

Heuvelrug in Goede Banen – een vitaal voorbeeldproject.

Het Collectief: samenwerkende organisaties, landgoederen en bewoners Utrechtse Heuvelrug.
14 november 2016 (Aan PS Utrecht verzonden op 15 december 2016)

Samenvatting

1. Een krachtige gebiedsvisie is beschikbaar. De Provincie Utrecht (PU) en de Gemeente Utrechtse Heuvelrug (GUH) hebben een structuurvisie waarin Groen de noodzakelijke voorwaarde is voor Vitaliteit: Groen dus Vitaal. Deze visie biedt een geweldige kans voor PU en GUH om een gidsfunctie inhoud te geven.
2. Een geïsoleerde probleembenadering leidt echter tot onomkeerbare schade. Bij recente projecten, zoals de mogelijke ondertunneling van het spoor bij Maarsbergen en de gedachte over een turborotonde bij Leersum blijkt dat de visies van PU en GUH niet vertaald worden naar concreet beleid. Sterker nog, enige verwijzing naar de eigen visies ontbreekt. Nooit eerder was de urgentie om de eigen visie te vertalen zo groot als thans. Immers, bij doorgaan op de ingeslagen weg zal – ongewild – stapsgewijs het fundament onder een groene, dus vitale, Heuvelrug voorgoed verloren gaan.
3. De GUH en de PU hebben nu de unieke kans om hun visie te concretiseren. Een integrale benadering van mobiliteit, natuur, cultuur en economie is vereist: integraal zodat opeenvolgende besluiten in onderlinge samenhang worden gezien en gewogen. Het gedeelte van de GUH, ruwweg gelegen tussen de hoekpunten ecoduct Mollenbos, ecoduct Rumelaar, de dorpskern Leersum en de dorpskern Doorn – en de daarbinnen gelegen hoofdwegen A12, N226, N225 en N227 - vanaf hier genaamd het gebiedskwadrant MRLD (Mollebos, Rumelaar, Leersum, Doorn) leent zich door haar omvang, aard (rijkdom aan natuur en cultureel erfgoed) en ligging binnen het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug, uitstekend voor een voorbeeldproject van concretisering van vooruitstrevend en op duurzaamheid geschoeid beleid.
4. Start met verluwen van het verkeer binnen het kwadrant MRLD. Bij een GUH die haar vitaliteit ontleent aan haar groene karakter vormt verluwing van het verkeer het fundament onder verder beleid. Duurzame mobiliteit kan verkregen worden door omleiden van bovenregionaal verkeer om de Heuvelrug, verlagen van de maximumsnelheid op de N-wegen - die daartoeop elementen dienen te worden heringericht - en beter verdelen van het alsdan resterende verkeer over het beschikbare N-wegennet. Pas daarna dient additionele infrastructuur te worden overwogen en vorm gegeven, in lijn met de in eigen visies genoemde stappenplannen.
5. Vervolg met ontsnipperen van de natuur binnen het kwadrant MRLD. Het groene karakter wordt in belangrijke mate bepaald door de natuur. Duurzame natuur vereist biodiversiteit. Daartoe is ontsnippering essentieel. Ecopassages, mits zorgvuldig ingepast in de omgeving en deel uitmakend van een integrale aanpak, kunnen hier een belangrijke ondersteunende rol in vervullen ten behoeve van flora en fauna.
6. Bouw uit met inzet op duurzame economie en betrek bewoners en bezoekers. Stimuleer de bouw van duurzame huizen op inbreidingslocaties, help duurzaam ondernemerschap en zet in op lokaal verankerde middenstand, geef cultuurhistorie de ruimte om op lange termijn te renderen, houd sport en spel dicht bij het groene karakter van de Heuvelrug en veranker horeca en hotellerie in belangrijke mate lokaal. Creëer een (straat)beeld dat het unieke karakter van de Heuvelrug herkenbaar weerspiegelt en daardoor bewoners en bezoekers enthousiasmeert en betreft.

Heuvelrug in Goede Banen

De Provincie Utrecht (PU) en de Gemeente Utrechtse Heuvelrug (GUH) hebben in hun structuurvisies expliciet gekozen voor een groene Heuvelrug, vanuit de gedachte dat deze juist daardoor vitaal blijft: Groen dus Vitaal [1], [2]. Essentieel in de visie is de combinatie van zeldzame natuur, geologie en rijke cultuurhistorie, centraal gelegen in Nederland. Dit karakter dient volgens GUH [1] en PU [2] dan ook behouden en versterkt te worden, zonder overigens met de rug naar de toekomst te gaan staan.

Echter, uit het verloop van de discussies over de ondertunneling van het spoor bij Maarsbergen en een turborotonde bij Leersum blijkt dat de fraaie structuurvisies in de praktijk niet tot uitvoering komen [3] en zelfs niet herkenbaar zijn als leidraad bij besluitvorming [4]. De groep Heuvelrug in Goede Banen heeft naar zowel GUH als PU kenbaar gemaakt hierover grote zorg te hebben. Immers, het zonder integraal plan oplossen van lokale mobiliteitsproblemen met extra infrastructuur is een heilloze weg [4] die uiteindelijk het fundament onder en groene dus vitale GUH definitief weg zal slaan.

Daarom wordt hier, op verzoek van meerdere partijen, een aanzet tot integrale aanpak gegeven. Het vertalen van de eigen visies van GUH en PU is urgenter dan ooit: de Heuvelrug kan niet alles voor iedereen zijn. In het navolgende zal gesproken worden over het gebiedskwadrant MRLD (Mollebos, Rumelaar, Leersum, Doorn). Dit is het gedeelte van de GUH, dat ruwweg is gelegen tussen de hoekpunten ecoduct Mollenbos, ecoduct Rumelaar, de dorpskern Leersum en de dorpskern Doorn en de daarbinnen gelegen hoofdwegen A12, N226, N225 en N227. Het gebiedskwadrant MRLD biedt vanwege de centrale, cruciale ligging binnen het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug, de sterk vertegenwoordigde en kwetsbare natuur, de ligging van de ecoducten over de A12 en de geplande ecoducten over de N226 en N227 een unieke kans om de structuurvisies van de PU en de GUH te vertalen naar concreet beleid. Een voorbeeldproject voor vooruitstrevend en op duurzaamheid geschoeid beleid, dat bij succes verder kan worden uitgerold.

De uitwerking van de structuurvisies van GUH en PU, onlosmakelijk verbonden en dus integraal uit te voeren, behelst:

1. Start met verluwen van het verkeer als fundament voor duurzame vitaliteit,
2. Vervolg met ontsnipperen van de natuur ten behoeve van biodiversiteit,
3. Bouw verder uit met inzet op duurzame economie en herkenbaarheid van het gebied.

1. Start met het verluwen van het verkeer als fundament voor duurzame vitaliteit.

Omdat de economische vitaliteit van de GUH sterk is verbonden met het groene karakter kan de oplossing voor duurzame mobiliteit niet gezocht worden in verkeer aanzuigende nieuwe infrastructuur [4]. Doorbreek de negatieve spiraal van steeds meer verkeer en infrastructuur. De GUH en de PU kunnen de - door hen genoemde - zevensprong van Verdaas hanteren, [2]:

- Leid bovenregionaal verkeer om, zoals gesteld in de Structuurvisie 2030. Leid de bovenregionale passant met verbeterde wegbewijzing om de Heuvelrug heen. Benoem duidelijke Noord-Zuid en Oost-West verbindingen voor bovenregionaal verkeer. Voor Noord-Zuid de N233 (Oostzijde Heuvelrug) en de N229 (Westzijde Heuvelrug, zie pagina 66 [1]) en de A12 als Oost-West verbinding.
- Verlaag de snelheden binnen het gebiedskwadrant MRLD. Door de maximum snelheid, op de N-wegen binnen het kwadrant, terug te brengen van 80 km/uur naar 60 km/uur vermindert de luchtverontreiniging (deels door gelijkmatiger verkeersstroom) [5], daalt de geluidhinder [5] met 2-4 dB(A) [6], daalt het aantal ongelukken en de kans op letsel [5], in de praktijk met wel 80% [7] en daalt het aantal aanrijdingen met wild [8], tot 80% [9]. Bovendien wordt de bovenregionale passant ontmoedigd de N-wegen dwars door het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug te gebruiken terwijl het lokale verkeer met zijn kleine afstanden slechts een fractie tijdsverlies oploopt (15 seconden per kilometer). Het handhaven van deze snelheidsverlaging vraagt om flankerend beleid via de weginrichting en dergelijke [8], [10].

- Verdeel regionaal verkeer evenwichtig. Wanneer er onderling gelijkwaardige alternatieve routes beschikbaar zijn zal het verkeer het beschikbare N-wegen netwerk optimaal benutten. Zet dus niet in op één centrale route, die leidt namelijk altijd tot een toekomstige flessenhals. Gebruik N224, N225, N226 en N227 gelijkwaardig dus zorg voor alzijdige aansluiting van de N227 op de A12 zodat de afwikkeling van het, na omleiden resterende en door snelheidsbeperking vertraagde verkeer, gelijkmatig verdeeld wordt.
- Dimensioneer tunnels en dergelijke in samenhang met de eerdere maatregelen. Een tunnel, zoals bij het passeren van de het spoor bij de N226 in Maarsbergen kan om verkeersveiligheidsredenen noodzakelijk zijn. Echter, bij een beperkte verkeersdruk, na omleiden, vertragen en herverdelen van het verkeer binnen het gebiedskwadrant MRLD, kan de dimensionering van de tunnel met bijbehorende infrastructuur, en daarmee de ingreep in de omgeving, worden beperkt. Dit in lijn met de uitgangspunten van zowel PU (Zevensprong van Verdaas) als GUH (bedachtzaamheid, pagina 26 [1]). Te denken valt aan een tunnel met twee rijstroken en een ontwerpsnelheid van 50 km/uur – passend bij de snelheden bij het aanrijden naar en afrijden van de tunnel - waardoor de omvang beperkt kan zijn en de inpasbaarheid in de omgeving optimaal. Dit laatste is gezien het unieke karakter van de Heuvelrug zeer gewenst [3].

2. Vervolg met het ontsnipperen van de natuur ten behoeve van biodiversiteit.

Natuur ontleent haar vitaliteit aan de biodiversiteit van flora en fauna. Die biodiversiteit kan alleen bestaan bij aaneengesloten gebieden. Ontsnippering is daartoe het antwoord.

Verkeerskundige ingrepen zoals genoemd dienen hand in hand te gaan met ontsnippering, want "hard blijven rijden want er zijn toch ecoducten" gaat niet werken. Het onderwerp is ook binnen de GUH al jaren geleden geagendeerd [11]. Daarom:

- Maak de N-wegen inherent vriendelijker voor grote zoogdieren, waaronder ree, das en marter door verlagen van de maximumsnelheid op de N-wegen naar 60 km/uur. Dit reduceert het aantal aanrijdingen aanzienlijk [12] en heeft tal van overige positieve effecten, zie daarvoor ook de paragraaf mobiliteit van dit document.
- Vergroot de oversteekbaarheid van de N-wegen ook voor reptielen, amfibieën en insecten, die van alleen snelheidsverlaging onvoldoende profiteren,
 - door plaatsen van zorgvuldig in het landschap ingepaste ecoducten op de N226 en N227 die samen met de A12 ecoducten Mollenbos en Rumelaer voor een vitaal kwadrant kunnen zorgen zoals dat ook op de Veluwe [13] en elders [14] succesvol is gerealiseerd. Realiseer waar zinvol additionele,
 - wildwaarschuwingssystemen die kostentechnisch interessant [15] zijn en al succesvol worden toegepast [16] en positief beoordeeld in het Meerjarenplan Ontsnippering (MJPO) [17].
- Minimaliseer de verstoring van de optische en praktische natuurbeleving voor bewoners en recreanten door natuurlijk ontwerp van de ecopassages en beperk het gebruik van rasters en hekken, haalbaar door de snelheidsverlaging op de N-wegen binnen het kwadrant MRLD.
- Maak werk van strategische inrichting en beheer van natuur. De vaak genoemde kwetsbare natuur is ook daadwerkelijk kwetsbaar en vraagt om gericht beheer. Onder meer het vernatten van het gebied en het verbinden van bestaande heischrale vegetaties (cruciaal voor levensvatbare populaties van de daaraan verbonden dieren) vragen om concrete actie. Bovendien dienen de laanstructuren (bermen, monumentale bomen, wallenpatronen e.d.) met respect voor ecologie (dus niet jaarlijks verwijderen van alle gevallen blad noch ondoordacht opsnoeien, zie de daardoor deplorabele staat van vele laanbomen) en cultuurhistorie beheerd te worden.

Landbouw heeft een directe interactie met de natuur. Stimuleer landbouw die op regionale en duurzame grondslag werkt en daardoor bijdraagt aan het groene karakter en dus niet de natuurlijke omgeving uitput, die de vitaliteit bevordert doordat werkprocessen, producten en distributie gezondheid voor alle betrokkenen waarborgen.

- Stimuleer lokale producten voor lokaal gebruik. Zo wordt de verbondenheid met de Heuvelrug bekrachtigd en blijft de werkgelegenheid behouden [18].

- Integreer agrarisch ondernemen en recreatie. Zodoende kunnen agrarische ondernemers het inkomen aanvullen en wordt de natuurminnende en economisch aantrekkelijke verblijfsrecreatie gestimuleerd [19].

3. Uitbouw met inzet op duurzame economie en herkenbaarheid van het gebied.

Bij Groen dus Vitaal past streven naar nul emissie economie en infrastructuur, lokaal verankerde middenstand en cultuurhistorie en tot participatie aanzettende herkenbaarheid. Dit betekent uitwerken van de visie naar concreet beleid. Enkele suggesties zijn:

- Streef naar nul emissie-economie en -infrastructuur.
 - Industrie en nijverheid. Groen krijgt inhoud door te streven naar nul emissie, dus geen licht-, lucht- dan wel geluidvervuiling, zoals al aangegeven in de structuurvisie van de GUH [1]. De vitaliteit wordt gewaarborgd door in te zetten op duurzame en innovatieve activiteiten (zoals dienstverlening). Stoot activiteiten met lage marge dan wel zware milieubelasting (zoals logistiek, afvalverwerking en dergelijke) af. Werk voor die laatste categorie samen met gemeenten die kiezen voor schaalvergroting en daarvoor al de infrastructuur hebben gerealiseerd, zoals Veenendaal en Ede.
 - Woningbouw. Streef naar duurzame bouwwijze van energiezuinige huizen die gebruik maken van groene energie. Bouw op inbreidingslocaties zodat de groene en rode contour bewaakt worden en vermijd korte termijn winstbejag waarbij de GUH begrotingsproblemen oplost met verkoop van grond buiten de rode contouren.
- Veranker middenstand, cultuurhistorie en recreatie lokaal.
 - Horeca, hotellerie en middenstand. Er zijn juist nu kansen voor kleinschalige, op circulaire economie gebaseerde horeca en hotellerie initiatieven [20]. Eenvoudigweg grootschalig bedden aanbieden, zonder historische verbinding met de Heuvelrug is niet alleen kansloos [21], zoals het faillissement van het Amrath Hotel in Maarsbergen heeft aangetoond, maar leidt tevens tot ongewenst ruimtebeslag en verrommeling. Groen blijven vereist inpassing van relatief kleinschalige winkels in de lokale kernen die gebruik maken van trends als "lokale producten en duurzaamheid".
 - Cultuur door functionaliteit behouden. De GUH is rijk aan cultuurhistorisch erfgoed. Gebouwen, buitenplaatsen en landgoederen dienen ruimte te hebben om dusdanig te worden benut, voor wonen, recreatie en bedrijvigheid, dat ze economisch rendabel kunnen zijn [22] en juist daardoor toekomst hebben en blijven bijdragen aan de uniciteit van de Groene dus Vitale Heuvelrug [23].
 - Sport en spel. In harmonie met het groene karakter van de Heuvelrug, dus inzetten op sporten - golf, "hiking", hippische sport en dergelijke - die de omgeving van de Heuvelrug benutten zonder deze geweld aan te doen. Dus niet "verpretparken" van de natuur, waartegen brede weerstand bestaat, zoals in de Peel [24], de Oosterschelde [25], en Drenthe [26], want dit tast onherroepelijk de vitaliteit aan en leidt tot een onomkeerbaar proces waarbij Groen dus Vitaal niet toekomstbestendig kan zijn.
- Herkenbare Heuvelrug. Betrek bewoners en bezoekers intensiever, doordat de GUH herkenbaar wordt als groene en vitale regio, een bijzondere regio.
 - Verminder verrommeling veroorzaakt door wegaanduidingen en bewijzering. Binnen de GUH is wildgroei ontstaan van borden en bewijzering, het aantal hectometerpaaltjes op de N-wegen (waar andere provincies terughoudender zijn), het aantal borden bij de rotondes en de variëteit aan overige aanduidingen geven een indruk van verrommeling en gebrek aan samenhang. Het is mogelijk om met minder borden toch te handhaven en kosten te besparen [27], door wegen anders in te richten. Vele gemeenten waaronder Kampen, Spijkenisse, Horst aan de Maas, Arnhem [28], Kaag en Braasem [29] en talloze anderen zetten al stappen in de deze richting.
 - Harmoniseer de uitstraling van tracés, weginrichting, straatmeubilair en straatverlichting. Om op deze wijze uit te stralen dat de bewoner en de recreant zich bevinden in een voor Nederland uniek gebied. Een gebied dat ook een beroep doet op die recreant en bewoner: niet hard rijden, geen afval op straat gooien, "leave no trace camping" en dergelijke. Zowel wetenschappelijk [30], als praktisch en zowel nationaal (b.v. delen van Drenthe Nederland [30]), als Internationaal (b.v. Chevreuse Frankrijk, 30 km onder Parijs [31]) zijn voorbeelden beschikbaar hoe door zorgvuldige en consequente inrichting het gevoel wordt versterkt in een bijzonder gebied te zijn.

Wanneer GUH en PU, samen met diverse organisaties, de handen ineen slaan is het mogelijk om op basis van - een uit hun eigen visies volgende - integrale benadering de Heuvelrug, te beginnen bij een voorbeeldproject in het gebiedskwadrant MRLD, een geweldige toekomst te geven. Groen, dus vitaal: voor alle betrokkenen, regionaal, bovenregionaal en landelijk.

Bronnen

- [1] College B&W, „Structuurvisie 2030, "Groen dus vitaal",” GUH, Doorn, 2009.
- [2] Provincie Utrecht, „Ruimtelijke structuurvisie 2013-2028,” Utrecht, 2013.
- [3] P. Roncken, „Advies aan Provinciale Staten,” 2016.
- [4] Bewonersgroep Heuvelrug Zuidoost, „Heuvelrug in Goede Banen,” GUH, 2016.
- [5] W. R. Schagen, „Veilige en geloofwaardige snelheidslimieten,” Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeer (SWOV), Leidschendam, 2004.
- [6] Vlaamse Overheid, „Achtergrondinformatie over luchtverontreiniging en geluidshinder door gemotoriseerd verkeer,” Departement leefmilieu, natuur en energie Vlaamse Overheid.
- [7] Rekenkamer commissie, „Quick scan effectiviteit 60 km/uur zones,” Gemeente Berkelland, 2013.
- [8] J. W. Ooms, „Wildongevallen: preventieve maatregelen en hun toepassingsgebied”.
- [9] A. Schreude, „Slachtoffers van de zomertijd,” [Online]. [Geopend 2 April 2011].
- [10] SWOV, „Maatregelen voor snelheidsbeheersing,” Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeer, Leidschendam, 2012.
- [11] FBE-Utrecht, „Pas op: overstekend wild,” Provincie Utrecht, Utrecht, 2010.
- [12] *Motie lagere snelheid N-Wegen*, 2016.
- [13] SBDV, „Ecoduct blijkt succes voor diverse dieren.,” 18 December 2011. [Online].
- [14] T. Haerens, „Ecoduct redt hert en mier.,” *Trouw*, April 2016.
- [15] M. Wilborts, „Wildwaarschuwingssystemen,” [Online].
- [16] L. d. Roo, „Monitoring wildwaarschuwingssysteem 2012 Overijssel,” 2012.
- [17] Rijkswaterstaat, „Leidraad faunavoorzieningen bij infrastructuur,” 2013.
- [18] T. v. Os, „Streekproducten, potentie van de markt vraag,” Hogeschool Saxion, Deventer, 2011.
- [19] „Dossier multifunctionele landbouw,” 2015. [Online].
- [20] M. Hilverink, „Verduurzaming binnen de horeca: circulariteit is de next step.,” 17 Juli 2016. [Online].
- [21] H. v. Eerden, „Amrath hotel sluit in december zijn deuren,” 29 November 2015. [Online].
- [22] Provincie Utrecht, „De Utrechtse Buitenplaatsbiotoop,” Utrecht, 2015.
- [23] E. Ruijgrok, „Historische buitenplaatsen en landgoederen in stand houden loont!,” Witteveen en Bos, Deventer, 2012.
- [24] Duurzaam Deurne, „Duurzaam Deurne Nieuws,” 14 April 2016. [Online].
- [25] S. Kramer, „Maak van Nationaal Park Oosterschelde geen pretpark,” 2016 Maart 2016. [Online].
- [26] H. Polman, „Dagblad van het Noorden,” 27 April 2016. [Online].
- [27] M. Muskee, „Minder borden en toch kunnen handhaven,” 2012.
- [28] BNR Nieuwsradio, „Meer veiligheid door minder verkeersborden,” 11 Maart 2016.
- [29] Gemeente, „Minder verkeersborden,” Kaag en Braassem, 2016.
- [30] J. Stalman, *Landschappelijk bouwen*, Groningen: Rijksuniversiteit Groningen, 2011, p. 375.
- [31] P. Planet, „Haute vallée de Chevreuse,” Protected Planet, [Online]. Available: Protectedplanet.net.
- [32] VNG, „Samen de regionale economie stimuleren,” Vereniging van Nederlandse Gemeenten, 2016.
- [33] S. Mager, „Nederland kan veel meer verdienen met zijn kennis,” 31 augustus 2015. [Online].