

Verder kijken dan
het spoor breed is

Complexe grondruil
pakt goed uit voor
natuur



Betuweroete
kennis

De aanleg van de Betuweroute betekent een forse ingreep op het landschap. Een goede inpassing heeft daarom door heel Nederland alle aandacht gekregen. Dat is bijvoorbeeld gebeurd door het boren van tunnels. Maar ook op een veel kleinschaliger niveau is van alles gedaan. Het groene gebied ten zuiden van het Gelderse Duiven is daarvan een prima voorbeeld. De Dienst Landelijk Gebied, de projectorganisatie Betuweroute en Staatsbosbeheer hebben hier intensief samengewerkt. Met verrassende resultaten.

Op het tracé van de nieuwe goederenspoorlijn tussen de Rotterdamse Maasvlakte en de Duitse grens heeft de projectorganisatie Betuweroute opgeteld zo'n 5000 grondaankopen gedaan. Heel belangrijk, omdat er anders simpelweg geen spoorlijn is aan te leggen. De betreffende terreinen waren ofwel eigendom van particulieren, van gemeenten of van andere overheden. Bij de onderhandelingen met hen over de aankoop ging het veelal over een financiële vergoeding. Overheidsgerelieerde organisaties als de Dienst Landelijk Gebied (een agentschap van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit) en Staatsbosbeheer hebben echter andere belangen. Zij willen geen geld voor hun terreinen, maar nieuwe natuur. Een legitieme wens, maar niet altijd eenvoudig in te vullen. Mogelijkheden zijn er wel. Soms heeft de projectorganisatie Betuweroute meer grond verworven dan strikt noodzakelijk. Dat is bijvoorbeeld het geval bij boerderijen waar de spoorlijn dusdanig 'ongunstig' het land doorsnijdt, dat de boer met het resterende oppervlak niets meer aan kan. Dergelijke extra hectaren zijn voor de projectorganisatie Betuweroute een potentieel ruilobject. In het landelijk gebied onder het Gelderse Duiven heeft dat voor de natuur positief uitgepakt.

Een Gordiaanse knoop?

Ten zuiden van Duiven loopt de Betuweroute door een groen en waterrijk landschap, dat onderdeel is van het natuurontwikkelingsgebied de Gelderse Poort. Een goede inpassing van de spoorlijn is hier zo mogelijk nog belangrijker dan elders. Een van de grootste bijdragen daaraan is de 2,7 kilometer lange, geboorde spoortunnel onder het Pannerdensch Kanaal. Maar tunnel of niet, de Betuweroute heeft wel ruimte nodig. Aan de westkant van het Pannerdensch Kanaal betrof dat onder meer gronden van de Dienst Landelijk Gebied. Grondruil met door de projectorganisatie

Betuweroute, aan de oostkant van de tunnel, verworven boerengrond leek voor de hand te liggen. In de wijdere omgeving speelde echter veel meer. Helemaal in het westen van Gelderland (hemelsbreed enkele tientallen kilometers van het Pannerdensch Kanaal) waren ook Staatsbosbeheer en de projectorganisatie Betuweroute in - een schijnbaar onoplosbare - onderhandeling over grondruil. En vanaf het Pannerdensch Kanaal verder naar het oosten had de Dienst Landelijk Gebied een 'probleem' met een boer die niet wilde meewerken aan de plaatselijke nieuwe landinrichting (een soort hedendaagse ruilverkaveling). Alles bij elkaar veel verschillende knelpunten; maar juist daardoor ook volop kans voor een oplossing.

Met elkaar aan tafel

De Dienst Landelijk Gebied, Staatsbosbeheer en de projectorganisatie Betuweroute zijn hiervoor gedrieën op een open manier met elkaar om tafel gaan zitten. Vanuit de gezamenlijke wil om iets goeds te bereiken, zijn de lokale opgaven vervolgens op een hoger plan getild. En met concreet resultaat. De boer die een probleem had met de voorgestelde landinrichting verderop, heeft vier hectare gekregen van de agrarische grond pal naast het Pannerdensch Kanaal. De boer wilde dat graag, want daarmee kon hij zijn terrein rondom de eigen boerderij uitbreiden. In ruil heeft Staatsbosbeheer van de boer vier hectare buitendijks land gehad. Voor de natuurbeheerorganisatie erg gewild, omdat het één van de schakels is in de ecologische hoofdstructuur van Nederland. Bovendien kreeg Staatsbosbeheer nog eens twee hectare direct bij het Pannerdensch Kanaal. Tegelijkertijd kon de Dienst Landelijk Gebied door met de landinrichting. En natuurlijk kon ook de projectorganisatie Betuweroute verder met de aanleg van de spoorlijn.

Kamsalamanders en rugstreepadden

Op de oostelijke oever van het Pannerdensch Kanaal was echter nog meer aan de hand. Juist op de plek van de geplande tunnelingang lagen namelijk poelen met een grote aantrekkingskracht op kamsalamanders en rugstreepadden. Bouwactiviteiten zijn er dan in feite verboden. Tenzij de beschermde amfibieën vergelijkbare alternatieven in de omgeving krijgen. Dat is gelukt. Na goed overleg zijn op een aanpalend terrein van Staatsbos-beheer nieuwe poelen voor de kamsalamanders en rugstreepadden gecreëerd. Ook is het gebied een stukje uitgebreid, onder meer voor een droge winteromgeving voor de beestjes. Samen met de lokale afdeling van de RAVON (Reptielen, Amfibieën en Vissen Onderzoek Nederland) is veel energie gestopt in het vangen van de kamsalamanders en rugstreepadden, om ze vervolgens te verhuizen naar hun nieuwe locatie. De beestjes leven daar inmiddels al weer enkele jaren en ontwikkelen zich volgens de natuurbeschermers prima. De voormalige uiterwaard is er absoluut interessanter door geworden. Bovendien kunnen de beide amfibiesoorten gewoon hun natuurlijke drang blijven

volgen om de 'wijde wereld' in te trekken. Onder het spoor door zijn hiervoor speciale faunapassages aangelegd.

Van dooie afgraving naar levende plas

Voor de aanleg van de tunnel was het verder nodig de direct naast het Pannerdensch Kanaal gelegen Kandiaplas te kruisen. Deze zeker twintig meter diepe afgraving - waarvan er zoveel in Nederland schijnbaar doelloos liggen - had voor de natuur nauwelijks betekenis. Alleen ganzen houden van dit soort grote, overzichtelijke oppervlakten. Vanwege de diepte ervan was onder de plas door boren technisch onmogelijk. En dus is dwars door de Kandiaplas een verstevigde zandrug aangelegd. Hierin is uiteindelijk de tunnel gerealiseerd. Een slimme oplossing met bovendien een positieve invloed op de natuur. De geleidelijk aflopende oevers van de zandrug zijn spontaan begroeid met riet. En dat biedt weer voedsel en broedgelegenheid voor libellen, kikkers, vissen enz. Een dooie afgraving is nu een echt levende plas.

Resultaten door samenwerking:

- **Nieuwe natuur, inclusief een aantrekkelijk leefgebied voor kamsalamanders en rugstreepadden;**
- **Versterking van de Nederlandse ecologische hoofdstructuur;**
- **Afronding van de lokale landinrichting;**
- **Aanleg Betuweroute.**

De Betuweroute: meer dan alleen een spoorlijn

De Betuweroute: 160 kilometer spoorlijn van West naar Oost, van zee tot Zevenaar dwars door 28 kritische gemeentes, van onderbouw naar bovenbouw, van tekentafel tot bouwput: het project heeft een lange route vol obstakels afgelegd. Bijna niets was pasklaar en prefab, veel moest daarom bedacht, ontwikkeld en op maat gemaakt worden. Dat gold voor de civieltechnische werken en de high tech van de hoogwaardige- en nieuwe spoorssystemen, maar ook voor de aanpak van de archeologie, grondverwerving en -verzet, de kritische maatschappelijke en niet te vergeten de politieke omgeving. Ook de beheersing en het management van dit grootste infrastructurele werk in Nederland sinds de Deltawerken, was ongekend en onbedacht. Dat buitengewone en de complexiteit van het werk hebben ervoor gezorgd dat bestaande aanpakken getoetst en verbeterd zijn, er creatieve oplossingen bedacht zijn, vernieuwende methoden zijn toegepast en er innoverend gedacht en gewerkt is. En dat alles heeft geleid tot een spoorlijn die op het punt staat in gebruik genomen te worden. Maar het heeft ook geleid tot nieuwe kennis over alle aan een dergelijk project gerelateerde aspecten. Het is die kennis die, meer nog dan de goederenspoorlijn zelf, ten goede kan en moet komen aan de samenleving. Deze wens en ambitie zijn de grondslagen voor het project Kennismanagement dat opgezet is door de projectorganisatie Betuweroute.

Bedoeld voor iedereen die nu of in de toekomst op een of andere wijze bij een vergelijkbaar project betrokken is. Maar ook studenten, docenten en geïnteresseerden in één van die vele aan het project gerelateerde werkvelden moeten toegang krijgen tot de opgebouwde kennis. Wij zijn ervan overtuigd dat zij er hun voordeel mee kunnen doen.

projectorganisatie Betuweroute

