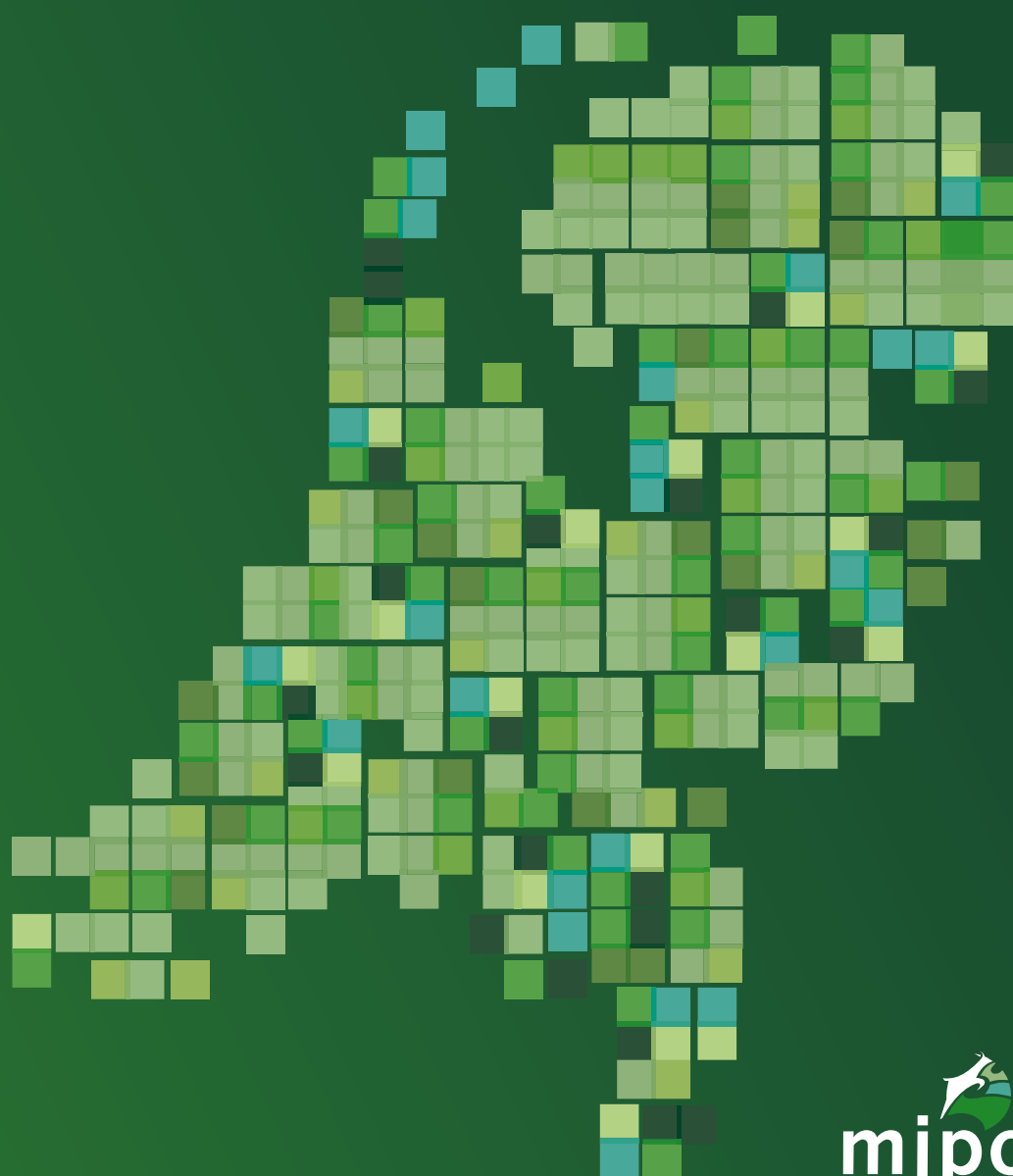


# Jaarverslag 2007

Meerjarenprogramma Ontsnippering





# Jaarverslag 2007

Meerjarenprogramma Ontsnippering

7 mei 2008



# Inhoudsopgave

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
2.	Programmering en knelpunten	5
2.1	De programmering in 2007	5
2.2	Stand van zaken knelpunten in 2007	7
2.3	Prioritaire knelpunten	9
<b>3.</b>	<b>Structuur binnen het MJPO</b>	<b>12</b>
3.1	Het ontwikkelen van de website <a href="http://www.mjpo.nl">www.mjpo.nl</a>	12
3.2	Het opstellen van een routeboekje	12
<b>4.</b>	<b>Interactie binnen het MJPO</b>	<b>13</b>
4.1	De MJPO dag	13
4.2	Ateliers/schetsschuiten	14
<b>5.</b>	<b>Onderzoek</b>	<b>19</b>
<b>6.</b>	<b>Vooruitzicht 2008-2018</b>	<b>23</b>
6.1	Programmering in 2008	23
6.2	Knelpunten 2008-2018	23
Bijlage A	uitvoering van het mjpo	26
Bijlage B	Overzicht 31-12-2007	30
Bijlage C	Nationaal geprioriteerde gebieden	32
Bijlage D	Betrokkenen MJPO	34

# 1. Inleiding

Het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) heeft als doel om in 2018 de 208 belangrijkste barrières in de Ecologische hoofdstructuur (EHS) die door de bestaande rijksinfrastructuur zijn veroorzaakt op te heffen. Dit vindt plaats onder regie van de provincies middels een integrale gebiedsgerichte aanpak.

Jaarlijks wordt verslag gedaan van de prestaties van de uitvoering.

Dit jaarverslag wordt 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 van het MJPO vindt plaats via de reguliere lijnen van de begrotingen van betrokken ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.

Het jaarverslag heeft tevens een functie voor de vele betrokkenen in het veld en voor een ieder die geïnteresseerd is in de aanpak van ontsnippering van rijksinfrastructuur.

Hoofdstuk 2 gaat in vier thema's nader in op het programma in 2007.

Deze thema's zijn:

- Programmering en knelpunten;
- Structuur van het MJPO: het ontwikkelen van het MJPO website en het opstellen van een routeboekje;
- Interactie binnen het MJPO: landelijke bijeenkomsten en ateliers/schetsschuiten;
- Onderzoek.

Hoofdstuk 3 geeft een doorkijk naar de resterende periode van het programma.

De inhoud van dit jaarverslag is tot stand gekomen met medewerking van de provinciale platforms, Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS, voorheen Dienst Weg en Waterbouwkunde), het ministerie van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit (LNV). Dit jaarverslag is vastgesteld in het Afstemmingsoverleg, waarbij LNV, het ministerie van Verkeer en Waterstaat, DVS, ProRail, een vertegenwoordiger van de regionale RWS diensten, DLG en de provincies betrokken zijn.

Informatie over de organisatie van het MJPO is in bijlage A opgenomen.

## Versnippering

In de loop van de toename van de automobilititeit is de natuur in Nederland en elders in de wereld sterk versnipperd geraakt. Dit is zowel een ecologisch probleem als een probleem voor de mens. Er is sprake van versnippering als leefgebieden van planten- en diersoorten kleiner worden door de aanwezigheid en het gebruik van wegen en spoorlijnen. Ook woonwijken, industrieterreinen of landbouwgronden kunnen dit proces versterken.

In 1990 is de ecologische Hoofdstructuur (EHS) geïntroduceerd in het natuurbeleid om netwerkpopulaties te herstellen. De EHS zal bestaan uit een samenhangend landelijk netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden en de verbindingen daartussen. In 2000 is dit beleid aangescherpt met een accent op de verbindingen door de Robuuste Verbindingen toe te voegen als onderdeel van de EHS. Dit zijn de meer grootschalige verbindingen.

De doelstelling is dat de EHS in 2018 is gerealiseerd. Het MJPO is een essentieel onderdeel binnen de realisatie van de EHS.



## 2. Programmering en knelpunten

Voor het oplossen van alle 208 MJPO knelpunten is een budget vastgesteld van 410 miljoen euro. De budgetten komen verdeeld over de gehele periode beschikbaar (2005-2018). Binnen het MJPO hebben de onderdelen Wegen, Water, Spoor en Robuuste verbindingen een eigen programmering vanwege een eigen financieringsprocedure. Tijdens het opstellen van de programmering wordt bepaald wanneer welke knelpunten zijn op te lossen. Tevens wordt vastgesteld wat het benodigde budget is voor het oplossen van het geprogrammeerde knelpunt. Verdere informatie over de programmering is te vinden in bijlage A.

In dit hoofdstuk wordt beschreven wat er rondom de programmering is gebeurd in 2007 en wat de stand van zaken is op 31-12-2007 met betrekking tot het oplossen van de 208 MJPO knelpunten.

### 2.1 De programmering in 2007

De programmering wordt ieder jaar besproken in en ingediend namens de provinciale platforms.

- In 2007 is de programmering voor Wegen ('RWS Droog') opgesteld voor de periode 2008-2012. De 'voortschrijdende' programmering voor Wegen wordt jaarlijks aangepast en vastgesteld voor de aankomende vijf jaar.
- De programmering voor Water ('RWS Nat') is in 2006 in het Afstemmingsoverleg besproken maar binnen RWS niet vastgesteld. In 2007 zijn alleen de bedragen voor 2008 vastgesteld in de contracten met de regio's. In 2008 moet de programmering voor de periode 2009-2018 vastgesteld worden.
- De programmering voor Spoor is voor het eerst in 2007 opgesteld voor de periode 2008-2012. Twee medewerkers van ProRail zijn hier verantwoordelijk voor en zullen ook een rol spelen in de provinciale platforms. Net als bij de programmering voor Wegen, wordt de programmering voor Spoor jaarlijks aangepast en vastgesteld voor de aankomende vijf jaar.
- De Robuuste Verbindingen zijn opgenomen in de ILG-bestuursovereenkomsten waar een contractduur tussen het Rijk en provincies van zeven jaar wordt aangehouden. Tevens is de afspraak gemaakt dat de provincies jaarlijks zullen rapporteren over de voortgang van hun projecten. De eerste ILG-periode is van 2007-2013. Het afgelopen jaar is deze programmering dan ook niet gewijzigd. Tijdens de midterm review in 2010 kunnen wijzigingen ontstaan in de programmering mede op basis van de evaluatie MJPO in 2009.

## 1e MJPO project van ProRail: Faunapassage de Vloedgraaf

**“Hoe vier partijen samen tot één project kwamen.”**

De spoorlijn Roermond-Sittard kruist ter hoogte van km 26.9 het riviertje de Vloedgraaf. Vanaf de jaren '90 heeft ProRail samen met het waterschap Roer en Overmaas en de gemeente Echt-Susteren mogelijkheden verkend om met gezamenlijke inspanning en financiering een vergrote waterafvoercapaciteit van het riviertje de Vloedgraaf, een recreatieve passage en een nieuwe spoorbrug te realiseren. Helaas bleek de financiering lastig te zijn.

Met de komst van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) ontstond het idee juist deze plek als ecologisch knelpunt te beschouwen en er zo een gezamenlijk project van te maken. Dit bleek succesvol uit te pakken. In 2006 ondertekenen de gemeente Echt-Susteren, het waterschap Roer en Overmaas, de provincie Limburg en ProRail een intentieovereenkomst om dit project verder uit te werken. In 2007 zijn enkele onderzoeken uitgevoerd en is een realisatieovereenkomst gesloten. De als smeeroelie werkende inbreng (regie) van de provincie Limburg was toen niet meer nodig.

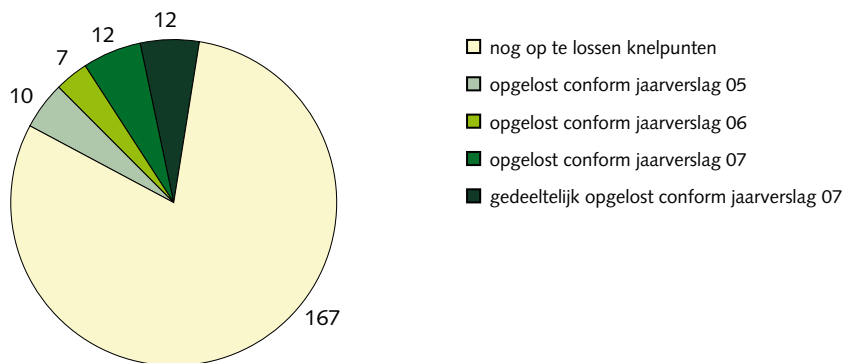
De uitvoering zal plaats vinden in 2008. In november 2008 vindt de buitendienststelling plaats en in juni 2009 wordt het project opgeleverd.



## 2.2 Stand van zaken knelpunten in 2007

In het jaarverslag 2007 worden twaalf knelpunten opgenomen zijnde opgelost. Negen knelpunten zijn daadwerkelijk in 2007 opgelost en drie knelpunten zijn al eerder opgelost, maar nog niet eerder opgenomen in een jaarverslag.

In 2007 zijn twaalf knelpunten gedeeltelijk opgelost. Dit houdt in dat voor het oplossen van deze twaalf knelpunten reeds maatregelen getroffen zijn, zoals het aanleggen van een faunabuis, maar dat er nog andere maatregelen noodzakelijk zijn om het knelpunt geheel op te lossen. Mogelijk dat deze knelpunten volgend jaar in het jaarverslag opgenomen kunnen worden als gereed.



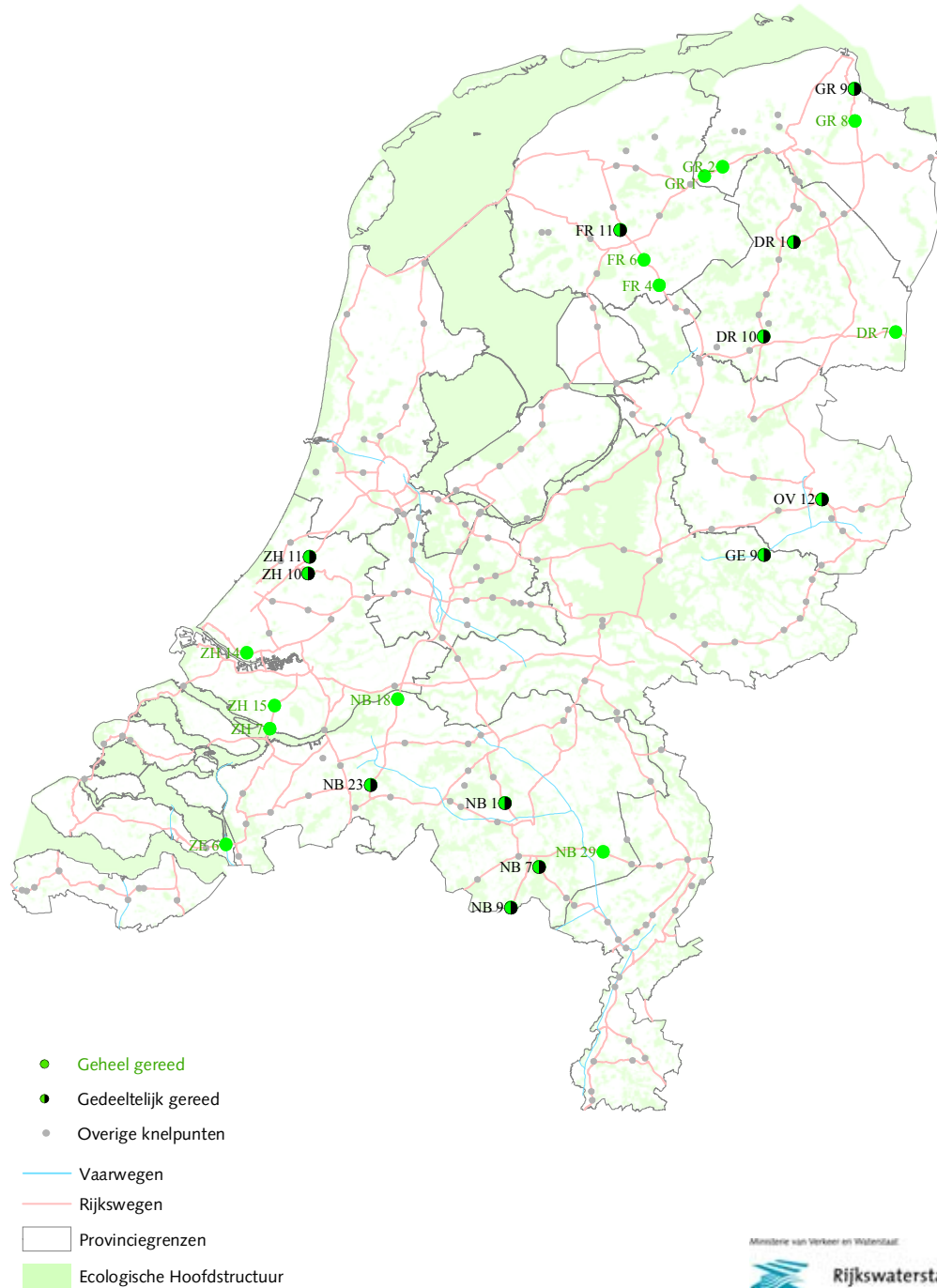
Figuur 2.1 Stand van zaken 31-12-2007

Kaart 1 geeft een overzicht van alle knelpunten die geheel en gedeeltelijk zijn opgelost. In bijlage B is een tabel opgenomen met een overzicht van alle geheel en gedeeltelijk opgeloste knelpunten per provincie.

Van de 167 nog op te lossen knelpunten bevinden zich eind 2007 zes knelpunten in de uitvoering en circa negentig knelpunten in de voorbereiding. Dit houdt in dat op 31-12-2007 voor zes deelknelpunten de aannemer begonnen is met het treffen van de gewenste maatregelen en dat voor circa negentig knelpunten of de verkennende studie begonnen is of er loopt een aanbesteding. Verder stonden er in 2007 zestien knelpunten geprogrammeerd die van start zouden gaan met de verkennende studie, de voorbereiding of de uitvoering, maar niet gestart zijn met deze werkzaamheden. Voor knelpunten die niet geprogrammeerd stonden, zijn geen (voorbereidende) maatregelen getroffen.

Gebleken is dat niet altijd duidelijk is wat de status van een knelpunt is. Zo wordt een verkenning/voorstudie de ene keer als maatregel beschouwd en de andere keer als status. Definities voor de termen "in voorbereiding, in uitvoering, gereed en niet van start" worden opgesteld om verdere miscommunicaties te voorkomen.

## Stand van zaken in 2007



Kaart 1 geheel en gedeeltelijk opgeloste knelpunten per 31.12.2007

Het merendeel van de opgeloste en gedeeltelijk opgeloste knelpunten treedt op bij wegen. Dat is te verklaren doordat de programmering voor dit onderdeel vanuit het voormalige ontsnipperingsprogramma voor rijkswegen al eerder in gang was gezet. ProRail heeft in 2007 een aantal knelpunten in voorbereiding, die in 2008 tot uitvoering moeten leiden.

De aan de uitvoering besteedde gelden moeten na de tijd inzichtelijk zijn. Het blijkt echter moeilijk om te achterhalen hoeveel van het geprogrammeerde geld per maatregel besteed is. Een belangrijke oorzaak is dat meerdere te treffen maatregelen via één aanbesteding zijn ingekocht. Het streven is de geldstromen ook binnen een dergelijke aanbesteding zichtbaar te houden. Ook geprogrammeerd geld dat voor een ander knelpunt of in een ander jaar besteedt wordt, moet zichtbaar blijven. Op dit punt zullen nadere afspraken worden gemaakt.

### 2.3 Prioritaire knelpunten

Van de 208 MJPO knelpunten zijn in het MJPO veertien knelpunten als prioritair vastgesteld. Deze moeten voor 2010 opgelost zijn. De criteria zijn afgeleid van een drietal stappen:

- 1: Een verkenning per provincie naar de regionaal gesignaleerde versnipperingsknelpunten en een provinciale prioritering daarvan.
- 2: Een onderzoek naar de ecologische versnipperingsknelpunten op netwerk-niveau binnen de EHS en de ecologische winst bij het oplossen ervan.
- 3: Selectie van prioritaire gebieden vanuit nationaal oogpunt.

De 14 projecten scoren zowel bij de provinciale verkenning als op ecologische waarde en vallen bovendien onder een van de tien prioritaire nationale gebieden, maar liggen niet binnen een robuuste verbindingzone. In het Meerjarenprogramma Ontsnippering worden bovenstaande punten uitgebreid beschreven.

Op 26 april 2007 heeft de Tweede Kamer besloten de realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) aan te wijzen als groot project, in de zin van de Regeling grote projecten. In het vervolg wordt de voortgang van de veertien prioritaire knelpunten in het jaarverslag opgenomen. In bijlage C is de stand van zaken eind 2007 rondom deze knelpunten te vinden.

### Fauna uitteedplaatsen Schelde-Rijnverbinding

In Zeeland worden in het kader van het MJPO op 18 plaatsen voorzieningen aangebracht voor fauna: onder wegen door of langs kanalen.

De Schelde-Rijnverbinding is één van de plaatsen in Zeeland waar iets moet gebeuren, zodat dieren het kanaal kunnen oversteken. Het gaat hier om de verbinding tussen het Markiezaat en de Hogerwaardpolder met de rest van Zuid Beveland. De doelsoort waarvoor de ontsnippering van dit gebied voornamelijk nodig is, zijn reeën. Rondom de Schelde-Rijnverbinding leven ongeveer 50 reeën. Deze dieren kunnen goed zwemmen, maar zijn uitgeput als ze de Schelde-Rijnverbinding overgezwommen hebben. Enkele keren zijn reeën gevonden met een gebroken poot doordat ze tussen de grote stortstenen stapten, die langs de oever liggen.

Omdat de wildbeheereenheid weet waar de wildwissels zijn, heeft Rijkswaterstaat samen met hen vastgesteld op welke locatie precies een ontsnipperende maatregel nodig was. Op die locatie is aan beide zijde van de Schelde-Rijnverbinding een fauna uitteedplaats aangelegd. Een fauna uitteedplaats is een plaats waar dieren gemakkelijk in en uit het water kunnen komen. Eén fauna uitteedplaats heeft een breedte van circa 12 meter.



*Fauna uitteedplaats aan Oostzijde van de Schelde-Rijnverbinding*

De ruimten tussen de blokken zijn opgevuld en naast de uittreedplaats zijn stroken van 5 meter aan beide zijden met struiken ingeplant als dekking. De dieren zullen de fauna uittreedplaatsen herkennen, doordat deze plaatsen afwijkend zijn ten opzichte van de rest van de oever. Niet alléén reeën profiteren van de uittreedplaatsen maar ook andere dieren kunnen er gebruik van maken. Aan de oevers van het naastgelegen spuikanaal is niets gedaan, omdat daar de oevers al heel geschikt zijn voor dieren om in en uit het water te gaan.



*Ligging van de fauna uittreedplaatsen (rood omcirkeld) en de verbinding die hierdoor gerealiseerd is (stippellijn).*

## 3. Structuur binnen het MJPO

Elk jaar worden er nieuw stappen genomen om de samenwerking van alle partijen binnen het MJPO beter te laten verlopen. Een gebiedsgerichte samenwerking, waarbij communicatie en een duidelijke structuur van belang zijn, is immers noodzakelijk om de MJPO doelstellingen te kunnen behalen.

In dit hoofdstuk worden de ontwikkelingen in 2007 rondom het MJPO website en het routeboekje beschreven.

### 3.1 Het ontwikkelen van de website [www.mjpo.nl](http://www.mjpo.nl)

In 2007 is er een communicatieplan opgesteld voor het MJPO. Het bouwen en uitrollen van een website voor het MJPO, met als doelgroepen: publiek, beslissers, bestuurders en politiek, is één van de actiepunten uit dit plan. De website moet draagvlak voor het MJPO creëren en vergroten door meer inzicht in het MJPO te geven. Voor het publiek komt er bijvoorbeeld een educatief gedeelte voor leerlingen en school.

Voor de uitwisseling van informatie over knelpunten en het delen van kennis, worden er extranetten gebouwd. Deze "virtuele werkruimte" is bedoeld voor alle deelnemers van het MJPO. Via deze extranetten worden de gegevens jaarlijks geactualiseerd, zodat het jaarverslag en mogelijk ook de programmering via het extranet opgesteld kunnen worden. Op deze manier vormt het geheel een database met informatie van voorgaande jaren, een gezamenlijk 'MJPO-geheugen'.

In 2008 worden workshops gehouden om de provinciale platforms te informeren over de werking van de website en voor het verkrijgen van feedback en zal het extranet afgerond worden. In mei 2008 gaat het publieksdeel online en eind 2008/begin 2009 zal het extranet gebruikt worden voor het opstellen van het jaarverslag en mogelijk ook de programmering.

### 2.3 Het opstellen van een routeboekje

In 2007 is een verder gedetailleerd routeboekje opgesteld. Het routeboekje is bedoeld als hulpmiddel voor diegenen die actief betrokken zijn bij het tot stand brengen van de integrale programmering en de uitvoering. In het routeboekje is de planning weergegeven voor het opstellen van het nieuwe jaarverslag en de nieuwe programmering.

Het routeboekje is tijdens de jaarlijkse MJPO-dag uitgedeeld en verder verspreid onder alle betrokkenen binnen het MJPO. Het routeboekje zal jaarlijks aangepast worden.

## 4. Interactie binnen het MJPO

Jaarlijks worden er activiteiten georganiseerd met het MJPO als onderwerp. Dergelijke activiteiten zijn belangrijk om onderlinge uitwisseling tussen de regio's te verbeteren, de betrokkenheid verder te vergroten en uniformiteit in voorbereiding en uitvoering te bevorderen.

In dit hoofdstuk wordt een verslag gegeven van de jaarlijkse MJPO-dag voor alle leden van het MJPO en van de werkateliers/schetsschuiten, waarbij diverse partijen hebben nagedacht over hoe een robuuste verbinding is te realiseren.

### 4.1 De MJPO-dag

De jaarlijkse MJPO-dag is bedoeld voor alle actief betrokken personen van V&W, LNV, RWS, ProRail, DLG en de provincies.

In 2007 is gekozen voor één landelijke MJPO-dag zonder excursie. De MJPO-dag is op 2 oktober 2007 gehouden in Utrecht.

Tijdens de MJPO-dag is de stand van zaken met betrekking tot de programmering besproken en zijn het routeboekje, de website en de nieuwe huisstijl voor o.a. MJPO PowerPoint presentaties, het jaarverslag en naambadges gepresenteerd. Ook zijn diverse onderzoeksresultaten besproken en gepresenteerd.

De MJPO-dag is ook het moment om problemen te bespreken, die ervaren worden tijdens het oplossen van knelpunten. Zaken als de problematiek rondom het beheer en onderhoud van de gerealiseerde voorzieningen, waarbij naast de beperkte beschikbaarheid de geringe ervaring van RWS inspecteurs met faunavoorzieningen als probleem wordt ervaren. Maar ook problemen rondom financiering, aanbestedingen en het oplossen van knelpunten tegelijkertijd met reconstructies.

Er kon worden geconstateerd dat inmiddels ervaring is opgedaan in de programmering en dat de ILG-bestuursovereenkomsten in december van 2006 voor een periode van zeven jaar zijn vastgesteld.

### Onderzoek gevolgen robuuste verbindingen met edelherten

Bij de start van het MJPO in 2005 heeft de Tweede Kamer gevraagd inzichtelijk te maken wat de gevolgen zijn van het gebruik van robuuste verbindingen door edelherten voor: 1) schade aan gewassen, 2) veterinaire aspecten en 3) verkeersveiligheid.

Het Ministerie van LNV heeft onderzoeksinstituut Alterra gevraagd dit te onderzoeken. De resultaten van dit onderzoek zijn in 2007 gepresenteerd tijdens de MJPO-dag. Uitkomst was dat de verwachte gevolgen voor de drie aspecten redelijk beperkt zullen zijn. Wel is hierbij uiteraard sprake van variatie. Zo verschilt het risico op verspreiding van ziekten zowel per ziekte als per robuuste verbinding. De minister van LNV heeft de resultaten van het onderzoek met een begeleidende brief naar de Tweede Kamer gestuurd. Daarin schrijft ze dat het onderzoek een goede basis biedt voor het samen met de provincies voortvarend realiseren van de robuuste verbindingen.

### 4.2 Ateliers/schetsschuiten

De Dienst Landelijk Gebied heeft in opdracht van de Provincie Drenthe op 21 en 22 februari in Zuidwolde een 'schetsschuit' georganiseerd met als doel het uitwerken van een robuuste verbinding tussen de Sallandse Heuvelrug en het Drents Plateau. Een schetsschuit is een ateliervorm waarin een ruimtelijke opgave in schetsteams van bij het project betrokken partijen wordt bestudeerd. De opgave is om gezamenlijk te komen tot oplossingen. Elk team werkt een thema uit; de relatie van de opgave tot de landbouw, de recreatie, de waterbeheersing, etc. Gemaakte schetsen maken de ruimtelijke belangen van de betrokken partijen zichtbaar en verhogen het draagvlak voor gemeenschappelijke knelpunten en van de realisering van de robuuste verbinding met al zijn uit te voeren maatregelen.

Diverse vertegenwoordigers van landbouw, natuur, recreatie, cultuurhistorie, waterschap, gemeenten en provincie bogen zich op de robuuste verbinding tussen de Sallandse Heuvelrug en het Drents Plateau. In eerste instantie zijn drie mogelijke tracékeuzen van de robuuste verbinding op kaart gezet. Deze tracés zijn daarna verdeeld in een noordelijk, midden en zuidelijk deel. Vervolgens heeft elk team per tracédeel de meest geschikte locaties voor de aanleg van ontsnipperingsmaatregelen, zoals een ecoduct, bepaald.



Dankzij de schetsschuit verbeterde de onderlinge communicatie en kwam er inzicht in de te behalen natuurdoelstellingen. Het belangrijkste resultaat was toch wel het gebiedsproces, dat via de schetsschuit nieuw leven is ingeblazen.

Het organiseren van een schetsschuit is een uitstekend voorbeeld van de gebiedsgerichte aanpak.



### Bedevaart voor de Nederlandse Natuur

Op dinsdag 18 september 2007 werd een kudde Drentse heideschape met herder Johan Griffioen en hond Flo aan de voet van de Grebbeberg op pad gestuurd met een opdracht: Loop in drie weken tijd van de Neder-Rijn dwars over de Utrechtse Heuvelrug tot aan de Gooimeerkust bij Naarden.

De eerste barrière werd al opgeworpen voor de start van de tocht. Het oorspronkelijke plan was namelijk om op 23 augustus te starten. Echter door de Engelse MKZ problematiek was er in Nederland een vervoersbod van kracht voor schape. De schaapskudde mocht daardoor niet naar Rhenen worden vervoerd. Gelukkig werd dit vervoersverbod ingetrokken op 17 september, waardoor een dag later de start kon plaatsvinden.



*Johan en Mirjam met de schaapskudde*

De trektocht werd georganiseerd door het Goois Natuurreservaat en Het Utrechts Landschap. Deze natuurorganisaties werken samen met de collega natuurbeheerorganisaties op de Heuvelrug aan een toekomst waarin de sterk versnipperde natuurgebieden van de Heuvelrug weer onderling met elkaar zijn verbonden zodat dieren maar ook wandelaars, fietsers en ruiters zich weer ongehinderd kunnen verplaatsen.

De trektocht past goed bij de doelstelling van het MJPO om in 2018 de belangrijkste barrières voor de EHS (inclusief de Robuuste Verbindingen) te hebben opgeheven, voor zover veroorzaakt door rijkswegen, spoorwegen en rijkswaterwegen. De tocht met de schaapskudde heeft in 3 weken tijd een beeld gegeven van de prachtige natuur en landschappen van de Heuvelrug. Maar heeft tegelijkertijd ook op indringende wijze duidelijk gemaakt welke enorme barrières er anno 2007 genomen moesten worden door dieren en mensen om zich door het gebied te kunnen verplaatsen. Autowegen, spoorlijnen, woonwijken, industriegebieden, kanalen, hekwerken, defensieterrinen, recreatieparken. De vraag “hoe kom je erover, erdoor of erlangs” werd meerdere malen gesteld.



De herder heeft onderweg met veel mensen gesproken die deze problemen proberen op te lossen of op een andere manier een bijdrage leveren aan een hele Heuvelrug. Daar waren ook gasten bij die betrokken zijn bij het MJPO. Zo gaf Ronald Schoofs, projectmanager A12 van Rijkswaterstaat Utrecht aan dat RWS op veel plaatsen in de provincie Utrecht hard bezig is met de aanleg van een aantal grote ecoducten. Het betreft verbindingen op 'landschapsniveau' en daarmee geschikt voor de grotere dieren, over onder andere de A12, de A28 en de A27. Zo wordt op locatie Hilversum-Zwaluwenberge een ecoduct gebouwd over A27 en samen met ProRail over het spoor. Tegelijkertijd worden onder de wegen door extra tunnels voor onder andere de A12 aangelegd. Zijn collega Martijn de Haan legde op het ecoduct Leuserheide, over de A28, uit dat de grote ecoducten ook echt werken.

Uit 2 jaar lang monitoren blijkt dat alle doelsoorten inmiddels gebruik maken van dit ecoduct. Anita Arts, Raad van Bestuur ProRail, benadrukte dat ook ProRail zich inzet voor de aanleg van verbindingen voor de natuur. Belangrijk aandachtspunt voor ProRail is, naast treinen te laten rijden, om er voor te zorgen dat dieren en natuur daarbij doorgang hebben. In het Gooi zegden de provinciale en lokale bestuurders onder de A1 in Laren hun steun toe aan het door Rijkswaterstaat Noord-Holland in ontwikkeling genomen ecoduct op deze locatie.

De hele trektocht is ook gefilmd. Van iedere dag is er beeldverslag gemaakt dat nog steeds te zien is op [www.gnr.nl/trektocht](http://www.gnr.nl/trektocht). Van de mooiste beelden van de tocht is een film, "Bedevaart voor de Nederlandse Natuur" gemaakt die een tijdsbeeld van de Heuvelrug neerzet. Deze film is te zien, vanaf 20 maart, in diverse filmhuizen op de Heuvelrug.

André van der Zande, Secretaris Generaal van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit gaf tijdens de tocht al aan dat het verhaal van de ontsnippering in Nederland verteld moet worden om draagvlak te krijgen en te behouden voor de diverse ontsnipperingsmaatregelen. En dat dit verhaal door de herder met zijn kudde veel beter verteld wordt aan het publiek dan ze het ooit op het ministerie zouden kunnen. Of zoals Bart Krol, gedeputeerde Ruimtelijke Ordening van de Provincie Utrecht het zei; "je kunt veel praten en schrijven over ontsnippering maar deze trektocht zegt meer over de problematiek en oplossingen dan 1000 rapporten." Voor meer informatie over de trektocht zie [www.gnr.nl](http://www.gnr.nl)

Edwin van Oevelen, Goois Natuurreservaat



*Het enkel spoor Den Dolder- Soestduinen, kunnen de schapen nog net zelf oversteken. Voor de drukke spoorlijn Utrecht-Den Dolder-Amersfoort, was de oversteek alleen mogelijk met behulp van een vrachtwagen.*

## 5. Onderzoek

In 2007 zijn meerder onderzoeken uitgevoerd of gestart:

- Alterra is in opdracht van LNV gestart met een onderzoek naar de effecten van recreatief medegebruik op ecoducten. Het onderzoek bestaat uit drie onderdelen:
  - 1: literatuuronderzoek
  - 2: onderzoek naar bestaande ecoducten met recreatieve voorziening (Crailo, Slabroek).
  - 3: experimenteel deel: effectmeting aan tijdelijk open te stellen ecoducten.
- Alterra is in opdracht van LNV gestart met een toetsing van MJPO knelpunten. Dit onderzoek moet uitmonden uit in een advies dat wordt meegenomen bij de evaluatie MJPO.
- VZZ analyseert in opdracht van DVS een set gegevens met dassenslachtoffers (1990-2006) in samenhang met de dassencensus van vorige eeuw. Uit deze analyse moet blijken in welke mate de maatregelen hebben bijgedragen aan verbetering van de dassenpopulatie.
- Das en Boom doet in opdracht van DVS onderzoek naar het beheer en onderhoud van dassenvoorzieningen en vergelijkt deze met 2002.
- Tevens zijn er diverse monitoringsonderzoeken verricht:
  - o Bureau Waardenburg heeft in opdracht van RWS een eenmalige monitoringsronde uitgevoerd naar het gebruik van het ecoduct de Borkeld.
  - o Plaatselijke deskundigen voeren onder begeleiding van Alterra een meerjarige monitoring uit naar het gebruik van het ecoduct Groene woud. Naast reeën maken vele soorten amfibieën gebruik van dit ecoduct.
  - o Alterra is een onderzoek gestart in opdracht van LNV en DVS naar de ecologische effectiviteit van maatregelen op populatieniveau. Deel van het onderzoek is het monitoringsprogramma MJPO.
- Twijnstra Gudde is in 2007 in opdracht van DVS gestart met een onderzoek naar proces, resultaten en financiën binnen het MJPO. Dit onderzoek is een invulling van de in het MJPO aangekondigde evaluatie na 4 jaar (blz. 29) eventueel aanpassen na invoeging kaarten en aanpassen geheel).

### Monitoring ecoduct De Borkeld rijksweg A1

In 2003 is het ecoduct De Borkeld over de A1 aangelegd. Het ecoduct is 15 meter breed in het midden, maar de inloopbreedte is door een 'zandlopervorm' zeer ruim. De inrichting van het ecoduct is afgestemd op de doelsoorten das, wezel, ree, hermelijn, egel, bunzing, konijn, haas, reptielen, steenmarter en amfibieën. Aan beide uiteinden van het ecoduct is een poel gerealiseerd en de vegetatie bestaat uit een stobbenwal, korte zandige vegetatie en (gras)ruigte met berm.

In de nazomer/herfst van 2006 en voorjaar/zomer/najaar van 2007 is een monitoringsonderzoek uitgevoerd met als doel onder andere de functionaliteit van het ecoduct te bepalen en de rol van de stobbenwal en de poelen hierin.



*De poel ten zuiden van ecoduct De Borkeld.*

*(foto: Jeroen Brandjes, Bureau Waardenburg bv.)*

Het gebruik van het ecoduct door fauna is onderzocht door middel van een sporenbed van zilverzand dat midden op het kunstwerk over de gehele breedte is aangebracht en een videomonitoring midden op het ecoduct en aan beide uiteinden van het ecoduct. Daarnaast zijn ook regelmatig veldinventarisaties uitgevoerd naar sporen, uitwerpselen, hollen, haren, krabsporen etc. op en rond het ecoduct.

Tijdens het onderzoek is gebleken dat tien bodemgebonden zoogdiersoorten (mol, bunzing, steenmarter, vos, kat, ree, wild zwijn, (bos)muis, haas en konijn), één reptielsoort (levendbarende hagedis), twee amfibieënsoorten (salamander en kikker) en vier vleermuissoorten (gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger en gewone grootoorvleermuis) het ecoduct gebruiken om de A1 te passeren.



*Levendbarende hagedis op een stobbenwal  
(foto: Jeroen Brandjes, Bureau Waardenburg bv.)*



*Afdruk van een weg springende kikker in (droog) zilverzand  
(foto: Jeroen Brandjes, Bureau Waardenburg bv.)*

Daarnaast heeft er van de 56 getelde soorten vogels circa de helft een relatie met het ecoduct en het talud. Twee vogelsoorten (buiszwaluw en huiszwaluw) gebruiken het ecoduct om de A1 te passeren en 14 vogelsoorten broeden op ecoduct of op taluds. Van de dertien dagvlindersoorten, 22 libelsoorten en negen sprinkhaansoorten, die op en rond het ecoduct zijn aangetroffen zijn vier soorten vlinders en één libelsoort, die het ecoduct doelgericht gebruiken voor de oversteek.

Hieruit kan geconcludeerd worden dat De Borkeld goed functioneert. Met name de stobbenwal geeft een duidelijke meerwaarde aan het ecoduct. Soorten als de roodborsttapuit, bosmuis, levendbarende hagedis en grote groene sabelsprinkhaan hebben hier een leefgebied. Voor de gewone dwergvleermuis, kleine watersalamander en dagpauwoog heeft de stobbenwal een belangrijke geleidende functie.

De poelen geven het ecoduct ook een meerwaarde, waar vijf soorten amfibieën (kleine watersalamander, gewone pad, bruine kikker, bastaardkikker en poelkikker) een leefgebied hebben. Naar verwachting zal de heikikker zich ook kunnen vestigen in de poelen. Verder dienen de poelen als drinkplaats voor reeën, vormen ze een leefgebied voor libellen en een jachtgebied voor vleermuizen.

## 6. Vooruitzicht 2008-2018

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de voortgang van de programmering door een vooruitzicht te geven voor de jaren 2008-2018, waarbinnen de knelpunten opgelost moeten worden.

### 6.1 Programmering in 2008

- Voor wegen en spoor wordt de programmering jaarlijks aangepast voor de aankomende vijf jaren. In 2008 zal de programmering voor 2009-2013 worden vastgesteld.
- Voor water moet in 2008 de programmering over de periode 2009-2018 worden vastgesteld.
- Voor robuuste verbindingen is de programmering van 2007-2013 reeds vastgelegd in de ILG-contracten tussen iedere provincie en het ministerie van LNV. Op basis van de evaluatie in 2009 kan het zijn dat er wijzigingen gaan optreden in de programmering in 2010, tijdens de midview review van het ILG.

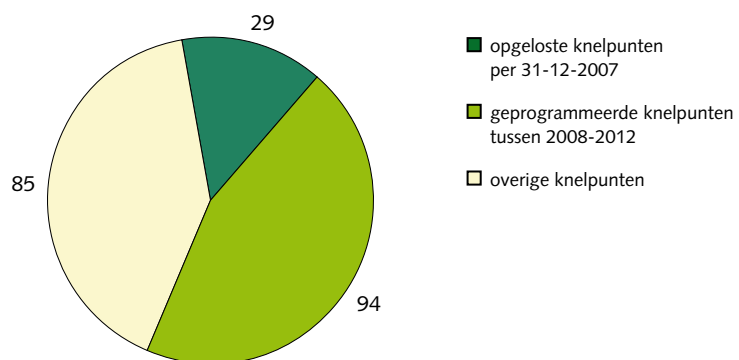
### 6.2 Knelpunten 2008-2018

Tussen 2008 en 2018 moeten alle 208 MJPO knelpunten opgelost worden.

In figuur 3.1 op de volgende pagina is te zien welk deel van de knelpunten zijn opgelost en welke al geprogrammeerd zijn. Dit betreffen de knelpunten:

- wegen en spoor in de periode 2008-2012
- water in het jaar 2008
- robuuste verbindingen over de periode 2008-2013.

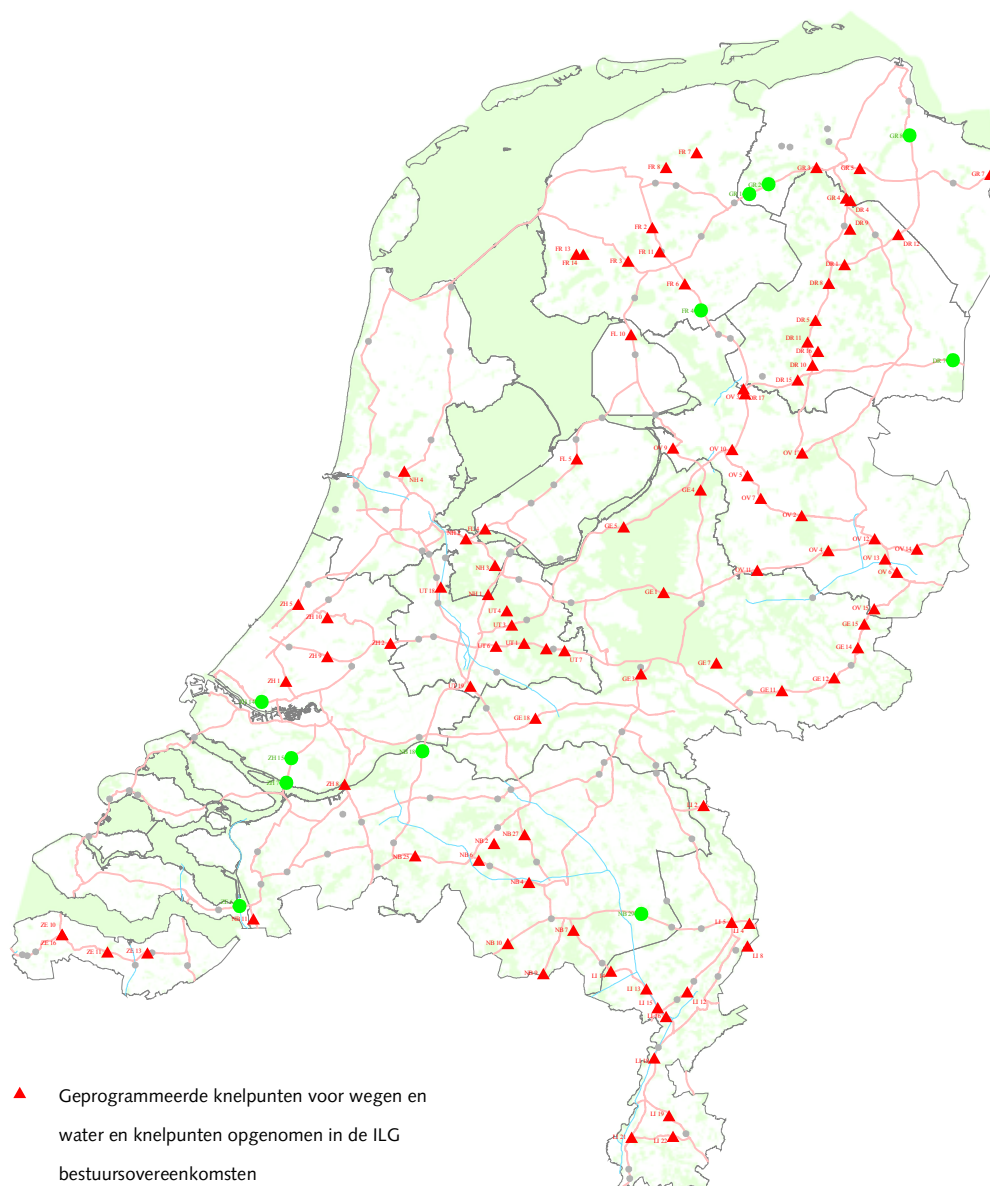
Met overige knelpunten worden die knelpunten bedoeld die nog niet geprogrammeerd zijn of buiten de vastgestelde programmering vallen. Voor wegen en spoor dus de knelpunten die na 2012 zijn geprogrammeerd, voor water na 2008 en voor robuuste verbindingen na 2013.



*Figuur 3.1 verdeling opgeloste, geprogrammeerde en overige knelpunten (wegen, water, spoor en robuuste verbindingen)*

Op kaart 2 wordt aangegeven welke knelpunten voor wegen, spoor, water en robuuste verbindingen gereed zijn eind 2007 en welke knelpunten staan geprogrammeerd.

## Geprogrammeerde knelpunten



- ▲ Geprogrammeerde knelpunten voor wegen en water en knelpunten opgenomen in de ILG bestuursovereenkomsten
- Knelpunten gereed tot 1 januari 2008
- Overige knelpunten
- Vaarwegen
- Rijksweg
- Provinciegrens
- Ecologische Hoofdstructuur

Kaart 2 opgeloste knelpunten per 31.12.2007 en geprogrammeerde knelpunten tussen 2008-2018

## Bijlage A

### Uitvoering van het MJPO

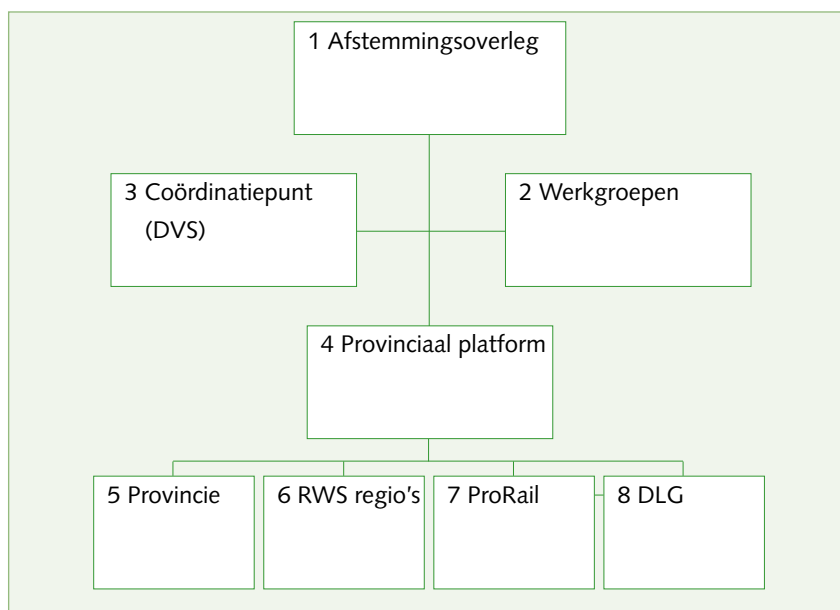
#### Beleid

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 de 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.

In de jaren voorafgaand aan 2005 is een soortgelijk programma door RWS 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 wordt vanaf 2006 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. 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.

## Uitvoering



2.1 schematische weergave uitvoering MJPO

In bovenstaande schema staat weergegeven hoe de uitvoering van de MJPO is georganiseerd.

1: In het Afstemmingsoverleg vindt de landelijke afstemming plaats tussen provincies, V&W, LNV, RWS, ProRail en DLG. Dit orgaan heeft de belangrijke taken: terugkoppeling naar de betrokken ministeries en organisaties, het toetsen van en adviseren over de programmering van knelpunten en de wijze waarop knelpunten worden opgelost. Het Afstemmingsoverleg stelt dus zaken als te volgen procedures, gemaakte afspraken, de programmering en het jaarverslag vast.

2: Om de taken van het Afstemmingsoverleg te verdelen en om de betrokkenheid met provincies en regionale diensten van RWS te vergroten, zijn vier werkgroepen opgericht:

- Jaarverslag en evaluatie: beoordeelt het concept jaarverslag voorafgaand aan het Afstemmingsoverleg en zal de evaluatie van het MJPO in 2009 opzetten, begeleiden en beoordelen.
- Programmering en uitvoering: beoordeelt voorafgaand aan het Afstemmingsoverleg de conceptprogrammering, volgt de wijze van uitvoering van projecten en adviseert waar nodig de uitvoerende instanties en het Afstemmingsoverleg.
- Kennis en kwaliteit: initieert, stuurt aan, begeleidt en beoordeelt onderzoeken.
- Communicatie: verzorgt landelijke PR- en communicatiemiddelen en stemt deze af op de behoeften vanuit de verschillende instanties.

In de werkgroepen zijn leden van het Afstemmingsoverleg en vertegenwoordigers van de provincies, LNV en de regionale diensten van RWS vertegenwoordigd. In de werkgroep Communicatie en PR wordt de werkgroep aangevuld met een medewerker van de Corporate Dienst van V&W en een communicatieadviseur van ProRail.

3: Voor de ondersteuning en coördinatie van de uitvoering van het MJPO is een landelijk meld- en coördinatiepunt ingesteld bij RWS, dat de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) voorheen Dienst Weg- en Waterbouwkunde (DWW) uitvoert. De taken van dit meld- en coördinatiepunt betreffen onder andere: het vastleggen van gegevens, het coördineren van planning en voortgang, het verantwoorden, het informeren en overleggen met de betrokkenen zoals de regionale directies, de provincies, ProRail, NB-organisaties, onderzoeksinstituten, etc.

4: In de provinciale platforms vindt er afstemming plaats van de mogelijke oplossingen bij knelpunten, daaraan gerelateerde maatregelen en de financiering door alle betrokken instanties (provincies, waterschappen en de beheerders van de rijksinfrastructuur: RWS en ProRail) daadwerkelijke op te lossen. De provincies zijn hierin, gezien hun eigen infrastructuur en hun rol en verantwoordelijkheid bij de regionale aanpak, initiërend.

5: De provincies hebben de taak om de EHS (inclusief de Robuuste Verbindingen) te realiseren en zij voeren daarom de regie over de uitvoering van het MJPO. Daarnaast zorgen de provincies voor (plan)ontwikkeling, grondaankoop, inrichting en overdracht van natuur(ontwikkelings)gebieden.

6 en 7: Rijkswaterstaat diensten en ProRail zorgen als beheerder voor de realisatie van de concrete maatregelen in en rondom de infrastructuur.

8: DLG geeft in opdracht van de provincies invulling aan een gebiedsgerichte aanpak. Uit deze aanpak blijkt of er andere versnipperingsknelpunten zijn die geen betrekking hebben op de rijksinfrastructuur. Het MJPO biedt een gebiedsgerichte aanpak mogelijkheden om realisatie van gebiedsdoelen en gebiedsbudgetten te combineren, waardoor (kosten-)effectiviteit toeneemt.

## Programmering

De programmering voor de onderdelen Wegen, Water en Spoor worden aangeleverd door de provinciale platforms. Het landelijk coördinatiepunt bij DVS voegt de programmering bij elkaar tot een indicatief meerjarenprogramma. Dit programma wordt jaarlijks op genoemde onderdelen geactualiseerd. 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 RWS en ProRail vastgelegd. De projecten binnen RWS 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 RWS en ProRail gaat. In 2009 wordt het programma geëvalueerd.

Vanuit LNV zijn de bestuursovereenkomsten in het kader van het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) geïnitieerd. 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 opgenomen worden in de bestuursovereenkomsten. 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 410<sup>1</sup> 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.

---

<sup>1</sup> Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd.

## Bijlage B Overzicht 31-12-2007

### Knelpunten opgelost

Conform jaarverslag	Nummer	Provincie	Locatie	Voorziening	Onderdeel
2005	DR 13	Drenthe	N34, Eext/Terborgh	Kleine faunatunnels	Wegen
2005	NB 22	Noord Brabant	A58, Bosschenhoofd (Kibbelvaart)	aanpassen duiker	Wegen
2005	NB 30	Noord Brabant	A67, De Peel	3 dasentunnels en 1 kleine faunatunnel	Wegen
2005	UT 2	Utrecht	A28, N237, N227 en spoor- lijn Den-Dolder Amersfoort. Leusden	ecoduct Leusderheide	Wegen
2005	UT 10	Utrecht	A27, Huizen	loopplank en natuur- vriendelijke oevers	Wegen
2005	UT 15	Utrecht	A12, Linschoten	Doorgetrokken oevers bij kunstwerk	Wegen
2005	ZE 7	Zeeland	N58, Sluis/ Waterhoek	Ecoduiker	Wegen
2005	ZE 8	Zeeland	N58, Draaibrug	Ecoduiker	Wegen
2005	ZE 9	Zeeland	N58, De Lieter	Aanpassen brug	Robuuste Verbindingen
2005	ZH 15	Zuid Holland	A29, Hoeksche Waard	Aanpassen duiker	Wegen
2006	DR 2	Drenthe	A28 en Noord-Willems- kanaal, Heideheim	Faunatunnel, aanpassen onderdoorgang kanaal	Wegen
2006	FR 10	Friesland	A7, De Scheiding	Kleine faunatunnels	Wegen
2006	FR 12	Friesland	A6, Tjeukermeer	Aanleggen duikers en rasters	Robuuste Verbindingen
2006	GE 18	Gelderland	A15, Tiel	2 passages	Wegen
2006	NB 12	Noord Brabant	A4, Landgoed Zoomland	Ecoduiker	Wegen
2006	NB 19	Noord Brabant	A50, Oss	13 kleine faunatunnels, fietsecoduct	Wegen
2006	NB 21	Noord Brabant	A58, Wouw	2 ecoduikers	Wegen
2007	DR 7	Drenthe	N37, Runde	Grote faunatunnel, kleine faunatunnel	Wegen
2007	FR 4	Friesland	spoor Zwolle-Heereveen, Lindevallei	Rasters	Spoor
2007	FR 6	Friesland	A32, Tjonger	Onderdoorgang Tjonger loopplank en rasters	Wegen Spoor
2007	GR 1	Groningen	A7, Oude Diep	Faunatunnel	Wegen
2007	GR 2	Groningen	A7, Jonkersvaart	Aanpassen viaduct	Wegen

2007	GR 8	Groningen	N33, Duurswold	Aanleg stobbewal	Robuuste Verbindingen
2007	NB 18	Noord Brabant	A27, Werkendam Kreken A27	Natuurvriendelijke oevers onder viaduct	Wegen
2007	NB 29	Noord Brabant	A67 Bovenloop van de Aa	4 kleine faunatunnels, eco- duiker, aanpassen viaduct	Wegen
2007	ZE 6	Zeeland	N58, Schelde-Rijn verbinding	Fauna uittreedt punt	Robuuste Verbindingen
2007	ZE 14	Zeeland	N60, Hulst	Loopplank onder brug	Wegen
2007	ZE 15	Zeeland	N61 Derde brug Zaamslag	Aanpassen brug	Wegen
2007	ZH 7	Zuid Holland	A29, Ventjagersplaat	Aanpassen schapentunnel	Wegen

### Knelpunten per eind 2007 gedeeltelijk opgelost

Conform Jaarverslag	Nummer	Provincie	Locatie	Voorziening	Onderdeel
2007	DR 1A	Drenthe	N33, Deurzerdiep	Kleine faunatunnel, aanpassen oevers	Wegen
2007	DR 10A	Drenthe	A28, Hoogeveen/ Oude Diep	Rasters	Wegen
2007	FR 11A	Friesland	A32, Nieuwe Pomsloot	Rasters	Wegen
2007	GE 9	Gelderland	Twentekanaal, Lochem	Milieuvriendelijke oever	Water
2007	GR 9A	Groningen	N33, Holwierde	Aanpassen brug	Wegen
2007	NB 1A	Noord Brabant	A2, De Mortelen	Ecoduct	wegen
2007	NB 7B	Noord Brabant	A2, Groote heide	3 kleine faunatunnels, aanpassen viaduct	Wegen
2007	NB 9A	Noord Brabant	N69, Leenderbos- De Kempen	1 kleine faunatunnel, kleinwildrasters	Wegen
2007	NB 23B2	Noord Brabant	A27, Boswachterij Drost	Amfibietunnel	Wegen
2007	OV 12A	Overijssel	A1/ A35 Borne/Azelo	grote passage onder A35	Wegen
2007	ZH 10A	Zuid Holland	N11, Binnenpolder	Ecoduiker	Spoor
2007	ZH 11A	Zuid Holland	A4, Hoogmade	Ecoduiker	Spoor

## Bijlage C

### Nationaal geprioriteerde knelpunten

MJPO	Provincie	Locatie	Type infra	Maatregel	Status 31-12-2007
nr					
FL 2	Flevoland	Ooievaarsplas / Lepelaarstocht			
FL 2A			A6	Nog nader te bepalen in 2008	voorbereiding
FL2B		Lelystad-Almere	spoor	Nieuw tunnel onder spoor	voorbereiding
GE 1	Gelderland	Midden-Veluwe			
GE 1A		Hoog Buurlo	A1	Ecoduct; leg 2009-2012	voorbereiding
GE 1B		Maanschoten, locatie nader te bepalen	A1	ecoduct, locatie nader te bepalen	
GE 1C		Barneveld - Stroe	A1	faunabuis	niet wenselijk
GE 1D		Barneveld - Stroe	A1	3x faunabuizen	niet gestart
GE 1E		Kootwijk - Beekbergen	A1	aanpassing tunnel	niet gestart
GE 1F		Kootwijk - Beekbergen	A1	aanpassingen onder viaducten	
GE 1G		Amersfoort- Apeldoorn	spoor		
GE 3	Gelderland	Kabeljauw			
GE 3A		Kabeljauw	A50	ecoduct; aanleg 2009-2010	voorbereiding
LI 5	Limburg	Zaarderheike		start in 2012 ivm gebiedsgerichte aanpak	
LI 5A			A67	ecoduiker, kleine faunapassage, 4 dassentunnels	
LI 5B			A73		
LI 5C			spoor		
LI 19	Limburg	Nagelbeek			
LI 19A		Spaubeek, Nuth	A76	onderdoorgang	
LI 19B			A76	uitbreiding onderdoorgang	niet gestart
LI 19C		Sittard-Heerlen	Spoor		
LI 21	Limburg				
LI 21A		Kruisberg	A2	ecoduct	voorbereiding
LI 21A2		Kruisdonk / Geuldal	A2		
LI 21A3			A2 / A79		
LI 21B			A79		
LI 21C		Julianakanaal	water	Faunauitredplaatsen, ecoduiker, looprichels	voorbereiding
LI 21D		Maastricht-Sittard	spoor		
LI 21E		Maastricht-Heerlen	spoor		

MJPO	Provincie	Locatie	Type infra	Maatregel	Status 31-12-2007
nr					
NB 1	Noord-Brabant	De Mortelen			
NB 1A		Het Groene Woud	A2	ecoduct	gereed
NB 1B			A2/A58, knooppunt	kleine faunatunnel	
NB 1C		Den Bosch-Eindhoven	spoor		
NB 5	Noord-Brabant	Beekdal van de Reusel			
NB 5A			A58	kleine faunatunnel	voorbereiding
NB 6	Noord-Brabant	Kerkeindse heide			
NB 6A			A58	3 kleine faunatunnel, aanpassing duiker	voorbereiding
NB 6B		Wilhelminakanaal	Water	faunautreedplaatsen	gereed
NB 7	Noord-Brabant	Groote heide			
NB 7A		Groote heide	A2	ecoduct,	voorbereiding
NB 7B		Leenderheide	A67	3 kleine faunatunnels, aanpassen viaduct	gereed
NB 7C		Zevenhuisense Heide		2 kleine faunatunnels	niet gestart
NB 7D		Eindhoven-Maastricht	spoor	2 aangepaste tunnels	
NB 9	Noord-Brabant	Leenderbos-De Kempen			
NB 9A		Plateaux Pelterheggen	N69	1 kleine faunatunnel, kleinwildrasters	gereed
NB 9B		Malpiebergsche Heide	N69	ecoduct	
NB 9C		Bos van Aalst en Waalre	N69	5 kleine faunatunnels	
NB 9D		Dommel	N69	ecoduiker	
NH 1	Noord-Holland	Bosberg			
NH 1A			A27	ecoduct	voorbereiding
NH 1B		Utrecht-Hilversum	spoorlijn	ecoduct	voorbereiding
UT 1	Utrecht	Doorn		ecoduct en 3 faunatunnels	
UT 1A		Utrecht-Arnhem	spoor	ecoduct en diverse kleine faunamaatregelen	voorbereiding
UT 1B		Heidestein 1	A12	kleine faunatunnel	
UT 1C		Heidestein 2	A12	kleine faunatunnel	
UT 1D		Heidestein 3	A12	kleine faunatunnel	
UT 3	Utrecht	Huis ter Heide			
UT 3A		Huis ter Heide	A28	ecoduct	voorbereiding

## Bijlage D

### Betrokkenen MJPO

Organisatie	Contactpersoon	e-mail adres
Dienst Landelijk Gebied, concernstaf	Mark Dormans Piet Sinke	m.dormans@minlnv.nl p.sinke@minlnv.nl
Dienst Landelijk Gebied Oost	Cees Zwaan	c.zwaan@minlnv.nl
Dienst Landelijk Gebied Noord	John Tukker	j.tukker@minlnv.nl
Dienst Landelijk Gebied West	Peter Lommerse	p.lommerse@minlnv.nl
Dienst Landelijk Gebied Zuid	Nol van Rijssel	a.w.a.vrijssel@minlnv.nl
Ministerie LNV Centraal/N	Ruben Post	r.post2@minlnv.nl
Ministerie LNV Noord	Kees van den Brand	c.van.den.brand@minlnv.nl
Ministerie LNV Oost	Flores Boom	f.boom@minlnv.nl
Ministerie LNV West	Desire Karelse	j.j.h.g.d.karelse@minlnv.nl
Ministerie LNV Zuid	Vanessa Silvertand	v.g.k.silvertand@minlnv.nl
ProRail	Johan Meier Greet Eijkelenboom Marlon Ransing Mariette van Rooij	johan.Meijer@prorail.nl greet.eijkelenboom@prorail.nl marlon.ransing@prorail.nl mariette.vanrooij@prorail.nl
Provincie Drenthe	Akke Kooij	a.kooij@drenthe.nl
Provincie Flevoland	Carolien Visser Albert de Graaf	visser@flevoland.nl graaf@flevoland.nl
Provincie Friesland	Menko Groeneweg	m.groeneweg@fryslan.nl
Provincie Gelderland	Bram Vreugdenhil	a.vreugdenhil@prv.gelderland.nl
Provincie Groningen	Brigitte van Berkel	b.m.van.berkel@provinciegroningen.nl
Provincie Limburg	Sabine de Jong	s.de.jong@prvlimburg.nl
Provincie Noord Brabant	Eddy van Nieuwstraten	enieuwstraten@brabant.nl
Provincie Noord Holland	Yvonne Hermans	hermansy@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	jjp.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	Francis Smeltekop	francis.smeltekop@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	erik.van.langen@rws.nl
Rijkswaterstaat Zuid Holland	Marius Teeuw	marius.teeuw@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 Bouwdienst	Martijn de Haan	Martijn.de.haan@rws.nl
Ministerie V&W/DGP	Ruthger Smit	ruthger.smit@minvenw.nl

provincie Drenthe

Provincie Noord-Brabant



Ministerie van Verkeer en Waterstaat



PROVINCIE

Noord-Holland



Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

provinsje fryslân  
provincie fryslân

provincie Overijssel



provincie  
Gelderland

provincie Utrecht



Rijkswaterstaat



ProRail

provincie limburg



dienst landelijk gebied  
voor ontwikkeling en beheer

### Colofon

Het Meerjarenprogramma Ontsnippering is een gezamenlijk uitvoeringsprogramma van de ministeries van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV), Verkeer en Waterstaat (VenW), 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](mailto:info@mjpo.nl)

Internet: [www.mjpo.nl](http://www.mjpo.nl)

Oplage:

350

Uitgave:

MJPO, mei 2008

