



Zienswijze van de Federatie Groene Heuvelrug
op de
Ontwerpstructuurvisie 2030 'Groen dus vitaal'
van de gemeente Utrechtse Heuvelrug

17 oktober 2009

Inleiding

De FGH vindt de mentale omslag die het College heeft gemaakt met betrekking tot de nieuwe Ontwerpstructuurvisie 2030 (OS) een goede zaak. De nieuwe opzet dwingt respect af. Groen, natuur, leefbaarheid en duurzame ontwikkeling (met zijn integrale en toekomst-bestendige belangenafweging) zijn centrale thema’s geworden, naast aandacht voor ons erfgoed en landschappelijke waarden.

Ook zien wij dat de bewoners centraler zijn komen te staan en dat er een begin wordt gemaakt met het denken met menselijke maat in alle opzichten.

Verder blijkt uit de toonzetting dat de opvatting, dat de gemeente primair een beheerfunctie en geen ontwikkelingsopdracht heeft behalve dan op het gebied van “Groen”, post begint te vatten.

In onze ogen is een structuurvisie HET instrument om aan een ieder duidelijk te maken waar het gemeentebestuur op stuurt en mee bezig is met betrekking tot ons gebied, de inrichting van onze activiteiten, en onze leefomgeving. Hij geeft bestuurlijke duidelijkheid, laat zien hoe het beleid voor de komende jaren ontwikkeld gaat worden, en hij zorgt er voor dat burgers niet voor ‘verrassingen’ van wethouders, projectontwikkelaars, gedeputeerden, entrepreneurs, etc. komen te staan.

Hij geeft ook zekerheid over de kaders waarbinnen gemeentelijke bestuurders opereren, en geeft de mogelijkheid het gemeentelijk ontwikkelingsbeleid te toetsen.

Wij achten het daarom van eminent belang dat de structuurvisie in zijn uiteindelijke vorm een helder en samenhangend stuk wordt, dat door een ieder begrepen wordt, en dat echt duidelijke richting aan de ontwikkeling van het gebied van de gemeentelijke Utrechtse Heuvelrug (GUH) geeft.

Echter: de korte tijd waarin het College de omslag in denken heeft moeten vertalen naar een nieuwe structuurvisie heeft nog duidelijk tekortkomingen opgeleverd.

De lezer die het huidige werkstuk onder ogen neemt, kan zich niet aan de indruk onttrekken dat de OS voor de gemeente Utrechtse Heuvelrug nog steeds niet klaar is. Er moet nog veel, wat nu in termen van intenties, opgaven en inventarisaties wordt aangegeven, feitelijk benoemd en uitgewerkt worden wil men kunnen beoordelen of er een consistent raamwerk gecreëerd is waaraan de bewoners de plannen en wensen van de gemeente de komende 20 jaar kunnen toetsen.

Met haar Zienswijze op de Ontwerpstructuurvisie 2030 wil de FGH een verdere bijdrage leveren aan het tot stand komen van een definitieve versie van de Structuurvisie 2030 die door alle inwoners van de Utrechtse Heuvelrug gedragen wordt.

Het Kompas voor de toekomst

Het gemeentebestuur wil de structuurvisie hanteren als kompas voor de toekomst voor de GUH. Als vertrekpunt neemt de OS het motto ‘Groen dus vitaal’, en geeft daar een interpretatie aan die de FGH van harte ondersteunt.

De richting die het kompas aangeeft moet vervolgens voor een ieder als missie - als ontwikkelings-scenario - duidelijk zijn. Dat wil zeggen dat naast intenties en ambities de koers eenduidig moet zijn, en aan een ieder helderheid moet verschaffen over welke route ‘de reis’ gaat verlopen.

Die duidelijkheid in de OS ontbreekt omdat:

1. Een **Totaal-visie ontbreekt.**

Er is nog steeds geen totaal-visie voor het gebied van de gemeente geformuleerd.

Wij vinden dat het College de moed moet opbrengen om deze te formuleren. De FGH heeft hiervoor handvatten aangereikt, en heeft laten zien welke keuzes je daarbij moet maken.

Nu wordt nagelaten aan te geven hoe wij ons unieke gebied (“groene long”, “tuin van de randstad”, etc.) als oase binnen de verstedelijking om ons heen, moeten beschouwen en veilig stellen. Alle argumenten hiervoor hebben wij in onze eerder aangeleverde stukken gegeven.

Maar nu door het ontbreken van de zogenaamde “kop” in de OS, is er ook nog steeds onduidelijkheid waaraan je de uitwerking van de visie moet relateren. Dit geeft onzekerheid alom - ook binnen de raadsfracties hebben wij geconstateerd - hoe de voorliggende OS te toetsen!

De FGH vindt dat die Totaal-visie er moet komen zodat burgers, agrariërs, landgoedeigenaren, maar ook conferentiecentra en bedrijven, enz., begrijpen met welk ontwikkelingsscenario het gemeentebestuur werkt.

De FGH wil dat het College zijn verantwoordelijkheid in deze neemt en ervoor zorgt dat er een structuurvisie komt die in alle opzichten als toetsteen gehanteerd kan worden voor gemeentelijk beleid.

2. De gehanteerde **methodiek onjuist is.**

Methodisch vinden wij het geen goede gang van zaken om allerlei deelbeleids-notities te gebruiken als vertrekpunt voor de structuurvisie. Om bijv. de Woonvisie of een toekomstige Structuurnota Bedrijventerreinen bepalend te laten zijn voor de woningbouw en ontwikkeling van bedrijventerreinen is principiëel onjuist. Deze dienen de structuurvisie te volgen. Door in de OS te verwijzen naar bestaande beleidsnotities ontstaat verwarring.

3. **Formuleringen deels vaag** zijn.

Wij vinden het jammer dat een deel van de in de OS gekozen formulering - mede door het ontbreken van de Totaal-visie - vaag is gebleven. Daardoor worden er nu toch weer mogelijkheden open gelaten om in een later stadium, met deelbeleids-nota’s en anderszins, ontwikkelingen te accorderen, die ieder voor zich misschien een beperktere impact hebben op de leefomgeving, maar waarvan de optelsom een resultaat oplevert dat afbreuk doet aan het beoogde doel.

4. **Teveel flexibiliteit ingebouwd is.**

De OS lijkt een flexibiliteit te willen bewaren en zich niet vast te willen leggen in te strakke kaders (wellicht met de achterliggende gedachte dat de toekomst en de politiek toch zeer onbestendig zijn). Toch zijn deze nodig voor de rechtszekerheid voor de burgers, en als heldere richtlijnen voor nieuwe bestemmingsplannen; dit vooral bezien in het licht van de nieuwe wet R.O.. En niet in de laatste plaats voor de argumentatie-duidelijkheid die een toekomstig gemeentebestuur moet geven als door veranderde omstandigheden de noodzaak ontstaat om van de structuurvisie af te wijken.

Hoofdbevindingen

De FGH richt zich in deze paragraaf op een drie-tal hoofdbevindingen.

1. **Verkeersproblematiek**

De verkeersproblematiek van de gemeente wordt niet op visie-niveau opgepakt en daar integraal behandeld, maar blijft achterwege. Wel wordt ingezet op het thema “duurzaam bereikbaar”, maar de geformuleerde projecten zijn eerder gebaseerd op hoop en verlangens dat men menselijk gedrag kan veranderen, dan effectief. Een concrete oplossingsrichting, in samenhang met de andere thema’s van de OS, wordt niet aangereikt.

Hier kunnen we kort over zijn: een structuurvisie die deze problematiek niet integreert is incompleet. Het College acht blijkbaar de verkeersproblemen, bezien vanuit de samenleving, niet groot genoeg om dit in de structuurvisie als een samenhangend beleidsgeheel op te nemen; daar zou geen draagvlak voor zijn! Het lijkt er nu op dat het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) deze problematiek moet overnemen. Dit is geen juiste gang van zaken. Het GVVP heeft maar een tijdshorizon van 5 jaar.

De FGH blijft bij haar standpunt dat het niet-bestemmingsverkeer om de gemeente heen geleid moet worden als onderdeel van haar eigen samenhangende visie op het gebied. Zonder deze duidelijke maatregel loopt het verkeer op de Utrechtse Heuvelrug verder vast. Er kan niet volstaan worden met de toezegging dat in de naaste toekomst een zogeheten “netwerkstudie” komt, op te stellen met overheidspartijen buiten de gemeente. Het gemeentebestuur dient hier zelf aan het roer te staan.

De Structuurvisie dient een duidelijke en concrete lange termijn visie voor de verkeersproblematiek te presenteren, die binnen Provinciaal-verband door de GUH verdedigd gaat worden om de gewenste doelstellingen te kunnen realiseren.

Uitgaande van deze langere termijn doelstellingen voor een verantwoord en duurzaam verkeer- en vervoersbeleid zijn de vertrekpunten:

- a. **Doorgaand verkeer zal bewust en adequaat om de GUH heen geleid moeten gaan worden.** Dit in plaats van “verleiden” of “gedogen als er geen alternatief is” zoals nu geformuleerd in de Ontwerpstructuurvisie.

-
- b. Geen uitbreiding van bedrijventerreinen omdat dit extra ongewenste verkeersbelasting veroorzaakt.
 - c. Geen onnodige extra woningbouw om dezelfde redenen.
 - d. Het adequaat bestrijden van sluipverkeer.
 - e. Een efficiënt en haalbaar OV-circuit, waar iedere 10 minuten een bus(je) passeert, met directe aansluiting op de stations.
 - f. Voldoende parkeercapaciteit bij alle stations voor fietsers en auto’s.
 - g. Een kwalitatief goed fietspaden netwerk (incl. verlichting), dat aansluit op de OV doelstellingen.
 - h. Centrum-plannen voor Doorn, Driebergen, Leersum en Maarn op basis van het ‘Shared Space’ uitdenken, waarbij de “kwaliteit van het verblijven” het uitgangspunt is, en het autoverkeer vervolgens daarop aangepast zal worden.

Voor meer gedetailleerde opmerkingen over de verkeersproblematiek wordt verwezen naar de Bijlage ‘Mobiliteit en infrastructuur’ die als een integraal onderdeel van deze Zienswijze moet worden beschouwd.

2. Ontwikkelingsproblematiek

Het OS gaat nog steeds ervan uit dat het gebied verder ontwikkeld moet worden met o.a. woningbouw, sportterreinen en bedrijventerreinen, maar niet duidelijk wordt hoe dit moet geschieden zonder verdere aantasting van onze waarden en verdere congestie. In het huidige tijdsgewricht is duidelijk geworden hoe de bouw-gedrevenheid met zijn bij-effecten van de laatste 20 jaar veel kapot heeft gemaakt.

De FGH wil daarom duidelijkheid in deze. De structuurvisie zal deze moeten verschaffen. Het standpunt van de FGH is zeer duidelijk: woningbouw alleen binnen de rode contouren; nieuwe bedrijven op bestaande, eventueel her-ingerichte bedrijventerreinen; sportterreinen binnen de rode contouren.

3. Gebiedsbescherming

Er wordt nog steeds geen oplossing gevonden voor het integraal beter beschermen van de ‘waarden’ van de GUH. Welliswaar is in de OS een verbeteringslag aangebracht in de zonering, en zijn plannen benoemd om op deel terreinen één en ander uit te werken (zie bijv. Natuurvisie, Actieplan Stichtse Lustwarande), maar er wordt geen duidelijk en helder overkoepelend beschermingsconcept aangeboden. Hiervoor kunnen wij ons niet verlaten op de Provinciale aanpak van ‘Heel de Heuvelrug’, welk concept overigens gemeente-overschrijdend is.

De FGH pleit voor een duidelijke en eenvoudige zonering van het gehele gemeentegebied. De OS laat nu nog allerlei ontwikkelingsmogelijkheden open in de zogenaamde “gemengde zones”.

Daarbij willen wij vasthouden aan het concept van 3 zoneringen waarbij dat deel van het buitengebied, dat niet onder de EHS valt, de status van “Provinciaal landschap” krijgt (de Provincie Utrecht is hierbij slechts ondersteunend; de uitwerking van de modaliteiten en de control ligt bij de GUH).

Elders in de Zienswijze wordt op de zonering verder ingegaan.

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

Rijk en Provincie hebben destijds de EHS/Groene-contour gedefiniëerd en drieledig benoemd:

1) bestaande natuur; 2) nieuwe natuur; 3) overig.

De FGH constateert dat een aantal door Rijk en Provincie reeds aangewezen en begrensde Groene countour/EHS-gebieden niet integraal in de OS zijn opgenomen. Daarnaast worden in de OS nieuwe gebieden aangewezen waar de natuur prioriteit moet krijgen. Dus enerzijds wordt in de visie de EHS afgezwakt en anderzijds stelt de OS voor om nieuwe natuurgebieden te ontwikkelen.

De FGH wil duidelijkheid in deze.

In de OS worden slechts enkele gradiënten echt beschermd. De rest van de gradiënten - terwijl de meeste gradiënten binnen de door de Provincie benoemde EHS/Groene-contour liggen - valt volgens de OS in de categorie “gemengde zones” (lichtgroen aangegeven). De binnen deze gemengde zones gelegen natuurgebieden krijgen zo niet meer optimale bescherming, en is dus ook herstel en uitbreiding van de gradiënten niet echt mogelijk.

Het betreft de grondgebieden die gedeeltelijk vallen binnen de “gemengde zones” van de OS, nl. 2.1 t/m 2.11. Deze grondgebieden zijn onderdeel van de EHS/Groene contour zoals de Groene-contourkaart van het Streekplan aangeeft. Daarmee is de OS in deze strijdig met het Rijks- en Provinciaal beleid, maar eigenlijk ook met ambities van het gemeentebestuur.

De FGH vindt dat de door de Provincie in haar Streekplan benoemde EHS/Groene contour, inclusief de **EHS-overig contour**¹, vanzelfsprekend door de GUH dient te worden overgenomen. Dit betekent dat de

¹ Het gemeentebestuur stelt dat het de huidige begrenzing van de categorie “EHS-overig” wil “evalueren en de beste begrenzing vaststellen”.

De EHS met de daarbij behorende categorie “EHS-overig” is in het Streekplan in december 2004 door Provinciale Staten vastgesteld. Deze gebieden liggen binnen de EHS/Groene contour. Zij dienen planologische bescherming te hebben, hetgeen inhoudt dat in deze gebieden geen onomkeerbare ingrepen/ontwikkelingen mogen plaatsvinden die leiden tot het verloren gaan van de natuur/ontwikkelingsmogelijkheden van deze gebieden. Ingrepen en ontwikkelingen in en in de onmiddellijke nabijheid van de EHS zijn niet toegestaan, indien deze de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS aantasten. De basisbescherming van de categorie “nieuwe EHS” en categorie

hiervoor genoemde gebieden moeten worden aangemerkt als "Natuurzone"-gebieden. Hiermee wordt ook bereikt dat het leefgebied van de das beter wordt beschermd, o.a. bij Maarsbergen.

In de Groene-contourkaart van de het Streekplan staan ook de Groene-verbindingzones aangegeven. De bedoeling is dat deze aangelegd en planologisch beschermd worden. In de OS wordt daarop niet ingegaan. In het Landelijk Ontwikkelingsplan Kromme Rijn worden de verbindingzones wel nader uitgewerkt. Het is gewenst om in de structuurvisie daarop in te gaan.

Tenslotte worden in de OS enkele ontwikkelingen voorgesteld die absoluut ongewenst zijn en een verslechtering van de EHS tot gevolg hebben. Een schrijnend voorbeeld is het voorgestane beleid voor deelgebied 2.10. (rondom Heydepark en Bartimeus). Je ziet het daar al meteen mis gaan omdat in de OS de mogelijkheid geboden wordt om niet-historische gebouwen uit de zone 2.9. en 2.11 naar zone 2.10 te verplaatsen. Gebied 2.10 is EHS gebied!

Zonering

Het is een moeilijke zaak om te proberen de grondgebieden van de GUH te zoneren op basis van de functies die men er wil stimuleren of niet toelaten. Hierbij ontstaat de neiging om even zovele zones te benoemen als er functies zijn (bijv. agrarisch gebied, bedrijventerrein, recreatiegebied, etc.).

Terwijl in de OS het aantal zones is teruggebracht, wordt nu de methodiek geïntroduceerd om een bepaalde zone nader te benoemen (bijv. "gemengde zone met landbouw", "gemengde zone met natuur", "overgangszone", "gemengde zone met sportfunctie", "rivierenzone met recreatie", etc.). Dit alles onder het motto 'maatwerk is troef'.

Terwille van de duidelijkheid wil de FGH dat alle zones, niet zijnde EHS en Rode contouren, tot het 'buitengebied' worden gerekend, en dat apart in de gemeentelijke beleidsnota's de mogelijkheden en de beperkingen van functies in het buitengebied worden vastgesteld. Dit geldt dan o.m. voor agrarische bedrijven, recreatiebedrijven, landgoederen, conferentiecentra, etc.. Met dien verstande dat binnen de EHS/Groene-contour uitbreidingen of nieuwe ontwikkelingen vanzelfsprekend niet aan de orde zijn.

Voor het "buitengebied" zou de FGH algemene beschermingsregels willen zien voor bescherming van het landschap, zichtlijnen, waterhuishouding, cultureel erfgoed, natuur, etc. Deze bescherming is wat de Nota Ruimte voorstaat met het concept "Provinciaal Landschap".

"overig" moet gericht zijn op het voorkomen van onomkeerbare ingrepen. En voor het instandhouden van de bestaande EHS-gebieden geldt een basisbescherming zoals het handhaven van de bestaande bodemopbouw, het bestaande bodemreliëf, bestaande waterhuishouding, bestaande rust en ontsluiting, bescherming van de bestaande natuurlijke processen..... enz..

De nu gekozen aanpak van de OS in deze is niet eenduidig, en zal in de toekomst tot verwarring en veel discussies leiden bij het vaststellen van daaruit voortvloeiend beleid.

Landbouw

De huidige agrarische bedrijven zijn in belangrijke mate bepalend voor de landschappelijke (met name visueel-ruimtelijke) kwaliteit van de overgangszones aan de noord- en zuidkant van de Heuvelrug. Als gevolg van de ontwikkelingen in de landbouwsector in het algemeen zullen de komende tijd steeds meer bedrijven worden beëindigd. Deze ontwikkeling vormt een bedreiging voor de landschappelijke kwaliteit van het buitengebied, omdat zowel voor de bedrijfsgebouwen als voor de gronden een nieuwe bestemming moet worden gevonden. Dat vraagt om een duidelijk beleid ten aanzien van de herbestemming van agrarische gebouwen, maar ook om een beleid dat een blijvende aanwezigheid van agrarische bedrijven in het buitengebied van onze gemeente niet frustreert en bedrijfsbeëindiging zoveel mogelijk voorkomt. Dat kan met name door geen ontwikkelingen in het buitengebied toe te staan die tot een opwaartse druk op de agrarische grondprijzen kunnen leiden. Elke vorm van roodontwikkeling die wordt toegestaan bergt dat gevaar in zich (zie ook onder Nieuwe Landgoederen).

Het voornemen om aan de noordzijde van de gemeente het groene licht te geven voor doorontwikkeling van bedrijven met intensieve productie (OS p.73) vinden wij geen goede zaak met het oog op dierenwelzijn, gezondheid en milieubeheer. In navolging van een aantal provincies willen wij ervoor pleiten dat de GUH zich verzet tegen deze intensivering met bijbehorende “megastallen”.

Nieuwe Landgoederen

Over het beleid van nieuwe landgoederen kan men kort zijn. Nieuwe landgoederen kunnen alleen gebouwd worden in gebieden waar het beleid aangeeft dat daar nieuwe natuur gewenst is, zoals de categorie “EHS-overig”. Natuurlijk zal eerst voor die gebieden moeten worden aangegeven of het eigenlijk gewenst is om een gebouw van allure in een natuurgebied te bouwen.

Binnen het grondgebied van de Gemeente Utrechtse Heuvelrug bestaat een eeuwen-oude traditie waar het gaat om het stichten van landgoederen. In verschillende periodes in het verleden zijn in onze gemeente landgoederen tot stand gekomen, zowel op de hoger gelegen gronden van de Heuvelrug, als in de overgangszones en de lager gelegen gebieden. In grote delen van de gemeente bepalen daardoor landgoederen de verschijningsvorm van het landschap. In die traditie past het om ook in de huidige tijd het stichten van landgoederen mogelijk te maken.

In de functionele analyse van het Voorontwerp Bestemmingsplan Buitengebied Doorn 2009 worden landgoederen omschreven als: “een landhuis gecombineerd met tientallen hectares bos, natuur en landbouwgrond”.

Dat is ook het beeld dat de inwoners van onze gemeente hebben bij het begrip landgoed. Het is goed dat voor ogen te houden bij het ontwikkelen van beleid ten aanzien van nieuwe landgoederen. De vestiging van nieuwe landgoederen moet in de structuurvisie zo worden geregeld dat ze in dat beeld passen.

Elke ongewenste ruimte die wordt geboden zal niet alleen grote schade kunnen toebrengen aan natuur- en landschapswaarden, maar zal bovendien leiden tot grondprijsontwikkelingen die zeer ongunstig zijn

voor de mogelijkheden van blijvende agrarische bedrijven om zich verder te kunnen ontwikkelen. Via voorwaarden in de vereiste groeninvesteringen en via beperkingen aan de hoeveelheid roodontwikkeling kan de gemeente daar in sturen.

Rode contouren

In de OS worden echter toch weer mogelijkheden open gehouden om uiteindelijk ook buiten die contouren te bouwen (bv.10 % buiten de footprint). De FGH vindt dit onacceptabel en vindt dat in de structuurvisie uitdrukkelijk gesteld moet worden dat dit uitgesloten is!

Ook de stelling dat in de kernen, langs de N225 wel wat hoogbouw mogelijk zou moeten zijn, zouden we in de uiteindelijke versie geschrapt willen zien.

In het buitengebied tussen Driebergen en Doorn hebben bouwactiviteiten in het recente verleden geleid tot verdere verdichting. In deze OS zijn voor de daar liggende buurtschappen en bebouwings-zones ruime rode contouren aangegeven. Wij denken dat benutting van de ruimte die daardoor voor nieuwe bouwactiviteiten gaat ontstaan, zal leiden tot verdere dichtslibbing tussen beide hoofdkernen. De Stichtse Lustwarande zal hierdoor verder aangetast worden.

Dit buitengebied tussen Driebergen en Doorn in de zones 2.9, 2.10, 2.11 met al zijn open-gehouden ontwikkelingsopties, geeft daarmee aanleiding tot zorg.

Wij stellen voor dat, in lijn met het voorgaande, deze zones tot 'beschermd buitengebied' worden gerekend, en dat **de rode contouren in de zones 2.10 en 2.11, tesamen met die van Palmstad worden opgeheven**. Dit om de ontwrichtende ontwikkelingen die daar de afgelopen jaren bij Palmstad en Velperengh hebben plaats gevonden, tot een halt te roepen en te keren.

In de OS wordt er al vanuit gegaan dat in het buitengebied van Doorn de instelling Bartimeus kan uitbreiden in de EHS en in het Rijksmonument Hydepark. Dit terwijl allerlei bezwaren en zienswijzen zijn ingediend waar het gemeentebestuur nog steeds niet op gereageerd heeft (*duurt al meer dan 1 jaar!*). De FGH vindt dat dit plan niet in de OS mag worden opgenomen. De gemeenteraad zal apart hierover uitspraak moeten doen om de schijn van manipulatie te voorkomen.

Bij Amerongen geen bebouwing buiten de rode contouren. Daar waar de rode contour-grens nog niet bepaald is (bijvoorbeeld rand bedrijventerrein bij Amerongen) dient dit zo snel als mogelijk te gebeuren.

Geen bedrijventerrein op Leersums grondgebied. De nu in de OS opgenomen tekst met betrekking tot een bedrijventerrein in Leersum is niet conform de uitspraak van de Provincie, en past niet in de EHS/Groene contour. De tekst dient aangepast te worden.

De gebieden 3.1 en 3.2 respectievelijk ten noorden van Maarn en Maarsbergen dienen vanwege hun grote landschappelijke en cultuurhistorische waarden te worden aangemerkt als "gemengde zone"- gebieden (zoals aangeduid in de systematiek van de OS; de FGH ziet deze als "beschermd buitengebied"). Voor de onderbouwing verwijzen wij naar de zienswijzen van de Landgoedeigenaren en de bewonersgroep 'GroenVoorGroen' in Maarsbergen.

Aandacht voor het feit dat verstedelijking van de dorpen niet aan de orde is. Daarnaast moet er gestuurd worden op voldoende groen, ruimte en speelgelegenheden in onze dorpskernen.

Wij wijzen sportaccommodaties aan de Akkerweg af. Ook al wordt in de OS aangegeven dat de eerste keuze elders ligt, zijn wij er toch beducht voor dat hierdoor mogelijkheden zullen ontstaan om uiteindelijk dit waardevolle landschap aan te tasten door de aanleg van (kunstgras) sportvelden en de bijbehorende accommodaties en infrastructuur.

Tot slot

Met groot genoegen heeft de FGH kunnen constateren dat er wederom grote steun en draagvlak is gevonden onder de inwoners van de GUH voor haar inbreng bij het proces van de GUH om tot een definitieve versie van de Structuurvisie 2030 te komen.

Na een Reactie op de Discussieversie (januari 2009) met bijbehorende Samenvatting, een Memorandum (juli 2009) naar aanleiding van de Ontwerpstructuurvisie, en tussendoor de diverse gesprekken met de Projectgroep van de GUH en inspreekbeurten bij de gemeenteraad, wordt nu deze Zienswijze gepresenteerd.

Het stuk is wederom met medewerking van vele inwoners tot stand gekomen. De werkgroepen van de FGH hebben er veel werk voor verzet. En het gemeentebestuur heeft tot nu toe goed toegelisterd!

Wij gaan ervan uit dat het gemeentebestuur van de GUH nu de moed en de wil weet op te brengen om de Structuurvisie tenslotte die definitieve strekking en inhoud te geven waarmee de inwoners van de GUH vol vertrouwen de komende 20 jaar tegemoet kunnen zien.

Lijst van ondertekenaars

- De Federatie Groene Heuvelrug, waarin vertegenwoordigd:

Vereniging Tussen Heuvelrug en Wetering	Driebergen/Rijsenburg
Vereniging Leefbaar Doorn	Doorn
Vereniging Maarn-Maarsbergen Natuurlijk	Maarn/Maarsbergen
Vereniging voor Dorp en Natuur Amerongen-Leersum	Leersum/Amerongen

- Belangengroepering GroenVoorGroen Maarsbergen
- Groep Bewoners tussen Maarsbergen en Leersum Maarsbergen/Leersum
- Groep Maarsbergseweg Leersum Leersum
- Landgoedeigenaren rondom Maarsbergen Maarsbergen
- Stichting De Laatste Akker Amerongen
- Stichting Driebergen-Rijsenburg Vroeger en Nu Driebergen-Rijsenburg
- Vereniging Ludenkwartier Doorn
- Vereniging Rondom Kraaybeek Driebergen-Rijsenburg
- Werkgroep Valentijn Driebergen-Rijsenburg

Bijlage

Mobiliteit en infrastructuur

Vanuit de OS wordt de visie en het beleid m.b.t. het verkeer- en vervoersbeleid grotendeels gedelegeerd naar het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) met een kortere termijn horizon van 5 jaar tot 2015.

Het college acht de verkeersproblemen vanuit de samenleving niet groot genoeg om dit in de OS als samenhangend beleidsgeheel op te nemen, met de redenering dat daar geen draagvlak voor is.

Dit is niet de constatering van de FGH.

Dat betekent dat er nu geen langere termijn visie en ambitie wordt gepresenteerd in de Structuurvisie tot 2030. Een serieuze en bedreigende leemte die niet goed gemaakt wordt door de 51 benoemde projecten in het GVVP.

Daarmee laat GUH het initiatief over aan anderen (Provincie, omliggende gemeenten, etc.) en verliest de GUH daarmee volledig de greep op de beoogde langere termijn ontwikkeling.

Alle strategische kaarten worden door het gemeentebestuur gezet op het openbaar vervoer, het stimuleren van de fiets, en de “Beïnvloeding Reisgedrag”. Met dit laatste zou volgens het gemeentebestuur het onderkende overlast-probleem van het doorgaande auto- en vrachtverkeer aangepakt kunnen worden. Dit is naar onze mening een illusie. Het hiebij toegepaste LARGAS-concept² zal eerder meer autoverkeer faciliteren dan minder.

De ambivalentie in denken van het gemeentebestuur tussen **enerzijds** de gebieds-ontsluitingswegen (N225, N226, N227) met als karakteristiek: “grote hoeveelheden verkeer snel verwerken; verkeersfunctie belangrijker dan verblijfsfunctie”, en **anderzijds** “de leefbaarheid binnen het gebied en met name binnen de dorpskernen verbeteren”, is een tegenstrijdigheid die, naar onze mening, onvoldoende onderkend wordt.

² Het LARGAS concept beoogt een gelijkmatige, langzamer en met name **snellere verkeersafwikkeling** te bereiken: snellere doorstroming en meer capaciteit.

Dat is niet waar we in onze gemeente naar moeten streven. Bovendien heeft de leefbaarheid binnen de dorpskernen een hogere prioriteit dan de snellere doorstroming van het verkeer.

LARGAS brengt meestal een ingrijpende vormgeving mee die niet fraai en wel kostbaar is. Het is bovendien niet te combineren met ‘Shared Space’.

Het is dus maar beperkt bruikbaar n.l. op de gebiedsontsluitingswegen en buiten de bebouwde kom, waarbij het mogelijk weer haaks komt te staan op de prioriteit om doorgaand verkeer te ontmoedigen door middel van het verhogen van weerstanden wat ook een hogere prioriteit heeft.

In de huidige opstelling van het gemeentebestuur, alsook in de beschrijving van de OS, worden **veel intenties** weergegeven van wat er zou moeten zijn of komen, maar er wordt **weinig duidelijkheid in concrete visie en aanpak** geboden.

De FGH-visie op hoofdlijnen

De Structuurvisie dient een duidelijke en concrete lange termijn visie te presenteren, die binnen Provinciaal verband door de GUH verdedigd gaat worden om de gewenste doelstellingen te kunnen realiseren.

Uitgaande van deze langere termijn doelstellingen voor een verantwoord en duurzaam verkeer- en vervoersbeleid zijn de vertrekpunten:

1. **Doorgaand verkeer zal bewust en adequaat om de GUH heen geleid moeten gaan worden.** Dit in plaats van “verleiden” of “gedogen als er geen alternatief is” zoals nu geformuleerd in de Ontwerpstructuurvisie.
2. Geen uitbreiding van bedrijventerreinen omdat dit extra ongewenste verkeersbelasting veroorzaakt.
3. Geen onnodige extra woningbouw om dezelfde redenen.
4. Het adequaat bestrijden van sluipverkeer.
5. Een efficiënt en haalbaar OV-circuit, waar iedere 10 minuten een bus(je) passeert, met directe aansluiting op de stations.
6. Voldoende parkeercapaciteit bij alle stations voor auto’s en fietsers.
7. Een kwalitatief goed fietspaden netwerk (incl. verlichting), dat aansluit op de OV-doelstellingen.
8. Centrum-plannen voor Doorn, Driebergen, Leersum en Maarn op basis van het “Shared Space” uitdenken, waarbij de “kwaliteit van het verblijven” het uitgangspunt is, en het autoverkeer vervolgens daarop aangepast zal worden.

De visie en aanpak in meer detail

1. Het A12-voorstel zoals nu gepresenteerd door Rijkswaterstaat (RWS) wordt door ons als een gegeven beschouwd. Het Wegaanpassingsbesluit (WAB) Utrecht- Maarsbergen kent geen inspraak meer (alleen beroep Raad van State) en dient in 2013 gereed te zijn.
NB1: De ondertunneling bij Maarsbergen dient tegelijkertijd uitgevoerd te worden door Pro-rail.
NB2: De FGH ziet als “ultieme oplossing” voor de lange termijn nog steeds de ondertunneling van het hele traject Driebergen-Maarsbergen voor zowel voor het rail- als wegverkeer.

2. Voor de GUH zal de A12-aanpassing (zie 1.) **geen verbetering** brengen voor de lokale verkeers- en vervoers-situatie.
 Meer waarschijnlijk is dat er extra verkeersdruk zal ontstaan op de N225 en N227 als gevolg van het verschuiven van de “Fuik bij Bunnik” naar de “Fuik bij Driebergen” waar het verkeer vast komt te staan. De projectleiding van Rijkswaterstaat (RWS) ontkent dit niet.
 Hiermee zal rekening gehouden moeten worden bij de invulling van de structuurvisie en het GVVP. Ook verwachten wij extra sluijverkeer via Tuindorppweg/Haarweg richting Scherpenzeel/Veenendaal.
3. Het eventueel verplaatsen van het station Maarn naar de westkant (N227) is volgens RWS onhaalbaar gezien de reeds ruimtelijke problemen met de verbetering van de huidige halve aansluiting A12/N227.
 Los daarvan vindt de FGH het veel logischer een eventuele verplaatsing naar de oostkant van Maarn te doen, gezien de toegankelijkheid vanuit Maarsbergen.

Openbaar vervoer

Alleen als er een adequaat OV-circuit gerealiseerd kan worden, dat zowel operationeel als budgettair haalbaar is, zou de structuurvisie- en het GVVP-aanpak met betrekking tot het OV een kans van slagen kunnen hebben. Dit heeft de **hoogste prioriteit**: lukt dit niet of onvoldoende dan valt de bodem goeddeels onder het hele denken uit.

Om die reden moet met spoed een haalbaarheidsstudie opgezet te worden naar:

1. Inzet van busbanen zowel in aanleg als gebruik
2. Aansluitingen en frequentie van/met bussen onderling en met het treinverkeer (o.a. buslijn naar Veenendaal doortrekken naar NS-station Veenendaal-De Klomp)
3. Voldoende parkeer capaciteit bij stations en knooppunten voor auto en fiets
4. Concrete samenwerking en harde afspraken met Provincie Utrecht en Bestuur Regio Utrecht (BRU) over een efficiënte dienstregeling en beschikbaarheid van materieel
5. Voldoende budget en expertise voor realisatie.

Auto- en vrachtverkeer

Doorgaand verkeer moet, door het nemen van effectieve maatregelen, geweerd worden middels het opvoeren van weerstanden tot het niveau dat het ook daadwerkelijk werkt.

Om het verkeer in de dorpen zodanig te weren dat er een goede invulling gegeven kan worden aan de duurzame leefbaarheid in de dorpskernen, dient er een combinatie-project per dorpskern te worden opgesteld van ‘Shared Space’ en ‘Gedoseerde doorgang auto/vrachtverkeer’.

Met name geldt dit voor Doorn, Driebergen, Leersum en Maarn.

Tezamen met de OV-aanpak heeft dit de hoogste prioriteit

Eenzijds zouden doseerlichten op ruime afstand van de dorpskernen er voor kunnen zorgen dat er minder verkeer door de dorpskernen gaat met een ander rijgedrag, terwijl anderzijds een shared space-inrichting de verblijfsfunctie van deze kernen benadrukt en ander verkeersgedrag afdwingt.

Wij benadrukken nogmaals: economische activiteiten, die extra ongewenst auto- en vrachtverkeer aantrekken, staan haaks op doelstelling en beheersing van het autoverkeer- en vrachtverkeer-beleid. Uitbreiding van bedrijventerreinen werkt een verdere congestie alleen maar in de hand, waarbij extra vrachtverkeer precies tot de verkeerde uitkomst leidt.

Bij de categorisering van wegen stuiten we op tegenstrijdigheden, t.w. naar functie-definitie en gewenst gebruik.

We streven naar een logisch en duidelijk wegen-netwerk waar de gewenste functie prevaleert boven een technische definitie. Daarom is het praktischer en goedkoper om de ontwerpnormen als richtlijn te nemen, en vervolgens per geval tot een optimale vormgeving te komen.

Zo zou gedacht kunnen worden aan:

- Om de N-wegen binnen de dorpskernen hun status als ‘gebiedsontsluitingsweg’ te laten verliezen.
- De Arnhemse Bovenweg als ‘wijkontsluitingsweg’ te duiden i.p.v. ‘gebiedsontsluitingsweg’
- De Scherpenzeelseweg (binnen bebouwde kom) als ‘wijkontsluitingsweg’
- Maarn-Maarsbergen de Tuindorpweg-Haarweg één doorgaande ‘wijkontsluitingsweg, en niet een ‘gedeeltelijk gebiedsontsluitingsweg’.