

De taludmaaiers die Wallaard Groen inzet, zijn op afstand bestuurbaar en hebben een schijvenmaaier of opruim-aanbouwdeel.



Robin Castelijns

‘De gedragscode verbiedt klepelmaaien – volgens mij ten onrechte’

Ecologie en het spoor

‘We kunnen zo’n beetje alles, behalve huizen bouwen’, lacht Robin Castelijns van Wallaard. Dit familiebedrijf verzorgt aanleg, beheer en onderhoud van de buitenruimte, zowel boven als onder de grond. De belangrijkste werkgebieden zijn langs het spoor, op (groene) daken, in het groen en in de infra; de tak ‘spoor’ heeft zich de laatste drie jaar het sterkst ontwikkeld. Desondanks heeft Castelijns het nodige aan te merken op de gedragscode die ProRail hanteert.

Auteur: Heleen Kommers

‘Voorheen bracht ProRail het groen onder bij PGO-aannemers, zoals VolkerRail of StruktonRail’, zo begint Castelijns het gesprek. PGO staat voor ‘prestatiegericht onderhoud’.

‘Die partijen voeren ál het onderhoud langs het spoor uit: van spoorbanen en ballastbed tot elektra en bovenleidingen, en dus ook aan het groen langs het spoor. Daarvoor namen

ze meestal een onderaannemer in de arm. Wallaard is daar één van.’

Meer Natuur in de Berm

Castelijns vervolgt: ‘Je was, oneerbiedig gezegd, slechts een “frequentieboer”. Je moest een keer maaien en een onkruidronde uitvoeren en klaar was je weer. Tót ProRail een jaar of drie geleden besloot meer in te zetten op ecologie en biodiversiteit. Het groenonderhoud werd losgekoppeld van het PGO en uitbesteed aan groenaannemers. Hier kwamen de Meer Natuur in de Berm-contracten uit voort. Men begon in Zeeland, Rijn en Gouwe en Drenthe. Wallaard Groen won de aanbesteding in het gebied Rijn en Gouwe en werd tweede in zowel Zeeland als Drenthe.’

Zorgplicht: schade voorkomen

En dan begint het werk. Groenaannemers moeten daarbij rekening houden met zowel de Omgevingswet als een gedragscode. De Omgevingswet omvat onder meer de wet- en regelgeving rond flora en fauna. Die stelt dat wie buiten werkt altijd een zorgplicht heeft. Personeel van groenaannemers moet daarom minimaal het certificaat Wet natuurbescherming niveau 1 hebben. Daarbij hoort het bijhouden van logboeken over het groen langs het spoor en het uitvoeren van quickscans voordat er begonnen wordt met werkzaamheden in bijvoorbeeld hoog gras of in een haag. Zo moet schade aan flora en fauna zoveel mogelijk worden voorkomen.

Gemiste kans

De gedragscode waaraan de groenaannemer zich te houden heeft, kan die van Rijkswaterstaat, een gemeente (Stadswerken) of een waterschap zijn. In dit geval heeft Wallaard Groen te maken met de gedragscode van ProRail. Castelijin: 'Die is opgesteld door ecologen en verbiedt klepelmaaïen. Momenteel is dat een punt van discussie, net zoals je bij de waterschappen zag. Rijn en Gouwe is een voedsaam gebied met veel klei, veen, water en een slechte draagkracht. Wil je daar ecologisch maaibeheer toepassen, dan moet je de grond eigenlijk verschralen. Dat staat natuurlijk haaks op elkaar. Daarnaast zijn de gebieden langs het spoor in meerdere delen van Nederland, ook in Rijn en Gouwe, erg steil en smal. Het maaiveld is zeer ongelijk en de bermen liggen vaak vol ballast en achtergebleven spoormaterialen zoals bouten, moeren of klemmen. Dit maakt de uitvoering met schijvenmaaiers of messen-

'De gedragscode verbiedt klepelmaaïen, maar dat is momenteel een punt van discussie'

balk extreem lastig, maar bovenal zeer gevaarlijk voor onze medewerkers. Toch moet volgens het contract ook op deze locaties ecologisch beheer toegepast worden. Dit is arbotechnisch echt niet verantwoord; wij kunnen onze medewerkers op deze wijze geen veilige werkplek bieden.' In de voorselecties eiste ProRail dat de groenaannemer Kleurkeur-gecertificeerd is, wat Wallaard Groen is. In de aanbesteding en de uitvoering zie je dat volgens Castelijin echter nergens terug. Een gemiste kans, vindt hij. 'Want waren we van Kleurkeur uitgegaan, dan waren we tot de conclusie gekomen dat ecologisch beheer niet overal mogelijk is. Bijvoorbeeld in bermen die niet breder zijn dan anderhalve meter of op plaatsen waar de veiligheid van de mens zwaarder weegt dan de flora en fauna. Nu moesten we machines ontwikkelen die nog niet eerder zijn gebruikt voor dit type werk. Dat brengt ons weliswaar innovatie, maar er hangt wel een flink prijskaartje aan en de werking moet proefondervindelijk aangetoond worden.'

'Ecologisch niet verantwoord'

Castelijin vertelt over de robotmaaiers die Wallaard Groen nu inzet. 'Die zijn op afstand bestuurbaar en hebben een schijvenmaaier of opruim-aanbouwdeel. Nadat het gemaaide groen drie tot vijf dagen is blijven liggen, ruimen we het op. Dat is niet alleen arbeidsintensief, terwijl er al een tekort aan mensen is, maar ook belastend voor de ondergrond met de toch al slechte draagkracht. Je creëert drie à vier werkgangen en daarmee heel veel structuurbederf. Dat is ecologisch echt niet verantwoord! Klepelen vergt maar twee keer per jaar één werkgang. Helaas komen er steeds meer "laptop-ingenieurs" in Nederland. Die zitten geconserveerd achter een bureau en komen nooit meer buiten. Ze bedenken iets zonder dat dit ooit in de praktijk getoetst wordt of überhaupt besproken wordt met iemand uit de praktijk. Het zou beter zijn als er bijvoorbeeld meer marktconsultaties worden gehouden.'

Spoeling wordt dun

Ons land heeft honderden kilometers spoor, dat als een corridor door het landschap loopt.

Daar valt veel aan biodiversiteit te winnen. Het spoor verbindt letterlijk alles met elkaar. 'Wat er fout gaat, is dat Nederland 23 spoorgebieden heeft, waarvan het de bedoeling is dat er 20 met een Meer natuur in de Berm-contract komen. De teller blijft nu bij acht steken. Die gaan allemaal uit van dezelfde gedragscode en moeten allemaal voor honderd procent ecologisch gemaaid worden, terwijl de situatie overal verschilt. De ene plek is heuvelachtig, de andere vlak, de grond is kleiachtig of juist zanderig, er is veel of weinig water en ga zo maar door. Ecologisch beheer is geen eenheidsworst, maar vraagt juist maatwerk. En hoe zit het met de veiligheid van de persoon die het moet gaan doen?'

Castelijin: 'Ook gaan de percelen met meerdere tegelijk weg; dat gaat om een enorm gebied. Ga er maar aan staan, zo'n enorme workload met de weinige handen die je hebt. De budgetten liggen niet in lijn met de werkzaamheden: er is geen rekening mee gehouden dat de machines en mensen er niet zijn én de risico's zijn toegenomen. De spoeling van groenaannemers die zich inschrijven wordt zo erg dun. Wie gaat er dan zorgen dat onze treinen veilig kunnen blijven rijden? De zogenaamde kostendeskundigen die de budgetten berekenen, zijn eigenlijk dataverzamelaars die een inschatting maken op basis van een paar oude maaicontracten.' Castelijin vertelt er wel bij dat ProRail de kritiek kan waarderen, luistert en open het gesprek aangaat. 'En dan kom je ergens!'

““Laptop-ingenieurs” bedenken iets zonder dat dit in de praktijk getoetst wordt of besproken wordt met iemand uit de praktijk”



BE SOCIAL
Scan, lees & deel!