

Natuur langs de snelweg – Karina Vink



(Foto: Waterbergingsbassin A1 in droge tijden)

Al laten de 5109 kilometers aan snelweg in Nederland de menselijke drang om de ruimtelijke omgeving te vormen naar zijn wens goed zien, echt natuurlijk doet een blok graniet met vulstof, bitumen en brekerzand met miljoenen CO² en fijnstof uitstotende voertuigen per jaar niet aan. Toen ik dacht aan mogelijke combinaties van natuur en snelweg, stelde ik mij de mol voor die wordt gedwongen zijn huis te bouwen tussen straat en sloot, de buizerds die roadkill verorberen, en de waarschuwingsborden voor overstekend wild die worden geplaatst waar we verwachten dat herten de ecoducten missen.

Ik gebruik echter regelmatig de snelweg om de natuur juist op te zoeken, vooral tijdens kortemouwen-weer. Als ik dan eenmaal in de file sta, laat de reflectie in de achteruit van de bumperklevende voorganger vaak een heldere lucht zien, slechts doorkruist met een dampspoor van een vliegtuig. Het vrije gevoel om te gaan waar ik wil is even kwijt, maar nu heb ik wel de kans om opzij te kijken, naast de snelweg. Ik zie wat groen gras en een paar bomen, een rustige plek om te picknicken en plassen, een kans om energie op te doen voor zowel mens als voertuig. Is de natuur langs de snelweg niets meer dan landschappanorama's onderbroken door tankstations?

Als ik langer kijk, zie ik ook de bermen tussen de rijstroken volgroeid met gras en kruiden. Dat er niet overal begroeide bermen zijn, is niet alleen een ruimtelijke keuze, maar deels ook een financiële. Steven IJzer, een trainee bij Rijkswaterstaat die zich bezig houdt met Life Cycle Costing, heeft mij uitgelegd dat er naast keuzes met betrekking tot risico's en prestatie ook economische keuzes komen kijken bij de aanleg en onderhoudsstrategieën van wegen. Hij nam een snelwegberm als voorbeeld: "Het gaat om het maken van keuzes die je kosten gedurende de rest van de levenscyclus bepalen. Leg je een berm zodanig aan dat je deze eenvoudig bij kunt houden met alleen een grasmaaier of moet er iemand met een bosmaaier om vangrailpalen heen maaien? Het laatste kost natuurlijk extra geld in onderhoud, maar is wellicht goedkoper in aanleg. Is 10 cm grashoogte het maximum omwille van veiligheid, of mag ik het laten groeien tot een hoogte waarbij het minder vaak gemaaid hoeft te worden en meerwaarde voor ecologie biedt? Goede beheersing van Life Cycle Cost gaat erover dat gaandeweg het ontwerp-, realisatie- en beheerproces de keuzeruimte (en dus de mogelijke invloed op de daadwerkelijke kosten) steeds verder wordt ingeperkt. Je moet dit soort afwegingen dus zo vroeg mogelijk in je ontwikkeltraject doen." Ook al is het mogelijk dat de aanleg van snelwegen en de bijkomende bermkeuzes de natuur verminderen, ik heb ontdekt dat bermen onverwacht meer natuur ten dienste kunnen zijn.



(Foto: Natuur langs de snelweg: A1, 18 maart 2011, hectometerpaal 168.4)

Mieke Boode van schaapskudde Twente had afgelopen maart de zware taak een dood schaap af te voeren naar de Rendac voor vernietiging. “Het was een ouder lam, er was niet genoeg eten voor hem. Het is niet anders. Het is al de vijfde”, vertelde ze mij gelaten. Door de strenge winter was er te weinig voedsel beschikbaar op het terrein van de kudde zelf. Gelukkig was er niet alleen maar slecht nieuws. “De gemeente Oldenzaal laat ons hier langs de snelweg bijvoeren. Volgende week kunnen we nog naar de andere kant van de brug, daarna kunnen we hopelijk bij de gemeente Hengelo terecht.” Elke dag werd een nieuwe strook gras afgezet met schrikdraad, waar de schapen konden grazen, wat de gemeente gelijk in maaikosten scheelt. Deze constructie laat de natuur de natuur helpen. Wanneer het laatste stukje A1 dat vandaag de dag Nederland met Moskou verbindt niet was aangelegd, hadden de schapen elders hun heil moeten zoeken.



(Foto: Natuur op de snelweg: A1, 26 augustus 2010, kilometerpaal 174.5 - Hart van Nederland)

Afgelopen jaar werd 6 kilometer verderop na hevige regenval de A1 bij de Duitse grens in beide richtingen afgesloten. De oorzaak van het zwembad wat zich vormde op de rijstroken lag in een doorgebroken dijk van een naastgelegen waterbergingsbassin, dat de hoeveelheid neerslag niet aankon. Hoewel dit stuk natuur naast de snelweg erg duurzaam en technisch doordacht was aangelegd, waren de uitgangswaarden voor regenval nog niet ingesteld op de hoeveelheden die nu worden geschaard onder klimaatverandering. Normaal valt er 60 mm neerslag in de hele maand augustus, nu viel dat in 3 uur. Natuur langs de snelweg is niet dus alleen mooi en nuttig, het kan ook leiden tot grote veiligheidsproblemen.



(Foto: Natuur wordt de snelweg: toekomstige A4, 10 april 2011, geen hectometerpalen)

Op bezoek bij een vriend in Delft word ik herinnerd aan een andere gebeurtenis van afgelopen jaar. Het besluit over in welke vorm de A4 tussen Schiedam en Delft gaat worden aangesloten is eindelijk genomen. Er is gekozen voor een (half) ondertunnelde uitvoering waarbij de snelweg zelf onzichtbaar blijft in het landschap. Samen met de investeringen in natuur en ecopassages lijkt het een waardig alternatief leefgebied te gaan vormen voor de huidige fazanten, honingbijen en uitgelaten honden. Het verhoogde tracé gecreëerd in 1972 zal verdwijnen, en daarmee verdwijnt ook de kans op een extra evacuateroute bij een eventuele overstroming van dijkkring 14. De meeste woningen in de binnenstad van Delft staan slechts een decimeter boven NAP en zouden bij een dergelijke overstroming niet bewoonbaar blijven. De kans hierop is natuurlijk gering maar de gevolgen zijn groot. Zeker is dat deze uitwerking van de A4 extra werkgelegenheid oplevert en de aangename landschapsbeleving zoveel mogelijk behouden zal blijven.

Natuur en snelweg zijn een veelzijdige combinatie. Behalve mogelijke versterking van natuur heb ik veiligheidsproblemen en gemiste kansen gezien. Ik verwacht dat een verdere toename in het aantal natuurrecreanten zal leiden tot de aanleg van meer snelwegen. Zou ik als natuurliefhebber tegen deze ontwikkeling moeten zijn? Ik vind van niet. Natuur moet je beleven, en dan moet je er wel eerst kunnen komen. Het liefst carpoolend met zoveel mogelijk mensen natuurlijk. Als er tijdens de reis al natuur langs de snelweg te bewonderen is, wordt de ervaring alleen maar versterkt. Daarom is deze natuur juist extra belangrijk voor de mensen die verder geen contact hebben met de natuur.

Karina Vink heeft sinds 2008 40.000 km afgelegd in een Opel Corsa Eco op weg naar de (menselijke) natuur.