecten zullen de komende jaren opgenomen moeten worden in de uitvoeringsprogramma's van de dienst Wegen Verkeer en Vervoer.

6. De realisatie vraagt specifieke gebiedsgerichte inzet van de sectoren Landelijk gebied Ontwikkeling (RLO), Landelijk gebied Proces en uitvoering (RLU) en Ecologische Onderzoek en Groene Regelgeving (RER).
7. Er is uitgebreid overleg en soms formele inspraakprocedure nodig met de omgeving over de inpassing en uitvoering.
8. Gebiedsprojecten vormen een geschikt kader om tot realisatie te komen.

Afbeelding ecoduct bijlage 3

Wildtunnels

Wildtunnels zijn technische werken ter grootte van een brede fietstunnel. De kosten liggen tussen de € 0.5 miljoen en € 1 miljoen per stuk. De voorbereidingstijd en uitvoeringstijd ligt tussen de 2 en 5 jaar. De karakteristieken zijn vergelijkbaar met die van ecoducten.

Afbeelding wildtunnel bijlage 3

Verkeersmaatregelen

Dit zijn maatregelen aan de weg zelf waarbij de aantallen motorvoertuigen of de verkeerssnelheid worden beperkt. Het SMPU biedt mogelijk een basis voor invoering van dergelijke maatregelen als er sprake is van de nieuwe wegategorisering van erftoegangsweg. Bij verkeersmaatregelen worden op specifieke locaties maatregelen getroffen die het mogelijk maken om dieren over te laten steken. De maatregelen zijn het best te vergelijken met de inrichting van voetgangersgebieden, maar dan in een natuurterrein of bosgebied. In een aantal gevallen kunnen hiermee ook knelpunten in kruisingen tussen recreatieve routes en infrastructuur worden opgelost (meekoppeling). Een vergelijkbare kleinschalige inrichting ten behoeve van natuur in het buitengebied kan op een aantal locaties een oplossing bieden. In de provincie Gelderland zijn experimenten op dit vlak gaande. De resultaten aldaar worden gevolgd en zullen indien ze succesvol zijn als voorbeeld dienen voor het implementeren in gelijkwaardige Utrechtse situaties.

De nadere invulling van deze maatregelen zal in overleg met verkeersdeskundigen vormgegeven moeten worden en onderdeel moeten uitmaken van een regionale visie op het verkeer, zoals in het SMPU is neergelegd. De voordelen van deze maatregelen zijn de relatief eenvoudige landschappelijke inpassing en de lagere kosten. De kosten bedragen per maatregel € 0.1 tot € 0.5 miljoen.

Afbeelding verkeersmaatregel bijlage 3

3. Het maatschappelijk uitvoeringskader

De planning, financiering en uitvoering van faunavoorzieningen vinden plaats binnen een breed maatschappelijk krachtenveld waarmee duidelijk rekening moet worden gehouden, maar waarmee ook coalities te vormen zijn om tot uitvoering te komen. De belangrijkste kaders, zowel binnen het provinciale apparaat zelf als daar buiten zijn weergegeven.

Jaarlijks zal overleg tussen de diensten **Wegen Verkeer en Vervoer** en **Ruimte en Groen** plaatsvinden over de financiële en personele planning voor onderhoud, voorbereiding, uitvoering en monitoring van ecopassages en waar nodig opgenomen worden in de jaarlijkse dienstrapportages. Daarnaast zijn er twee Agenda 2010 projecten van belang. In het projectgebied **Stichtse Lustwarande** zijn diverse faunavoorzieningen gepland waaronder een ecoduct bij Elst en een veetunnel bij Amerongen. Van beide projecten zijn locatiestudies en globale uitwerkingen en begrotingen beschikbaar. Er is tussen deze projecten een sterke samenhang met het **Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug**. In het kader van het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug en het Agenda 2010 project Stichtse Lustwarande zullen deze ecopassages nader worden uitgewerkt. In het Nationaal Park zal samen met de gemeenten, op basis van het rapport WEGbarrières (2003), een nadere uitwerking plaatsvinden van de noodzakelijke passages.

Het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug is een belangrijk kader waarbinnen ontsnipperende maatregelen op de agenda komen. In dit deel van de Utrechtse Heuvelrug moeten diverse knelpunten tussen natuur en verkeer opgelost worden. De planning en uitvoering zal binnen het overlegorgaan van het Nationaal Park vorm moeten krijgen. Een alternatief zouden verkeersmaatregelen kunnen zijn in de vorm van snelheidsverlaging, mede omdat ook de recreatieve passage van de provinciale wegen daar kan verbeteren. Op de haalbaarheid van dit alternatief kan niet

worden vooruitgelopen. Ecoducten en wildtunnels gaan de financiële draagkracht van het Nationaal Park te boven en zullen in een breder kader vorm moeten krijgen.

In het kader van **agenda 2010 Hart van de Heuvelrug** komen ecoducten over de N237 bij Soesterberg en bij Huis ter Heide aan de orde. Planning, financiering en uitvoering zullen onderdeel gaan uitmaken van de algehele intentieverklaring die voor 2003 voor het Hart van de Heuvelrug is getekend. De maatregelen zullen onderdeel gaan uitmaken van het vereveningsproces. Binnen het Hart van de Heuvelrug spelen **gemeenten** een cruciale rol. Voor de realisatie van grote ecopassages zal afstemming en samenwerking met gemeenten tot resultaat moeten leiden. Vanuit het Uitvoeringsprogramma Noordelijke Heuvelrug zijn ook een aantal passages gewenst. Deze maken onderdeel uit van de ontsnipperingsvisie van het gehele gebied, inclusief het Noord Hollandse deel.

Voor de komende jaren is door **Rijkswaterstaat directie Utrecht en Prorail** aangegeven welke projecten er bij de rijksinfrastructuur op stapel staan. De planning voor de jaren daarna is onzekerder. Dat komt doordat er nog geen afspraken over lange termijn uitvoering zijn gemaakt. De onzekerheid over de financiering van de ecoducten en wildtunnels speelt daarbij een rol. Dit zijn zaken waarover jaarlijks afspraken gemaakt moeten gaan worden, zowel intern bij de provincie zelf als met andere betrokkenen. Juist ook omdat uitvoeringsprogramma's van Rijkswaterstaat directie Utrecht en Prorail vaak richtinggevend zijn. Grote en dure voorzieningen aan rijkswegen en spoorwegen vragen een samenhangende aanpak met maatregelen in de omgeving. Faunavoorzieningen aan rijkswegen, spoorwegen en kanalen kunnen alleen functioneren als de bijbehorende voorzieningen aan provinciale wegen eveneens gerealiseerd worden.

Kansen liggen er in de samenwerking met de "**Groene organisaties**" binnen verschillende werkverbanden waaronder ook Agenda 2010. Apart moet genoemd worden "**Voor Wat Hoort Wat**". Onder deze naam opereert sinds april 1999 een overleg tussen **Rijkswaterstaat directie Utrecht, Staatsbosbeheer, Vereniging Natuurmonumenten, Stichting Het Utrechts Landschap, Stichting Het Goois Natuurreservaat, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, Provincie Utrecht, Provincie Noord-Holland en Prorail**. Het doel is de situatie voor de natuur in relatie tot infrastructuurprojecten te verbeteren. Vijf ecologische verbindingszones staan centraal. Daarnaast dient het overleg als afstemming tussen genoemde instanties op het raakvlak van infrastructuur en natuur en landschap. Dit platform biedt de mogelijkheid om enkele keren per jaar op hoofdlijnen de planning van projecten af te stemmen.

4. Financieringsmogelijkheden

Voor de periode 2005 – 2008 staan 3 projecten op de agenda. De keuze voor deze projecten komt voort uit ecologische en/of strategische keuzen. Een hoge prioriteit heeft het herstel van de ecologische samenhang binnen de Utrechtse Heuvelrug en het maken van verbindingen naar de randmeren, de uiterwaarden, Vechtplassen en de Veluwe. Maatregelen binnen het Nationaal park Utrechtse Heuvelrug en de Agenda 2010 projecten Hart van de Heuvelrug en Stichtse Lustwarande brengen projecten eveneens in een stroomversnelling.

De kans van slagen van de projecten is daardoor groot, maar niet gegarandeerd. Alle projecten hebben met een aantal onvoorspelbare omgevingsfactoren te maken die mede het succes bepalen. Initiatieven van anderen met name Rijkswaterstaat directie Utrecht, gemeenten, het ministerie van Defensie, Prorail, de natuurorganisaties en burgerinitiatieven bepalen mede de realisatiekansen van de afzonderlijke projecten.

De geschatte kosten van de projecten kennen een ruime marge, die aangeeft dat er in het traject naar uitvoering nog een groot aantal keuzen gemaakt moeten worden om tot een definitieve invulling te komen. Het voorbereidingstraject om uiteindelijk tot uitvoering te komen moet echter wel in gang worden gezet. Met de projecten 4 en 9 is al een start gemaakt. Dat varieert van locatiestudie, schetsontwerp, tot het opstellen van een nieuw bestemmingsplan. Deze notitie geeft aan hoe de ingezette trajecten continuïteit blijven houden en dat er voor het 3^e project een start wordt gemaakt met locatiestudies en schetsontwerpen. Tijdens dat proces moeten de onzekerheden successievelijk worden geëlimineerd en daarmee zicht geboden worden op de definitieve kosten.

De provincie is in principe verantwoordelijk voor de invulling van de (co)financiering. De provincie heeft deze verantwoordelijkheid al ingevuld bij de financiering van de volgende projecten. De projectnummers komen overeen met bijlage 2 "Overzicht van kansrijke projecten".

Kansrijke projecten en financieringskaders 2005-2008

Voor de periode 2005-2008 wordt er ingezet op de uitvoering van 3 projecten bij provinciale wegen. Met de volgende twee projecten is al een start gemaakt in de voorbereiding

- Projectnr. 4, Agenda 2010, N225 Plantage Willem III Elst, wildtunnel, gereserveerd € 2 miljoen
- Project 9, N237 Soesterberg/Leusderheide ecoduct 1.0 miljoen euro Uitvoeringsprogramma SMPU UMP, plus uit andere middelen 4 miljoen euro verevening.

Voor het derde uitvoeringsproject moet een keuze gemaakt worden uit een van de volgende opties. Een verdere uitwerking in 2005 moet duidelijk maken met welk project er verder wordt gewerkt richting uitvoering.

- Projectnr. 6, Agenda 2010, N227 Leusderheide Den Treek ecoduct, nog geen financiële reserveringen
- Projectnrs. 15 en 16 Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug, nog geen financiële reserveringen

De projecten 4, 6, 15 en 16 zullen na verder uitwerking afzonderlijk worden voorgedragen voor gehele of gedeeltelijke financiering uit het Stimuleringsfonds (thema: investeren in duurzame ontwikkelingen).

Ten slotte nog het volgende project

- Projectnr. 8, Agenda 2010, N237 Utrechtseweg wildtunnel of ecoduct, geen financiële reserveringen

Dit project is kansrijk vanwege ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving. Een verder uitwerking zal daar duidelijkheid in geven. Financiering uit rode ontwikkelingen moet onderzocht worden.

De aangegeven financieringsmogelijkheden vormen een basis om de projecten verder uit te werken en toe te werken naar realisatie, ondanks de financiële onzekerheden. In de loop van het proces zullen de onzekerheden per project steeds kleiner worden. De afzonderlijke projecten worden daarom op de volgende wijze opgepakt. Elke fase vraagt één tot twee jaar

1. locatiestudie en schetsontwerp met begroting 60% nauwkeurig
2. definitief ontwerp, vergunningen en bestemmingsplanprocedures, begroting 80% nauwkeurig
3. technische ontwerp met bestekken, begroting 95% - 100% nauwkeurig
4. uitvoering en nazorg

Vanaf fase één worden de financieringsmogelijkheden van het van het project opgepakt. De financieringsvoorstellen van de provincie zoals in het voorgaande voor 5 projecten is aangegeven vormt de basis.

Naast de provinciale financieringsvoorstellen die nu op tafel liggen is er gekeken naar de volgende mogelijkheden van medefinanciering. Het betreft de volgende opties.

a. Nationale postcodeloterij

De postcodeloterij heeft éénmalig een bijdrage gegeven aan de bouw van de natuurbrug Zanderij Crailoo in Hilversum (van het Goois Natuurreservaat). Het is niet waarschijnlijk dat er nogmaals ondersteuning van de bouw van een grote ecopassage plaats zal vinden

b. Natuurorganisaties/ landgoedeigenaren

Natuurorganisaties en landgoedeigenaren zijn belangrijke partners bij de realisatie van de ecopassages. De inhoudelijke inbreng is essentieel en vaak worden projecten uitgevoerd op of naast de terreinen van deze organisaties. In een enkel geval is er door Het Utrechts landschap een financiële bijdrage gegeven voor het opstellen van locatiestudies en maken van schetsontwerpen van ecopassages bij Elst en Amerongen. Het is echter niet te verwachten dat deze organisaties een substantiële bijdrage kunnen leveren aan de bouw van de voorzieningen, ook al gelet op de subsidierelatie met de overheid. Wel zouden deze organisaties een rol kunnen spelen in aanvullende fondsenwerving.

c. Gemeenten

In het projectoverzicht zit één project aan een gemeentelijke weg projectnr. 10 Biltse Rading. Er zal contact gezocht worden met de gemeenten Utrecht en De Bilt om de mogelijkheden van gezamenlijke financiering in beeld te krijgen. Voor het overig is het niet te verwachten dat gemeenten een structurele bijdrage kunnen leveren aan de bouw van ecopassages. Wel spelen de gemeenten een belangrijke rol bij de voorbereiding en uitvoering, vooral daar waar het bestemmingsplanwijzigingen en vergunningverlening betreft.

d. Rijksbijdragen

In dit verband zijn SGB en ILG de belangrijkste opties. SGB staat voor Subsidieregeling Gebiedsgericht Beleid en Reconstructie concentratiegebieden en ILG voor Investeringsbudget Landelijk gebied. SGB zal opgaan in het Investeringsbudget Landelijk Gebied. (ILG) Het betreft een rijksregeling waarin ook Europees geld is opgenomen. Het fonds voorziet in 50% medefinanciering. Projecten zullen in dit kader worden voorgedragen. In het kader van de ontsnipperende maatregelen aan rijksinfrastructuur, rijkswegen kanalen en spoor, is het Meerjarenprogramma Ontsnippering opgesteld. De financiële middelen uit dit programma zijn uitsluitend bestemd voor ecopassages aan rijksinfrastructuur.

e. Stimuleringsfonds

Dit is een provinciaal fonds en mogelijk een belangrijk financieringskader. De verwachting is dat er in 2006 €200.000,- nodig is voor de uitwerking van projecten, maar nog niet voor de uitvoering daarvan. Het voorstel is om de uitvoering van projecten te spreiden over de komende jaren zodat er, na 2006, jaarlijks voor ongeveer 2 miljoen euro aanspraak gemaakt zal worden op het Stimuleringsfonds.

f. POP 2

Dit staat voor Plattelands Ontwikkelingsprogramma een Europees programma. Projecten zullen worden voorgedragen als er een verwachting is dat het kansrijk is. Mogelijk zijn grondaankopen ten behoeve van ecoducten te financieren.

g. Ontwikkelingsplanologie en saldobenadering

Het betreft het toestaan van rode ontwikkelingen om met de meeropbrengst groene projecten zoals ecopassages mede te financieren. Deze vorm van financiering wordt toegepast in het kader van Agenda 2010 Hart van de Heuvelrug, project 9, N237 Soesterberg/Leusderheide ecoduct, Hart van de Heuvelrug. Mogelijk is dit ook een optie voor project 8, N237 Utrechtseweg wildtunnel of ecoduct, Agenda 2010 Stichtse Lustwarande, waarbij het gaat om herinrichting van bestaande bedrijventerreinen. In de verdere uitwerking zal dit meegenomen worden.

h. Reconstructieplan Gelderse Vallei

Een deel van de projecten ligt in "reconstructiegebied" en zijn ook in de plannen opgenomen. Naar verwachting zijn er vooral goede mogelijkheden voor samenwerking en minder voor medefinanciering.

i. Meervoudig ruimtegebruik

Bij deze optie wordt een ecopassage gecombineerd met b.v. bedrijvigheid naast of onder de voorziening. Door de gecombineerde uitvoering ontstaat ruimtewinst en soms ook financieel voordeel. Deze optie komt tot zijn recht in een meer stedelijke omgeving en vraagt van alle partijen een creatieve en flexibele houding. Project 17, Huis ter Heide, komt voor deze aanpak in beeld. Een eerste verkenning naar de ze optie is gereed.

j. Infrastructuurprojecten

Hiermee wordt bedoeld werk met werk maken, zoals is gedaan met de aanleg van de ecopassage/wildtunnel en een busbaan bij de N412. Het gezamenlijk uitvoeren van een ecopassage in een wegconstructie bespaart kosten. Project 1 is een voorbeeld van deze uitvoering.

5.0 Het besluitvormingstraject

De voortgang van de voorbereiding en uitvoering van de ecopassages zal jaarlijks meegenomen worden in het uitvoeringsprogramma Landelijk Gebied.

De voorbereiding van een project kent de volgende fasen

- Instemming van de verantwoordelijke gedeputeerde voor de uitwerking van de technische mogelijkheden en in het verlengde daarvan de oplossingsrichting, locatiestudie en de financieringsopties met begroting 60% nauwkeurig.
- Instemming van de verantwoordelijke gedeputeerde met de uitwerking van een definitief ontwerp, begroting 90% nauwkeurig
- Plan wordt inclusief de exploitatielasten voorgelegd aan GS voor instemming met het voortgangstraject.

- Uitwerking technische ontwerp met bestekken, begroting 95-100% nauwkeurig
- Definitief besluit GS over beschikbaar stellen van financiële middelen en uitvoering
- Bestemmingsplanprocedure, overige vergunningen, aanbesteding en uitvoering

Indien de projecten in de fase terechtkomen van definitief ontwerp, vergunningen en bestemmingsplanprocedures en de begroting voor 95-100% bekend is zal er per project een apart voorstel gedaan worden aan GS voor financiering en uitvoering. Ook zal er worden aangegeven wat de structurele exploitatielasten zullen zijn. Dit zal onderdeel van de besluitvorming uitmaken.

De trajecten om medefinanciering te vinden zullen eind 2004 ingezet worden. Bijkomende kosten zoals grondaankopen en verplaatsen woningen of bedrijvigheid zijn niet opgenomen. Dit speelt een rol bij project 9, N237 Soesterberg/Leusderheide ecoduct, waar het onderdeel moet uitmaken van rood voor groenprojecten (verevening).

De overige projecten zijn gelegen in bestaande of nog te ontwikkelen natuurterreinen waar eventuele grondaankopen onderdeel uitmaken van het reguliere aankoopkader zoals dat is verwoord in het Plan Veiligstellen EHS PS 1996. Er zijn binnen deze projecten verder geen aankopen van bebouwing voorzien.

De maatregelen die voorzien zijn na 2010 zijn niet in een concrete programmering opgenomen. Omdat de financiering en uitvoering van de voorgaande ecopassages al de nodige menskracht en financiële middelen van de provincie vraagt, zijn de volgende projecten opgeschoven in de tijd. Dat wil niet zeggen dat er niet meer met de uitvoering geschoven kan worden. Ook kan het zijn dat een van de genoemde projecten in het kader van het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug wordt opgepakt en uitgevoerd en daarmee een eigen en mogelijk sneller traject gaat volgen.

6.0 Communicatie

Het programma rond de ecopassages zal op internet een plek krijgen als onderdeel van het Programma Ecologische Verbindingszones. Dit wordt regelmatig geactualiseerd. De programmering zal verder een plek krijgen in het reguliere overleg met Rijkswaterstaat directie Utrecht en Prorail over de uitvoering van ecopassages en ecologische verbindingzones. De verschillende uitvoeringsprogramma's en de daaruit voortvloeiende projecten worden daar zowel beleidsmatig als inhoudelijk op elkaar afgestemd.

Binnen de afzonderlijke projecten wordt steeds een afzonderlijk communicatietraject uitgezet. Natuurorganisaties, bewoners, wegbeheerders, gemeente, waterschap en andere belanghebbenden worden vanaf het begin van het project betrokken bij de uitwerking.

Bijlagen

1. Kaart van knelpunten tussen natuur en verkeer bij provinciale wegen in Utrecht.
2. Overzicht van kansrijke projecten
3. Afbeelding ecopassages
4. Onderhoud en beheer
5. Monitoringprogramma

Bijlage 1 Kaart Ecopassages bij provinciale wegen in Utrecht

Bijlage 2 Overzicht van kansrijke projecten

2a Prioritaire projecten 2005 - 2008

2b Kansrijke projecten 2005-2010, niet prioritair.

2c Kansrijke projecten na 2010

2a Prioritaire projecten 2005 - 2008

Projectnr. 4 N225 Plantage Willem III Elst, wildtunnel

Beschrijving

Dit ecoduct is uitgewerkt in 2003 in opdracht van de diensten Wegen Verkeer en Vervoer, Ruimte en Groen en Het Utrechts Landschap. Deze locatie ligt landschappelijk gunstiger dan de voorgaande. Het voorstel is om voor deze locatie en de verdere realisatie in 2004 de verdere voorbereidingen te starten met betrokken partijen.

Beleidskader

Uitvoering geven aan de realisatie van de ecologische hoofdstructuur en faunapassages, als onderdeel van de heideverbindingen op de Utrechtse Heuvelrug. Motie nr. 4 Provinciale Staten 18 april 2002.

In het Natuurgebiedsplan uiterwaarden van Norderrijn en Lek zijn de aanliggende Elster Buitenwaarden aangegeven als Nieuwe natuur. Dit is nog niet gerealiseerd, maar moet in het voorbereidingstraject naar een passage gelijk oplopen. Aankoop en inrichting ten behoeve van natuur is beleidsmatig voorzien in het Natuurgebiedsplan Utrechtse Heuvelrug (GS 2003).

Mogelijke financieringskaders en kosten

Het stimuleringsfonds is het belangrijkste kader. Medefinanciering door LNV in het kader van het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug, het Utrechts Landschap en andere partijen moet nader bestudeerd worden. In het kader van agenda 2010 project Stichtse Lustwarande zullen voorstellen gedaan worden om € 2 miljoen te reserveren uit het Structuurfonds voor dit project. Medefinanciering door bijdragen van eigenaren van de omliggende terreinen is nog niet onderzocht. De kosten voor een grote wildtunnel zijn tot op heden begroot op € 3.0 miljoen.

Projectnr. 6 N227 Leusderheide Den Treek ecoduct

Beschrijving

Er is een eerste ontwerp gereed. De voorkeur gaat uit naar een breed ecoduct en een verdiepte ligging van de weg. Het Landgoed den Treek en Defensie zijn op de hoogte van de plannen en moeten bij de verdere uitvoering betrokken worden. Er is voldoende ruimte om een tijdelijke wegomlegging te realiseren voor de uitvoering van het project. Het project heeft een vrij hoge prioriteit vanwege de realisatie van een heideverbinding door het gebied, die in uitvoering is.

Beleidskader

Uitvoering geven aan de realisatie van de ecologische hoofdstructuur en faunapassages, als onderdeel van de heideverbindingen op de Utrechtse Heuvelrug. Motie nr. 4 Provinciale Staten 18 april 2002.

In het rapport "Landgoed in beweging" wat door het Landgoed Den Treek is opgesteld in 2004 is eveneens de wens voor een grotere passage opgenomen.

Defensie voert op de Leusderheide al zo veel mogelijk natuurbeheer uit dat past in de doelstellingen van het Natuurgebiedsplan Utrechtse heuvelrug met het militair gebruik als randvoorwaarde.

Mogelijke financieringskaders en kosten

Het stimuleringsfonds € 5 miljoen is het belangrijkste kader. Medefinanciering door bijdragen van eigenaren van de omliggende terreinen is nog niet onderzocht. De kosten voor een ecoduct en verdiepte ligging van de weg bedragen € 5.0 miljoen. Mogelijk financieringskader, LNV realisatie robuuste ecologische verbindingzones

Projectnr. 8 N237 Utrechtseweg wildtunnel of ecoduct

Beschrijving

Dit knelpunt vormt een essentieel onderdeel in de ecologische verbindingzone 10, Oostbroek – Hollandse Rading. In deze ecologische zone zijn al aanwezig het wildviaduct Zeist onder de A28 en de wildtunnel bij de N412

Universiteitsweg. Beide passages hebben voor Utrecht de hoogste ecologische invulling en zijn voor alle diersoorten uit het betreffende gebied te gebruiken. Het ree is een van de belangrijkste soorten. In het verlengde moeten ook aan de Utrechtse weg maatregelen voor het ree genomen worden. Het ligt het meest voor de hand om een gecombineerde natte en droge passage onder de weg door te maken.

Beleidskader

De mogelijke herinrichting van het terreinen in de omgeving van de weg bieden kansen om de passage te realiseren. Een en ander kan in een geïntegreerd plan voor de beide terreinen en de N237 ter plekke worden uitgewerkt. Het project ligt in het herinrichtingsplan Groenraven Oost wat goede mogelijkheden biedt om de aansluitende natuurontwikkeling te realiseren.

Het wegdeel maakt onderdeel uit van het agenda 2010 project Stichtse Lustwarande. Zowel de gemeente De Bilt als de Gemeente Utrecht hebben visies op tafel liggen voor herinrichting van de weg betreffende de landschappelijke aankleding. Ook particuliere natuurorganisaties hebben een visie neergelegd over de ecologische herinrichting van het gebied waaronder een grote faunapassages bij de Utrechtse weg. In principe is de keuze tussen een wildtunnel en een ecoduct nog open.

Mogelijke financieringskaders en kosten

De herinrichting van omliggende terreinen en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied bieden kansen om de passage via een gezamenlijk aanpak van partijen te financieren. De kosten zijn afhankelijk van de keuze voor een ecoduct of wildtunnel en liggen tussen de € 1.0 miljoen € 5.0. Een wildtunnel wordt het meest haalbaar geacht vanwege de ruimtelijke mogelijkheden en de aanwezige cultuurhistorische waarden.

Projectnr. 9 N237 Soesterberg/Leusderheide ecoduct**Beschrijving**

Dit ecoduct maakt integraal onderdeel uit van het Agenda 2010 project Hart van de Heuvelrug. In dit kader zijn door de werkgroep Natuur en Landschap, onder toezicht van de provinciale projectorganisatie 3 ecologische corridors uitgewerkt waarvan deze de meest essentiële is. Rijkswaterstaat verwacht in 2006 een ecoduct te gaan bouwen over de A28 en verwacht van de andere betrokken partijen een even grote inzet om deze groene corridor te realiseren. Er wordt gewerkt aan een eerste ontwerp en een kostenraming. De provincie heeft een eerste uitwerking van het ecoduct gereed en voert een locatie en inrichtingsstudie uit.

Beleidskader

Uitvoering geven aan de realisatie van de ecologische hoofdstructuur en faunapassages, als onderdeel van de heideverbindingen op de Utrechtse Heuvelrug. Motie nr. 4 Provinciale Staten 18 april 2002. Uitvoering geven aan het Agenda 2010 project Hart van de Heuvelrug. Inmiddels is de Intentieverklaring voor de aanleg van dit ecoduct in december 2003 tussen de betrokken partijen getekend.

Financieringskaders en kosten

Financiering zal gezocht moeten binnen de verdere uitwerking van Hart van de Heuvelrug en de discussie over de verevening van rode en groene projecten. De provincie heeft vooruitlopend op de verdere uitvoering, vanuit het SMPU € 1.0 miljoen gereserveerd en vanuit Agenda 2010 Hart van de Heuvelrug wordt € 4.0 miljoen. Gezocht in de verevening binnen het project.

Projectnr. 15 N226 Darthuizerberg Leersum**Beschrijving**

Dit knelpunt ligt in het centrale deel van het Nationaal park Utrechtse Heuvelrug en vormt een barrière tussen twee grote boskernen.

Beleidskader

Beheers en inrichtingsplan Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug, Uitvoering geven aan het uitvoeringsprogramma ecologische verbindingzones GS 2003. Agenda 2010 Stichtse Lustwarande

Mogelijke financieringskaders en kosten

Stimuleringsfonds

Projectnr. 16 N227 Maarnseberg Kaapse Bossen**Beschrijving**

Dit knelpunt ligt in het centrale deel van het Nationaal park Utrechtse Heuvelrug en vormt een barrière tussen twee grote boskernen.

Beleidskader

Beheers en inrichtingsplan Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug, Uitvoering geven aan het uitvoeringsprogramma ecologische verbindingzones GS 2003. Agenda 2010 Stichtse Lustwarande

Mogelijke financieringskaders en kosten

Stimuleringsfonds

2b Kansrijke projecten 2005-2010, niet prioritair.

Projectnr. 1 N201 omleiding Uithoorn**Beschrijving**

Deze nog te realiseren faunapassage bestaat uit een wildtunnel met een natte en een droge onderdoorgang en verbindt twee toekomstige natuurontwikkelingsgebieden. Indien er een aquaduct komt onder het Amstel-Drechtkanaal dan kan een "open" faunavoorziening gerealiseerd worden. Bij een brugvariant wordt extra ruimte gereserveerd onder de brug om de verbinding te realiseren.

Beleidskader

Wegenproject omleiding N201 Uithoorn.
Programma Ecologische Verbindingszones GS 2002

Financieringsbronnen

De uitwerking en financiering maken integraal onderdeel uit van het wegenproject, de omleiding N201 Uithoorn.

Projectnr. 2 N224 Leuserheide Noordhout, ecoduct, wildtunnel of verkeersmaatregel**Beschrijving**

Het gegeven dat dit deel van de weg in het SMPU is opgenomen als erftoegangsweg biedt de mogelijkheid om een experiment aan te gaan voor het treffen van verkeersmaatregelen. Dat kan een vervanging betekenen voor de aanleg van een wildtunnel of ecoduct.

Beleidskader

Uitvoering geven aan de realisatie van de ecologische hoofdstructuur en faunapassages, als onderdeel van de heideverbindingen op de Utrechtse Heuvelrug. Motie nr. 4 Provinciale Staten 18 april 2002.
SMPU 2003 ontwikkelen en inrichten van een erftoegangsweg, projectcode UMP IA27. Het project als zodanig is niet bedoeld om de knelpunten met natuur op te lossen.

Mogelijke financieringskaders en kosten

Als deze weg als erftoegangsweg wordt ingericht zullen maatregelen ten behoeve van natuur integraal meegenomen kunnen worden. Dat is in het SMPU Niet als zodanig verwoord. Dat brengt voor het project extra kosten met zich mee maar kan de kosten van een wildtunnel of ecoduct besparen. De verwachting is dat de provincie hier apart geld voor zal moeten vrijmaken.

Het uitgangspunt is dat herinrichting van de weg als erftoegangsweg voldoende is om de versnipperende werking op natuur op te lossen.

De kosten voor een wildtunnel zijn € 1.0 miljoen en liggen voor een ecoduct tussen de € 4.3 en € 5.0 miljoen.

Projectnr. 3 N225 Veetunnel Amerongen, wildtunnel**Beschrijving**

Op dit traject is een ecoduct uitgewerkt. Er zijn echter grote landschappelijke-, aardkundige-, natuur- en cultuurhistorische waarden in het geding waardoor de realisatie niet reëel wordt geacht. Wel zullen er kleinere voorzieningen komen in de vorm van ecoduikers.

Voor het gebied wordt het in de toekomst van belang geacht om tot een integrale begrazing te komen van zowel de uiterwaarden als de heuvelrug zelf. Het is dan noodzakelijk om een veetunnel aan te leggen om paarden en runderen een veilige oversteek te geven ook om hoog water te kunnen ontvluchten. Het realiseren van een bredere wildtunnel zoals de provincie heeft gebouwd onder de N412 zal een belangrijke ecologische meerwaarde betekenen van het project.

Beleidskader

Uitvoering geven aan de realisatie van de ecologische hoofdstructuur en faunapassages, als onderdeel van de heideverbindingen op de Utrechtse Heuvelrug. Motie nr. 4 Provinciale Staten 18 april 2002. Agenda 2010 Stichtse Lustwarande.

De locatie valt binnen het beleid van het ministerie van LNV ten aanzien van het realiseren van de zogenaamde robuuste ecologische verbindingzones

Mogelijke financieringskaders en kosten

-

Projectnr. 10 Biltse Rading

Beschrijving

Deze passage aan een gemeentelijke weg is in deze notitie opgenomen vanwege het grote ecologische belang om deze weg passeerbaar te maken voor o.a. het ree. De weg is van een omvang en een problematiek die overeenkomt met een gemiddelde provinciale N-weg.

Dit knelpunt vormt net zoals dat bij de N237 Utrechtse weg een essentiële schakel in de ecologische verbindingzone 10, Oostbroek – Hollandse Rading. Het ree is een van de belangrijkste soorten. In het verlengde moeten ook aan de Utrechtse weg maatregelen voor het ree genomen worden. Het ligt het meest voor de hand om een gecombineerde natte en droge passage onder de weg door te maken.

Beleidskader

Programma Ecologische Verbindingszones GS 2002. Het project ligt in het herinrichtingsplan Groenraven Oost wat goede mogelijkheden biedt om de aansluitende natuurontwikkeling te realiseren. Uitvoering geven aan het uitvoeringsprogramma ecologische verbindingzones GS 2003. Agenda 2010 Stichtse Lustwarande

Mogelijke financieringskaders en kosten

Er zijn nog geen financieringsmogelijkheden in beeld. Gezien het belang van deze passage en het gegeven dat diverse partijen betrokken zijn (2 gemeenten, provincie en landinrichtingscommissie) biedt zicht op een gezamenlijke aanpak.

De kosten voor verkeersmaatregelen en faunavoorzieningen bedragen € 1,0 miljoen.

2c Kansrijke projecten na 2010

Locatie	Maatregel
Projectnr 5 N226 Landgoederen De Boom en Geerestein	Ecoduct of wildtunnel
Projectnr 7 N234 De Vuursche, laagte van Pijnenen	Ecoduct of wildtunnel
Projectnr 11 N225 Amerongen Doorn	Ecoduct of wildtunnel
Projectnr 12 N225 Leersum Amerongen	Ecoduct of wildtunnel
Projectnr 13 N413 Soesterhoogt	Ecoduct of wildtunnel
Projectnr 14 N225 Grebbeberg	Ecoduct
Projectnr 15 N226 Darthuiserberg – Leersum	Ecoduct
Projectnr 16 N227 Maarnseberg Kaapse Bossen	Ecoduct
Projectnr 17 N237 Huis ter Heide	Ecoduct
Projectnr 18 N413 Korte en Lange Duinen	Ecoduct of wildtunnel
Projectnr 19 N416 Veenendaalse Straatweg	Ecoduct
Projectnr 20 N415 Lage Vuursche Hoge Vuursche	Ecoduct

Bijlage 3 Afbeeldingen ecopassages

Bijlage 4 Onderhoud en beheer

Ecopassages vragen net als andere technische voorzieningen aan wegen algemeen toezicht, technische inspectie en onderhoud. Daarvoor moet geld gereserveerd worden. Ook moet er op termijn geld gereserveerd worden voor groot onderhoud dan wel vervanging van voorzieningen. Dit laatste speelt overigens de eerste jaren nog niet.

De kleinere ecopassages zullen op termijn opgenomen worden in de reguliere beheerplannen van de dienst Wegen Verkeer en Vervoer. Het betreft de voorzieningen die in het kader van het SMPU worden gerealiseerd. De 3 kantons krijgen de verantwoording hierover. De dienst Ruimte en Groen krijgt een adviesfunctie in deze en geeft aan om welke voorzieningen het gaat, wat de noodzakelijke frequentie van inspectie is en op welke zaken er gelet moet worden. Ook wordt aangegeven waar het onderhoud uit moet bestaan. Meestal gaat het om het weghalen van afval en uitgespoelde grond en onderhoud van grasvegetaties en beplantingen. Dit verschilt niet veel van inspecties en onderhoud van andere duikers en tunnels bij wegen. Daarnaast is het soms nodig om reparatiewerkzaamheden uit te voeren of kleine aanpassingen te doen. De inspecties en onderhoudswerkzaamheden zullen vaak in overleg met betrokken terreineigenaren worden uitgevoerd. Meestal betreft het natuurbeherende organisaties zoals particuliere landgoedeigenaren, Staatsbosbeheer of vereniging Natuurmonumenten. Zij hebben groot belang bij het goed functioneren van de voorzieningen en houden ze ook in de gaten. Er zal jaarlijkse verslaglegging binnen reguliere kaders plaatsvinden van het onderhoud.

De dienst Wegen Verkeer en Vervoer past dit onderhoud in, in het inspectieregime van de betreffende weg en reserveert de benodigde financiële middelen. Bij de opstelling van het SMPU is rekening gehouden met een bedrag van € 10.000,-

Over de grote ecopassages worden nadere beheerafspraken gemaakt met de dienst WVV. Structurele meerkosten ten aanzien van onderhoud en beheer zullen meegenomen worden in het besluitvormingsproces van de afzonderlijke projecten.

Bijlage 5 Monitoringprogramma

Meten is weten. Voor het natuurbeleid, maar ook voor het inzicht van het effect van de vaak grote investering, is het nodig om na te gaan of de faunavoorzieningen optimaal gebruikt worden. De verantwoordelijkheid van het monitoren van de werking van de voorzieningen, het gebruik er van door flora en fauna, ligt bij de dienst Ruimte en Groen. Kantonmedewerkers en anderen die bij de inspecties betrokken zijn moeten de nadruk leggen op het technisch beheer van de voorzieningen. Monitoring van flora en fauna vraagt een specifieke aanpak waarvoor de dienst Ruimte en Groen ruimte opneemt in het reguliere monitoringprogramma.

Om de betrokkenheid van kantonmedewerkers en anderen, die er zeker is bij de faunapassages, te handhaven en te versterken, kunnen waarnemingen van kantonnieuwers een rol spelen bij de monitoring, maar ze vormen geen hoofdzaak. Belangrijk is dat beschikbare flora- en faunagegevens over het gebruik van de faunavoorzieningen regelmatig beschikbaar worden gesteld aan de dienst wegen Verkeer en Vervoer. Het onderzoek zal onderdeel uitmaken van het totale functioneren van een ecologische verbindingzone, waar de faunavoorziening onderdeel van uitmaakt.

Bij het meten van de ecologische effecten gaat het om twee zaken. Ten eerste het gebruik van de passage door de verschillende diersoorten. Daarbij gaat het om aantallen individuen per soort die in de verschillende tijden van het jaar van de passage gebruik maken.

Het tweede punt is voor de natuur het belangrijkste. Daarbij gaat het om het effect van de voorziening op de populaties van diersoorten die van de voorzieningen gebruik maken. Dit onderzoek is ingewikkelder en richt zich op de lange termijneffecten voor de natuur. Beide onderzoeken zullen geïntegreerd worden in het reguliere monitoringprogramma van de dienst Ruimte en Groen. Voorlopig zal alleen het concrete gebruik van de faunavoorzieningen in de monitoring opgenomen zijn.