

# Heuvelrug in Goede Banen

*Bewonersgroep Heuvelrug Zuidoost – Lokale organisaties, bewoners en landgoederen  
Utrechtse Heuvelrug*

23 mei 2016 (Aan PS Utrecht verzonden op 6 juni 2016)

## **Samenvatting**

1. In hun structuurvisies hebben de Gemeente Utrechtse Heuvelrug (GUH) en de Provincie Utrecht (PU) zich klip en klaar verbonden aan een aantal centrale beleidsuitgangspunten: *versterking van het landschap* op de Utrechtse Heuvelrug en *vermindering van de verkeersdruk*.
2. De besluitvorming over huidige plannen zoals de ondertunneling van het spoor bij Maarsbergen, ecoducten en een bypass bij de rotonde van Leersum vindt los van elkaar plaats. Er is geen sprake van *integraal beleid* en de plannen worden niet getoetst aan het *beleid zoals is vastgesteld in de structuurvisies*.
3. Ontegenzeglijk zullen deze plannen zonder flankerend beleid en zonder een integrale visie leiden tot een *toename van de verkeersdruk*, zeker in combinatie met extra verkeer door een zich almaar uitbreidende en drukker wordende Randstad en de behoefte aan bijna 3000 nieuwe woningen in de gemeente.
4. Net als de gemeente en de provincie kiezen ondergetekende bewoners en landgoederen voor het behouden en versterken van de Heuvelrug als robuust groen gebied: *groen dus vitaal!* Vermindering van het autoverkeer en versterking van de groene waarden zijn daar onlosmakelijk mee verbonden. Daarom vragen wij GUH en PU hun beleid gezamenlijk te concretiseren zoals verwoord in de structuurvisies.
5. Groen dus vitaal betekent voor verkeer en groene waarden een *integrale aanpak* door onder meer:
  - A. *verluwen van het verkeer* door dit maximaal om te leiden om de GUH (mits dit niet leidt tot grotere verkeersdruk in andere gemeenten) en door verlagen van maximumsnelheden en anders inrichten van de wegen en knooppunten,
  - B. *ontsnippen van de GUH* om het gebied ecologisch robuuster te maken.

## Heuvelrug in Goede Banen

De Gemeente Utrechtse Heuvelrug (GUH) en de Provincie Utrecht (PU) overwegen momenteel meerdere aanpassingen in de infrastructuur, waaronder de N226-ondertunneling van het spoor bij Maarsbergen (mede in het kader van veiligheid), ecodeucten over de N226 en N227 een "bypass" bij de rotonde van Leersum en er is een discussie over verlagen van de maximale snelheid op provinciale wegen. Daarnaast breidt de drukte van de Randstad zich uit richting het oosten en is duidelijk geworden dat in de gemeente behoefte is aan duizenden extra woningen.

Bewoners, landgoederen en natuurorganisaties maken zich grote zorgen over de consequenties van een aantal van deze ontwikkelingen voor de verkeersdruk, veiligheid van mens en dier en de toekomst van deze prachtige groene omgeving en roepen Gemeente en Provincie op tot een integrale en gezamenlijke uitwerking van de eigen Structuurvisies.

### **Ontbreken integrale uitwerking van beleid**

*De besluitvorming over infrastructurele plannen vindt los van elkaar plaats. Er is geen sprake van integraal beleid.*

Projecten die geïsoleerd worden bekeken zullen grote, negatieve, effecten hebben op de verkeersdruk en natuurwaarden op de Heuvelrug. Hierdoor zal stapsgewijs de realisatie van de Structuurvisie van zowel de GUH als de PU ondermijnd worden. Er is maar één groene dus vitale Utrechtse Heuvelrug, nota bene een Nationaal Park met grote ambities. Laten we ons blijven realiseren dat we samen de rentmeesters zijn van die Heuvelrug.

### **Eenzijdige focus op verkeersdoorstroming heeft een negatief effect op de hele Utrechtse Heuvelrug.**

*De N226 ondertunneling bij het spoor en de "bypass" van de rotonde bij Leersum (Donderberg) zullen zonder flankerend beleid door een aanzuigende werking leiden tot meer ook (boven)regionaal autoverkeer.*

Consequenties daarvan zijn meer fijnstof, meer uitlaatgassen, meer licht- en geluidsoverlast, verminderde leefbaarheid, verlies van cultuurhistorisch erfgoed en uiteindelijk zelfs tot meer drukte en langere wachttijden. Dat een betere verkeersdoorstroming door uitbreiding van wegen en infrastructuur uiteindelijk leidt tot meer drukte en opstoppingen, is:

1. Wetenschappelijk lang geleden al beschreven, de zogenaamde Braess-paradox (naar de Duitse wiskundige Dietrich Braess, 1968),
2. Proefondervindelijk herhaaldelijk vastgesteld, enkele voorbeelden: het Deltaplan duurzame bereikbaarheid, "nieuwe infrastructuur heeft een aanzuigende werking" (Gemeente Schiedam 2007) en nabij Leiden, "na verbreding A4 bij Leiden, 50% meer files", (Verkeersinformatiedienst (VID) 2014), en
3. Ook op de N226 voorzien, "de maatregel heeft een verkeer-aantrekkende werking op de N226". (PlanMER Mobiliteitsplan Provincie Utrecht November 2013, HasKoningDHV)
4. Zelfs omgekeerd aangetoond, met minder infrastructuur betere doorstroming doordat reizigers individueel oplossingen creëren. Voorbeeld is de Antwerpse Ring, "De minder hinder maatregelen bij de werken op de Antwerpse ring illustreren zeer goed het omgekeerde aanzuigeffect, minder capaciteit voor autoverkeer betekent ook minder wagens" (blz. 8, Modal Shift, juni 2010).

Door de aanzuigende werking van nieuwe infrastructuur, mede in combinatie met een toenemende verkeersdruk door een zich uitbreidende Randstad, zal een domino-effect ontstaan dat de hele Heuvelrug aan zal gaan. Immers, nadat de nieuwe capaciteit door ondertunneling en aanleg van de "bypass" is benut zal het in omvang toegenomen autoverkeer opnieuw naar nieuwe routes zoeken. Dan zal ook de N225 en N227 discussie

weer oplaaien, de Oostelijke rondweg om Doorn (de voorkeursvariant van de PU, SMPU 2008), ook aansluiten N227 alzijdig op de A12 en dergelijke kan en moet dan wellicht weer aan de orde komen. Kortom, de gehele GUH zal uiteindelijk de nadelige effecten van een niet-integraal bekeken infrastructuur ervaren. Voorbeelden te over in andere gemeenten.

### **Negatieve effecten van geïsoleerde projecten staan haaks op visies van Gemeente en Provincie**

*Er is door zowel de Gemeente Utrechtse Heuvelrug als de Provincie Utrecht een expliciete keuze gemaakt voor de toekomst van de Heuvelrug, de Heuvelrug kan immers niet alles voor iedereen zijn. Die keuze is de Utrechtse Heuvelrug behouden en versterken als robuust groen gebied: groen dus vitaal! Zowel de provincie als de gemeente kiest daarbij voor vermindering van het autoverkeer.*

De Gemeente Utrechtse Heuvelrug verwoordt haar visie voor de hele gemeente in haar Structuurvisie 2030, vastgesteld januari 2010. Expliciet wordt het belang van een groene dus vitale gemeente benadrukt. Een kleine selectie:

1. Groene waarden versterken. De GUH is "een beheergemeente en geen ontwikkelgemeente" en "gewenste ontwikkelingen moeten juist bijdragen aan de groene waarden" (blz. 26),
2. Unieke kwaliteit van landschap koesteren. De GUH wil slechts ontwikkelingen toestaan "waar de groenstructuur niet wordt aangetast en mogelijk zelfs versterken" (blz. 28),
3. Autoverkeer verminderen. Naast de N226 bevinden zich "zoekgebieden nieuwe natuur", (blz. 58), voorwaarden voor ontwikkelingen: "uitstraling op het gebied zoveel mogelijk vermindert (licht, autoverkeer, geluid, enzovoort)".
4. Versterken openbaar vervoer. De GUH wil de "negatieve effecten autoverkeer zoveel mogelijk beperken" (blz. 64).
5. Overige belangen. Ook hierin voorziet de structuurvisie in een uitgesproken prioritering: "eerst de groene en cultuurhistorische opgaven, dan die van mobiliteit en leefbaarheid en ten slotte de meer economische opgaven" (blz. 33). Deze volgorde wordt expliciet gemaakt en wordt gestaafd in talloze tekstfragmenten.

De Provincie Utrecht verwoordt door de jaren heen haar visie in diverse documenten, een kleine selectie:

1. Het landschap Utrechtse Heuvelrug behouden en versterken wat betreft "robuuste eenheid" en vraagt "aandacht voor het in stand houden van het reliëf en voor het in stand houden van het samenhangend boscomplexen" (blz. 72 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (PRS))
2. De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) versterken door "een beschermingsregime nee, tenzij", om vervolgens te stellen "wij vragen de gemeenten als onderdeel van een goede ruimtelijke ordening bij ontwikkelingen in de nabijheid van de EHS te voorkomen dat deze een negatieve invloed hebben op het functioneren van de EHS". (blz. 75 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (PRS))
3. Het verkeer op de Heuvelrug verminderen door:
  - a. Bundelen. Ten noorden van de A12 het verkeer zoveel mogelijk te bundelen op de N227, rekening houdende met "bestaande vormgeving, de doorstromingskwaliteit, de verkeersveiligheid, het openbaar vervoer, de milieuhinder, de natuur- en landschapswaarden, de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen en de herkomst en bestemming van het verkeer. Het tracé van de N226 is kronkelig en minder geschikt als stroomroute dan de N227". (blz. 31, Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (SMPU), 2008),
  - b. Omleiden. "Ten zuiden van de A12 via de N233 en de A12". (blz. 78, Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (SMPU), 2008),

4. De negatieve effecten van verkeer beperken, want "voorop staat dat we de negatieve effecten van mobiliteit op de kwaliteit van de leefomgeving willen voorkomen". (blz. 41, Mobiliteitsprogramma Provincie Utrecht, vastgesteld door Provinciale Staten dd.7juli 2014)

Het Rijk benoemt eveneens het belang van behoud van het landschap op de Heuvelrug, "Het tot stand brengen van de (herijkte) EHS inclusief Natura 2000 gebieden". (blz. 73 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, maart 2012).

**Gemeente en Provincie zijn gehouden om vanuit de eigen Structuurvisie te werken.**

*Gegeven de Structuurvisies en de toetsingskaders van GUH en PU, gegeven het zelfbindend karakter en gegeven de belofte naar de burger, is het niet minder dan vanzelfsprekend dat de diverse projecten integraal beschouwd worden; vanuit de vastgestelde Structuurvisies en volgens het in die Structuurvisies beschreven toetsingskader. Dit betekent dat de Structuurvisies leidend zijn voor (de uitwerking van) het beleid en daarom van geïsoleerde projecten, met alle negatieve gevolgen van dien, geen sprake kan zijn.*

De keuzes en daarmee visies van GUH en PU zijn via een intensief proces tot stand gekomen en hebben een formele status. De **GUH** stelt in de Structuurvisie 2030:

- "Gemeenteraad, ambtelijke organisatie en natuurlijk ook inwoners kunnen nog te ontwikkelen beleid toetsen aan de structuurvisie. Als nieuwe gemeente hebben we hiermee samen met u als inwoners en belangengroepen de bakens gezet voor de toekomst". (blz. 3);
- "Zoals de nieuwe Wro (Wet ruimtelijke ordening) aangeeft, is de structuurvisie alleen bindend voor de overheid die deze visie vaststelt (zelfbindend). De burger mag er op rekenen dat wij ons houden aan de voornemens in deze visie en ons ook daadwerkelijk conform de visie zullen gedragen". (blz.10).

Ook voor de **PU** geldt dat onder de Wro haar visie zelfbindend is (blz.4 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 ). Zowel de GUH als de PU hebben aangegeven in hun visies dat er sprake is van een strakke prioritering wanneer belangen dienen te worden afgewogen.

Het toetsingskader van de:

1. GUH is expliciet. "Eerst de groene en cultuurhistorische opgaven, dan die van mobiliteit en leefbaarheid en ten slotte de meer economische opgaven" (blz. 33, Structuurvisie 2030).
2. PU is expliciet en consistent. "De zevensprong van Verdaas" (blz. 11, SMPU 2008 en blz. 50 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028) kent de volgende stappen: (1) ruimtelijke ordening, (2) anders betalen voor mobiliteit, (3) mobiliteitsmanagement en fiets, (4) openbaar vervoer, (5) benutten infrastructuur, (6) aanpassen infrastructuur, (7) bouwen infrastructuur. (blz. 11, SMPU 2008 en blz. 50 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028).

## **CONCLUSIE: EEN GROENE DUS VITALE HEUVELRUG**

Bij de discussie over allerlei infrastructurele plannen (zoals rond de ondertunneling in Maarsbergen en de bypass bij de rotonde van Leersum) dient vanuit een integraal perspectief te worden gewerkt, dat in de Structuurvisies al aanwezig is. Integraal beleid betekent dat alle knelpunten en ambities op de Heuvelrug in onderlinge samenhang in ogenschouw worden genomen.

Daarom hebben wij als organisaties, betrokken bewoners en landgoederen van de Utrechtse Heuvelrug het volgende verzoek aan de GUH en de PU:

Hanteer de eigen Structuurvisie(s) en de daarin beschreven toetsingskaders. Dit betekent

### **Verlouw het verkeer op de Utrechtse Heuvelrug:**

1. Onderzoek alle mogelijkheden om het verkeer binnen de GUH ook op lange termijn te verminderen en daarmee de verkeersdruk te verminderen door bijvoorbeeld snelheidsvermindering (N225, N226, N227) mobiliteitsmanagement, bewijzing, capaciteitsvermindering, rekeningrijden, omleiding en dergelijke.
2. Hanteer bij de besluitvorming, na hierboven genoemd onderzoek, vervolgens de door GUH en de PU in de Structuurvisies gepropageerde toetsingskaders met de daarbij horende prioriteiten.
3. Maak vervolgens een keuze voor infrastructurele aanpassingen (zoals een ondertunnelingsvariant) die minimaal effect hebben op de groene waarde, veiligheid bieden (bewoners, fietsers, dieren) en de leefbaarheid ondersteunen.
4. Neem van meet af aan concrete flankerende maatregelen om het aanzuigende effect op het verkeer te neutraliseren en beter zelfs te verminderen, op zowel lokaal, als GUH niveau. Denk aan snelheidsverlaging, afwaardering wegen, optische versmalling, verkeersdrempels, omleiding, rekeningrijden en dergelijke.

### **Ontsnipper de Utrechtse Heuvelrug tot een robuuster ecosysteem:**

5. Terwijl een verkeersluwe Heuvelrug al aan robuustheid zal bijdragen kunnen ecoducten verder bijdragen aan de doorontwikkeling van het Nationaal Park. Want opnieuw verbinden - en daardoor deels ongedaan maken van versnippering - is essentieel voor de door GUH en PU nagestreefde robuustheid. Denk aan de verbinding tussen Leersums Veld, Altena, Valkenheide, Kombos, Landgoed Maarsbergen, De Venen, Huis te Maarn, Stameren en Maarnse Zandafgraving.
6. Biedt particuliere grondeigenaren de ruimte om daadwerkelijk partner te zijn. Parallel aan de ontsnippering en het overige hierboven gestelde dient er ruimte te blijven voor de landgoederen om duurzaam te ontwikkelen ter financiering van behoud en beheer van natuur, bos en monumenten (zie ook Witteveen & Bos, 2012). Dit in lijn met de door de PU opgestelde Buitenplaatsbiotoop, als kennisbron en inspiratie-instrument ter behoud en verbetering van de cultuurhistorische kwaliteiten van de buitenplaatsen.

De ondertekenende lokale organisaties, bewoners en landgoederen (zie bijlage) steunen de visie en uitwerking in dit document. Daarnaast worden de uitgangspunten in dit document gedragen door de Natuur- en Milieufederatie (NMU), Natuurmonumenten, Utrechts Landschap en het Utrechts Particulier Grondbezit (UPG).

Bewonersgroep Heuvelrug Zuidoost,  
Contactpersoon Dick Schumer (schum266@planet.nl)