

Groene bereikbaarheidsprofielen voor Hart van de Heuvelrug

Henk Meurs Radboud Universiteit/MuConsult, Amersfoort

Mariette Pol. MuConsult, Amersfoort

Sander Van der Eijk, DHV, Amersfoort

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2005,

24 en 25 november 2004, Antwerpen

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
2.	Werkwijze	2
3.	Resultaten eerste stap: Groene bereikbaarheidsprofielen	3
4.	Resultaten tweede stap: Groene netwerkconcepten	4
5.	Resultaten derde stap: Schets van rode zoekgebieden	9
6.	Conclusies	10

Referenties

Bijlagen:

1. bereikbaarheidstypologie
2. Groene bereikbaarheidsprofielen op Heuvelrug
3. Groene bereikbaarheidsprofielen naar vervoerwijze

Samenvatting

Duurzame en leefbare mobiliteit in het groene Hart van de Heuvelrug (Utrecht)

In het kader van de ad hoc IPO commissie Milieu (commissie Alders) heeft de provincie Utrecht het project 'Duurzame en leefbare mobiliteit in het Hart van de Heuvelrug' uitgevoerd met als doel het ontwikkelen van netwerken (grijs) en aanwijzen van zoekgebieden voor wonen en werken (rood), op zodanige wijze dat de natuur- en milieuwaarden (groen) in het HvH-gebied worden beschermd en waar mogelijk worden versterkt. In dit kader is nieuwe netwerkontwerp benadering ontwikkeld waarmee vanuit groene waarden zogenaamde groene bereikbaarheidsprofielen zijn gedefinieerd die met auto, OV en fietsnetwerken worden gerealiseerd. Kenmerkend daarbij is de ontwikkeling vanuit het gebied zelf (bottom-up) in plaats van de gebruikelijke top-down benadering en de ontwikkeling vanuit groene functies in plaats van de gebruikelijke opzet vanuit de zogenaamd rode functies.

Summary

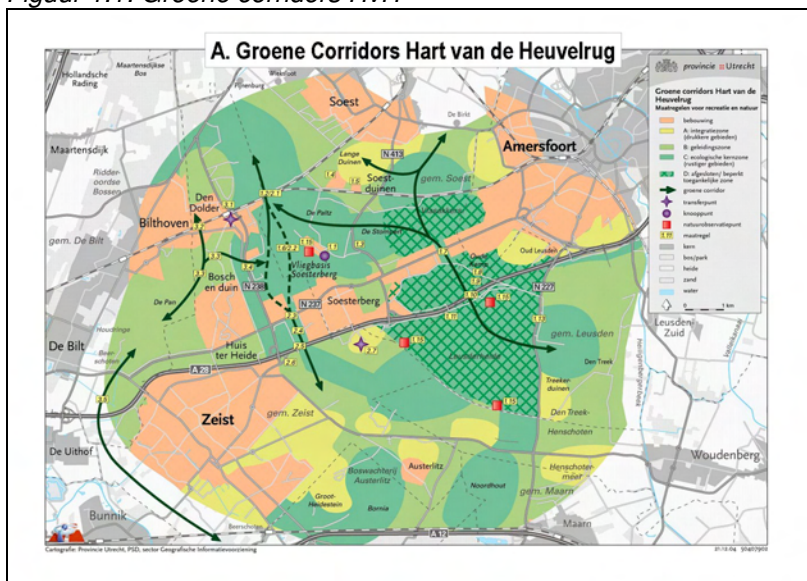
Sustainable and liveable mobility in the green Hart van de heuvelrug (Utrecht)

The province of Utrecht commissioned the project in the setting of the Ad Hoc Alders Committee on the environment. The objective was to develop networks and establish search areas for living and working in such a way that nature and environmental values in the region are protected. We developed a new network design methodology in which green values were used to establish green accessibility profiles to be realized with car, public transport and bicycles. The approach is characterized by starting out from the area itself (bottom-up) rather than the conventional top-down. In addition, green values were taken as a starting point rather than occupational characteristics.

1. Inleiding

De ad hoc-commissie Milieu (commissie Alders) van het IPO¹ heeft de provincies aanbevolen concrete pilotprojecten te starten/te selecteren die met een gebiedsgerichte integrale aanpak het milieurendement verhogen. De pilot projecten moeten passen binnen een reeds bestaande regionale structuurvisie, die bijdraagt aan een duurzame ontwikkeling van een gebied dan wel aan het elimineren van hardnekkige milieuproblemen. De provincie Utrecht heeft de aanbevelingen van de commissie Alders geconcretiseerd in het project *'Duurzame en leefbare mobiliteit in het Hart van de Heuvelrug'*. Dit gebied centraal in de provincie gelegen wordt gekenmerkt door de belangrijke natuurwaarden enerzijds en anderzijds de druk om te verstedelijken anderzijds. In samenwerking met haar regionale partners geeft de provincie invulling aan het duurzaam combineren van bereikbaarheid, leefbaarheid en natuur in het HvH. Zo wordt gewerkt aan realisatie van een gebiedsvisie in dit gebied waarbij meer groen wordt gerealiseerd van betere kwaliteit en tegelijkertijd een verstedelijkingsopgave wordt uitgewerkt. Daarbij worden 'rood' (bebouwing voor wonen en werken) en 'groen' (natuurgebieden) gekoppeld. Naast deze ruimtelijke opgaven vormen ook de verkeersknelpunten een belangrijke achtergrond: er wordt een fors beroep gedaan op de beschikbare capaciteit, zowel ten aanzien van het Hoofdwegenet (A28, A1, A27) als het Onderliggende Wegennet. Additionele ontwikkelingen binnen en buiten het gebied zullen deze knelpunten alleen maar versterken. De kaart die is opgesteld vanuit de invalshoek natuur en recreatie is weergegeven in figuur 1.1

Figuur 1.1: Groene corridors HvH



¹ Inter Provinciaal Overleg

Vanuit het Alders-traject wordt beoogd een bijdrage te leveren aan de discussies over de inrichting van het gebied en de ontwikkeling van de verkeersnetwerken vanuit de specifieke optiek van natuur- en omgevingswaarden, rekening houdend met het gebruik van het gebied. Het pilotproject beperkt zich tot de grenzen van het HvH gebied. Hierbij worden voor de ruimtelijke kenmerken twee schaalniveaus gehanteerd die van invloed zijn op het gebied:

- ▶ Het regionale schaalniveau, zijnde het studiegebied zelf, zie figuur 1.1.
- ▶ Het bovenregionale schaalniveau, waarbij ook de invloeden van de stedelijke gebieden Utrecht en Amersfoort worden meegenomen.

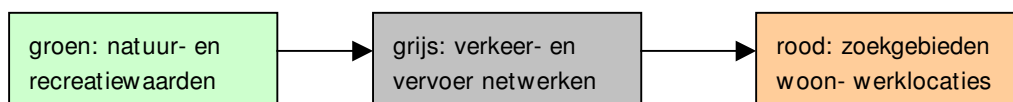
De centrale opgave voor het pilot project was:

Het ontwikkelen van netwerken (grijs) en aanwijzen van zoekgebieden voor rood, op zodanige wijze dat de natuur- en milieuwaarden in het HvH-gebied worden beschermd en waar mogelijk worden versterkt.

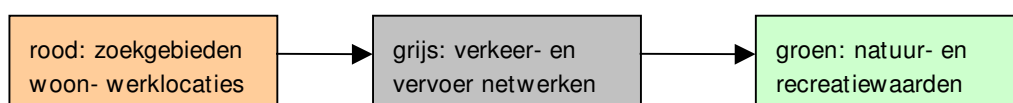
2. Werkwijze

De aanpak voor het ontwikkelen van netwerken vanuit een groen perspectief wijkt af van de gebruikelijk aanpak. Doorgaans (figuur 2.2) wordt, enigszins gechargeerd gesteld, geredeneerd vanuit de aanleg/planning van woon- en werklocaties (rood). Vervolgens wordt dan het vraagstuk mobiliteit opgepakt: Wat is nodig aan verkeer- en vervoernetwerken. De effecten op natuur- en recreatiewaarden (groen) komen daarbij vaak op de laatste plaats. In het pilot project is de aanpak andersom (figuur 2.1). Vanuit het willen beschermen en versterken van het groene verblijfsgebied/EHS word een netwerkconcept ontwikkeld en worden mogelijke zoekgebieden voor rood aangewezen. Hierbij is de vraag wat een netwerk op basis van een groene onderlegger voor perspectief biedt.

Figuur 2.1: Pilotproject duurzame en leefbare mobiliteit HvH: vanuit groen perspectief



Figuur 2.2: Gebruikelijke aanpak ontwikkeling netwerken: vanuit rood perspectief



Door input van betrokken regionale partners zijn, als vervolg op het advies van de commissie Alders, toekomstschetsen van groene wensnetwerken ontwikkeld waarbij drie stappen zijn doorlopen:

Stap 1: Toekomstschets van groene bereikbaarheidsprofielen: Laag 1

In het eerste atelier zijn groene ‘bereikbaarheidsprofielen’ getypeerd en in kaart gebracht. Deze bereikbaarheidsprofielen geven het gemak weer waarmee reizigers met specifieke vervoerwijzen in een bepaald deel van het onderzoeksgebied kunnen komen. Hiertoe is allereerst de onderlegger geschetst vanuit de natuur- en recreatiewaarden van het gebied (laag 1). Op basis van deze onderlegger/plattegrondschemen worden enerzijds de fysieke en beleidsmatige randvoorwaarden gegeven (toegankelijkheid van gebied). Anderzijds toont de onderlegger kansen/zoekgebieden voor wonen, werken (rood) en recreëren.

Stap 2: Toekomstschets van groene wensnetwerken: Laag 2

Het tweede atelier betrof het schetsen van wensnetwerken voor verschillende vervoerswijzen op de groene onderlegger. Deze wensnetwerken zijn ontwikkeld door het verbinden van knopen (woon-, werk en recreatielocaties). Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar lokaal en regionaal (bestemmings)verkeer en bovenregionaal doorgaand verkeer.

Stap 3: Toekomstschets voor rode zoekgebieden: Laag 3

Tot slot zijn in een derde bijeenkomst² zoekgebieden voor woon- en werklocaties aangewezen

3. Resultaten eerste stap: de groene bereikbaarheidsprofielen

Het doel van de eerste laag is het ontwikkelen van een groene onderlegger, waarop de verschillende typen natuur en recreatiegebieden zijn te onderscheiden. De groentypen onderscheiden zich van elkaar in, gezien vanuit bereikbaarheidsopgaven:

- ▶ De intensiteit van medegebruik (van intensieve, druk bezochte gebieden tot extensief, rustige gebieden) en vorm van (recreatief)medegebruik.
- ▶ De mate van bereikbaarheid van het gebied. Dit geldt zowel voor de bereikbaarheid van het gebied als geheel (externe bereikbaarheid) als voor de bereikbaarheid binnen het gebied (interne bereikbaarheid).

Als basis is de kaart gebruikt die reeds was ontwikkeld in het kader van de kwaliteitsvisie

HvH. Op basis van een typering van het gebied is onderscheid gemaakt tussen gebieden met de nadruk op recreatieve waarde en de natuurgebieden. Daarnaast zijn zogenaamde natuurtransferpunten aangegeven waarbij verschillende netwerken samenkomen. Ten behoeve van deze studie bleek een nadere uitbreiding van het aantal klassen nodig om te komen tot een bruikbare bereikbaarheidstypologie. Dit heeft geresulteerd in 6 groene bereikbaarheidsprofielen, waarvan 3 natuurprofielen en 3 recreatieprofielen en in 4 potentiële natuurtransferpunten.

3.1 Natuurgebieden (ecologische kernzone)

Binnen de ecologische kernzone in het gebied is onderscheid gemaakt tussen kwetsbare natuurgebieden waar medegebruik moet worden geweerd dan wel zeer extensief is en minder kwetsbare natuurgebieden waar *extensief* medegebruik mogelijk is. **Kwetsbare natuurgebieden** zijn de smalle ecologische corridors (vaak ecodeucten) die de versnipperde gebieden in de EHS met elkaar verbinden. De natuur- en milieueisen (kwaliteit van habitat, versnippering, geluid, lucht- en licht) zijn in de kwetsbare natuurgebieden maximaal. In deze gebieden staan versterking en bescherming van natuurwaarden voorop en wordt medegebruik geweerd (smalle ecodeucten) of zeer extensief toegelaten. De effecten van medegebruik/recreanten van ecodeucten op de functionaliteit van faunapassages is overigens onvoldoende onderzocht. Daar waar ecodeucten door recreanten worden gebruikt is sprake van brede ecodeucten. In literatuur wordt medegebruik voor recreatieve functie veelal afgeraden³. Voor de bereikbaarheid van deze smalle kwetsbare gebieden betekent dit, dat het accent op de onbereikbaarheid van deze gebieden ligt. Verstoring door (auto)verkeer en de barrièrewerking van infrastructuur moet zo veel mogelijk worden voorkomen of via ontsnippering worden teruggedrongen. Om de natuur toch voor het publiek toegankelijk te houden, zijn de leefgebieden (buiten de ecodeucten) wel toegankelijk via lange afstandspaden voor natuurzoekende wandelaars en fietsers. Om de rust in de gebieden veilig te stellen, kent deze vorm van natuurbeleving een zeer beschermd karakter; wat wil zeggen wandelen op de paden. Extern verkeer wordt geenszins gefaciliteerd; doorgaand verkeer wordt zelfs actief geweerd.

Bij **minder kwetsbare gebieden** gaat het om de kerngebieden in de EHS waar de versterking

² Aan het derde atelier namen alleen provinciale vertegenwoordigers deel.

³ E.a. van der Grift (2004) Corridor Leusderheide: Nut en noodzaak van de verbindingzone en advies voor de dimensionering en positionering van een ecodeuct over de N237, Alterra rapport 912, Wageningen (pp54)

en bescherming van natuurwaarden maatgevend zijn voor het gebruik en de toegankelijkheid. Deze rustige natuurgebieden zijn voor natuurzoekers te voet of per fiets bereikbaar. De wandel- en fietsvoorzieningen hebben een laagchalig karakter zodat zij geen doorgaand gebruik oproepen. Voor deze gebieden wordt wel gestreefd naar een goede externe fietsbereikbaarheid. De recreatieve fietspaden zijn onverlicht.

3.2 Recreatie in de natuur (overgangsgebieden)

Ook in dit profiel gaat het om gebieden die als natuurgebied worden gekarakteriseerd. Opnieuw zijn de natuurwaarden maatgevend voor de invulling van het gebruik en bereikbaarheid. Echter er is sprake van een overgangsgebied van drukke recreatieve gebieden naar de extensieve natuurgebieden. De recreatieve functie is vooral gericht op mobiele recreatie (zoals wandelen, fietsen, paardrijden). Dit betekent dat deze gebieden intern prima ontsloten zijn voor fietsers en wandelaars en dat struinen (van de paden af) is toegestaan. Ook zijn deze gebieden extern voldoende bereikbaar voor autoverkeer, door (beperkt) aanbod van parkeerfaciliteiten aan de rand van deze gebieden. De wandel- en fietsvoorzieningen in het gebied zijn niet alleen van goede kwaliteit, maar maken eveneens deel uit van gebiedsdekkende recreatieve netwerken. Dit betekent dat doorgaand, *recreatief* wandel- en fietsverkeer wordt gefaciliteerd.

3.3 Recreatieve bestemmingen

Sommige deelgebieden van de Heuvelrug hebben een groen karakter en grenzen direct aan stedelijk gebied. Dit zijn **lokale uitloopgebieden** voor de betreffende gemeenten die uitnodigen tot intensieve recreatie, zoals wandelen, fietsen, skaten en dergelijke. Uitloopgebieden zijn zeer bereikbaar en hebben een hoge dichtheid aan wandel- en fietspaden. Hier wordt intensief (mobiel) gerecreëerd. Aangezien deze gebieden nabij woonlocaties liggen, wordt het gebruik van de fiets gestimuleerd. De rol van de auto in het gebied wordt wel onderkend, maar regulering van het autosysteem is echter wel op z'n plaats.

Dagrecreatieterreinen zijn het meest intensieve profiel dat tevens als natuurgebied kan worden gekarakteriseerd. Het gaat hierbij om terreinen die specifiek zijn ingericht als zogenaamde dagrecreatieterreinen, waarbij open veldjes beschikbaar zijn om overdag te picknicken of een caravan/tent op te zetten. Dagrecreatieterreinen in HvH zijn er ter hoogte

van Austerlitz langs de N224, Treekerpunt bij Den Treek en 'de Bergjes' bij Soest. Bewoners uit de grote kernen (Zeist, Amersfoort, Soesterberg en Soest) komen een dag recreëren op de dagrecreatieterreinen om te picknicken, een balletje te trappen e.d. Deze bezoekers gaan veelal het bos niet in om te wandele*n maar blijven op hun plek zitten. Natuur- én gebruikswaarden zijn maatgevend voor de invulling van de bereikbaarheid. Deze gebieden zijn extern voldoende bereikbaar voor autoverkeer, door aanbod van parkeerfaciliteiten aan de rand, maar ook beperkt op de terreinen zelf. De wandel- en fietsvoorzieningen in het gebied zijn van goede kwaliteit en maken deel uit van gebiedsdekkende recreatieve en utilitaire netwerken. Het gebruik van deze gebieden kan dermate intensief zijn dat in sommige gevallen laagchalige collectieve vervoervoorzieningen aangeboden kunnen worden 'langs' het gebied.

De **attracties** Henschotermeer, Pyramide van Austerlitz, dierentuin Amersfoort, bosbad Amersfoort en het militaire luchtvaartmuseum bij Soesterberg hebben een bovenregionale aantrekkingskracht. Het gaat hierbij om locatiegebonden recreatie. Men komt naar deze attractieve locaties toe voor de attractie zelf en niet voor de mobiele recreatie (wandelen, fietsen) in de natuur. Op grote delen van HvH is de dagrecreatie in de zomer bepalend voor het ruimtelijk functioneren. Voor het verkeers- en vervoerssysteem zijn in de ruime omgeving van deze gebieden de verkeersbewegingen van dagrecreanten maatgevend. De gebieden dienen goed bereikt te kunnen worden met de fiets, collectief vervoer en auto. Van het collectieve vervoer dient een wervende werking uit te gaan. Binnen de gebieden is de ruimtelijke kwaliteit en de belevingskwaliteit leidend. Vertaald naar het verkeers- en vervoersbeleid betekent dit dat deze zone wordt ingericht als verblijfsgebied waar de auto wordt geweerd.

3.4 Natuurtransferpunt

Voor de Heuvelrug als geheel geldt echter dat het een landelijke uitstraling heeft en ook als zodanig bereikbaar moet zijn. Aan die wens tot bereikbaarheid kunnen de natuurtransferpunten voldoen. Op een (beperkt) aantal locaties in het HvH wordt bij uitstek de externe bereikbaarheid van de natuur- en recreatiegebieden gefaciliteerd. De natuurtransferpunten zijn of worden uitstekend per auto en/of collectief vervoer bereikbaar, en van daaruit kunnen diverse activiteiten worden opgestart. Vanuit deze transferpunten is de Heuvelrug lopend, fietsend en/of per georganiseerd vervoer prima toegankelijk. Met de auto is het HvH niet

toegankelijk. Vanaf natuurtransferpunten starten vele recreatieve wandel- en fietsroutes. Als groene transferia kunnen deze locaties aanleiding geven tot vestiging van diverse recreatieve functies en activiteiten. Parkeerplaatsen, fietsverhuur, bezoekerscentrum en een uitspanning kunnen deel uitmaken van een natuurtransferpunt.

4. Groene netwerkconcepten

De bereikbaarheidsprofielen van de voorgaande paragraaf, geven het kader voor de mate van bereikbaarheid/doorsnijdbaarheid van wegen en paden in het HvH door de verschillende vervoerswijzen. Zo kunnen wandelaars en fietsers de natuurgebieden beter bereiken dan het autoverkeer en het collectief vervoer. Binnen die gebieden kunnen zij zich via meerdere wegen verplaatsen. Op basis van deze uitkomsten zijn netwerkconcepten voor de verschillende modaliteiten (fiets, collectief vervoer en auto). Voor de fiets is een netwerkconcept ontwikkeld met een rasterstructuur, waarbij de interne bereikbaarheid relatief groot is. Terwijl voor het autoverkeer en collectieve vervoerswijzen juist een cirkelstructuur is ontstaan waarbij het verkeer om een gebied heen wordt geleid. Deze netwerken vertonen overeenkomsten met die voor de verblijfsgebieden in woonkernen. Hierbij wordt het doorgaande (auto)verkeer om het verblijfsgebied heen geleid (ringweg) en het bestemmingsverkeer via lagere orde wegen het gebied ingeleid (woonerf/30 km zone).

4.1 Fietsnetwerk

Voor het totstandkomen van een groen fietsnetwerk zijn de volgende aspecten gerealiseerd:

1. Onderscheid tussen utilitaire- en recreatieve fietsverbindingen.
 - ▶ Utilitaire fietsverbindingen dienen zoveel mogelijk te bestaan uit gestrekte lijnen (voor de kortst mogelijke verbinding) vanuit stedelijke herkomst gebieden met een maximumverbinding van 7,5 tot 10 km
 - ▶ Recreatieve fietsverbindingen dienen zoveel mogelijk de fietsers om (voor recreatieve fietsers oninteressante) woonkernen heen te leiden. Recreatieve fietsverbindingen kunnen grotere afstanden beslaan dan de utilitaire verbindingen). Het recreatieve fietsnetwerk maakt het mogelijk om rondtochten te fietsen .
2. Ontwikkel een samenhangend netwerk van utilitaire en recreatieve verbindingen in een rasterstructuur.

3. Plan, om de (kwetsbare) natuur te beschermen in de (donker)groene gebieden alleen recreatieve en geen utilitaire fietspaden. Hierbij worden eisen gesteld aan het ontwerp van de fietspaden (zoals geen wegverlichting en/of geen asfalt) en aan de gebruikers (zoals het niet toestaan van bromfietzers en/of niet toestaan van fietsen buiten het pad).

4.2 Collectieve vervoernetwerken

Voor het collectieve vervoer is het concept van een kwalitatief hoogwaardig HvH-shuttle bedacht. Deze shuttle verbindt de woonkernen en de treinstations met de recreatieve bestemmingen en de natuurtransferpunten. Voor het kunnen ontwikkelen van de HvH-shuttle is het nodig dat de vervoersstromen voldoende worden gebundeld. Hiertoe zal de HvH-shuttle als aantrekkelijk alternatief voor de auto gepositioneerd moeten worden. Dit kan onder andere door:

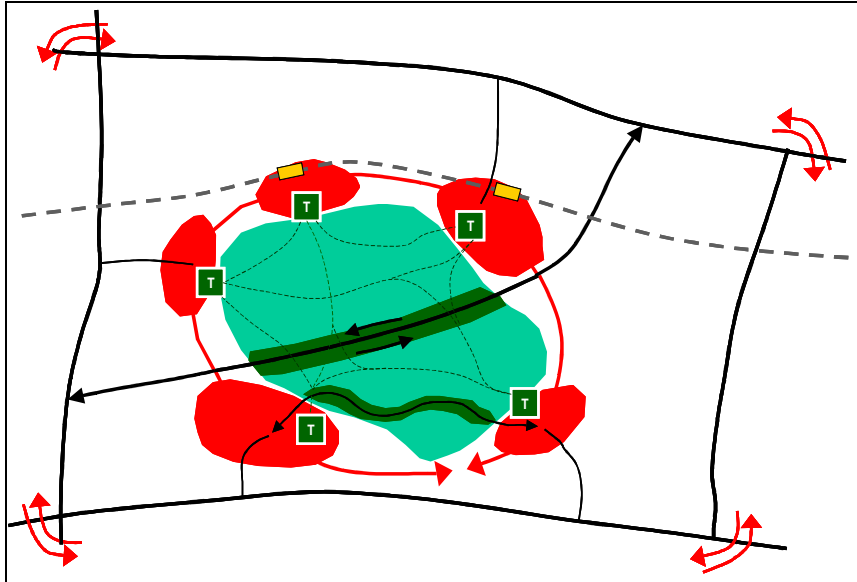
- ▶ Het bieden van goede aansluitingen van de shuttle op treinen vanaf NS-stations.
- ▶ De HvH-shuttle aan te laten sluiten op wandel- en fietsroutes.
- ▶ Met de HvH-shuttle kwaliteit op maat te bieden. Zo zal de shuttle die in de zomermaanden het Henschotermeer aan doet: voldoende ruimte hebben voor (strand)bagage, met een hoge frequente rijden en zichtbare haltes hebben dicht bij het strand (shuttle tot op de parkeerplaats in plaats van halte langs de provinciale weg, vanwaar nog een eindje moet worden gelopen). Voor het welslagen van de HvH-shuttle als alternatief voor de auto naar het Henschotermeer, zal een oplossing moeten worden gevonden voor de exploitatie van het gebied, dat nu uit de autoparkeergelden wordt betaald. Kwaliteit op maat betekent bijvoorbeeld ook dat het mogelijk moet zijn om fietsen mee te nemen in de HvH-shuttle.

4.3 Autoverkeer.

Met het aanduiden van het HvH-gebied als groen verblijfsgebied, waar het autoverkeer omheen geleid moet worden, wordt impliciet gekozen voor een cirkelstructuur in plaats van een rasterstructuur. Dit heeft geleid tot het ontwikkelen van een basisconcept bestaande uit een buitencirkel bestemd voor doorgaand verkeer met enkele inprikkers naar de binnencirkel voor bestemmingsverkeer. Figuur 3.4 geeft een globale schets van dit concept. Dit groene concept heeft de consequentie dat de bereikbaarheid binnen het gebied niet optimaal kan zijn. Dit om (verdere) versnippering van de EHS te voorkomen. Het concept is bedoeld als handreiking bij toekomstige planvorming van infrastructuur in het HvH. Een dergelijk

concept (groen verblijfsgebied), is ook goed toepasbaar voor andere groene gebieden.

Figuur 3.4: Concept voor infrastructureel netwerk in groene verblijfsgebieden



Aan het conceptuele netwerk liggen de volgende uitgangspunten ten grondslag:

- ▶ Concentreren en reguleren van autoverplaatsingen buiten de kwetsbare groene verblijfsgebieden.
- ▶ Het parkeren in het HvH-gebied wordt gereguleerd. Enerzijds worden voldoende en goed bereikbare parkeervoorzieningen aangeboden in recreatie- en wandelgebieden. Deze parkeerplaatsen hebben een HvH uitstraling. Anderzijds zal het parkeren van de auto buiten deze parkeervoorzieningen niet worden toegestaan.
- ▶ Het netwerk wordt opgebouwd door het verbinden van de parkeervoorzieningen en transferpunten met de woonkernen.

5. Schets van rode zoekgebieden

Op basis van de groene bereikbaarheidsprofielen en de toekomstschets netwerkconcepten is vervolgens gezocht naar mogelijke locaties voor wonen en werken in het gebied HvH. De aanleiding voor het zoeken naar gebieden voor wonen en werken in HvH is het schaakbordmodel Rood voor groen. Essentieel hierbij is, dat rode ontwikkelingen (wonen en werken) plaatsvinden om de EHS elders in HvH te versterken. In dit kader dient ontwikkeling van rode functies in minder/niet kwetsbare groene gebieden als ruilmiddel voor afname van rode functies in kwetsbare natuurgebieden. Hiertoe wordt vooral buiten de rode contouren

gezocht naar mogelijke gebieden om locaties voor wonen en werken te ontwikkelen.

Vanuit het groene HvH-perspectief zoals dat tot dusverre is geschetst kunnen aanvullende randvoorwaarden worden geformuleerd voor keuzen ten aanzien van de ontwikkeling van woon- en werkgebieden:

- Rode zoekgebieden liggen aan de buitenkant van het gebied HvH nabij de buiten- of binnencirkel.
- Het meest geschikt zouden locaties zijn tussen de binnen- en buitencirkel in, maar aangezien deze gebieden niet in het HvH liggen vallen deze locaties af.
- De locaties nabij de binnencirkel zijn dan het meest geschikt.

Vanuit deze visie zijn vijf locaties aangewezen die vanuit het groene HvH-perspectief in aanmerking zouden kunnen komen voor ontwikkeling van woon- en werklocaties. Deze locaties zijn zodanig gekozen dat ze aansluiten op de zogenaamde binnenring. Ook is ervoor gezorgd dat de buitenring goed bereikbaar is vanuit deze nieuwe locaties.

Er is ook een aantal gebieden aangewezen die vanuit het groene HvH-perspectief niet geschikt zijn voor ontwikkelingen voor wonen en werken. Indien het gebied HvH wordt beschouwd als verblijfsgebied, waar natuur- en recreatiewaarden centraal staan, dan passen rode ontwikkelingen midden in het gebied hier niet in. Indien dit uitgangspunt strikt wordt gehanteerd, dan leidt dit vooral tot de conclusie dat rode ontwikkelingen bij Soesterberg, vliegveld Soesterberg en de strook langs de N237 niet moeten worden nagestreefd.

6. Conclusies

De basis van de insteek die is gekozen is gebaseerd op de gedachte van de Heuvelrug als regionaal verblijfsgebied. Het basisconcept met de binnen- en buitencirkel met inprikkers is bedoeld als handreiking bij toekomstige planvorming van infrastructuur in het HvH. Een dergelijk concept, lijkt echter ook goed toepasbaar voor het ontwikkelen van netwerken en rode zoekgebieden in andere groene verblijfsgebieden dan HvH.

De in dit paper ontwikkelde aanpak kan dienen als een regionale variant van de op lokale schaal bekende concepten ten aanzien van woongebieden. Deze uitwerking is naar voren gekomen als uitkomst van een proces waarin ruimtelijk ordenaars, landschapsdeskundigen en

verkeerkundigen met elkaar een nieuw concept voor het HvH probeerden te bedenken. Het aantrekkelijke was dat uit deze intensieve samenwerking met een duidelijke opgave nieuwe lijnen naar voren zijn gekomen die aandacht verdient naast de top-down en rood→ infrastructuur benadering zoals die vaak wordt gehanteerd.

Uiteraard zijn de in dit paper uitgezette beelden en denkwijzen niet bedoeld om te implementeren in de dagelijkse praktijk. Veeleer gaat het erom dat de regionale beleidspraktijk gevoed wordt met het idee dat het ook anders kan. En daarmee komen we terecht bij het bestuur die prioriteiten kan stellen bij toekomstige ontwikkelingen. Essentieel daarbij is dat bereikbaarheid wordt gerealiseerd passend op keuzen die worden gemaakt ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkelingen. Prioriteit voor groen in het gebied betekent een selectieve ontwikkeling van de bereikbaarheid, ook voor degenen die in het gebied wonen. Die selectieve ontwikkeling van bereikbaarheid kan daarbij tevens sturend werken op de druk om in het gebied nieuwe rode functies te realiseren.

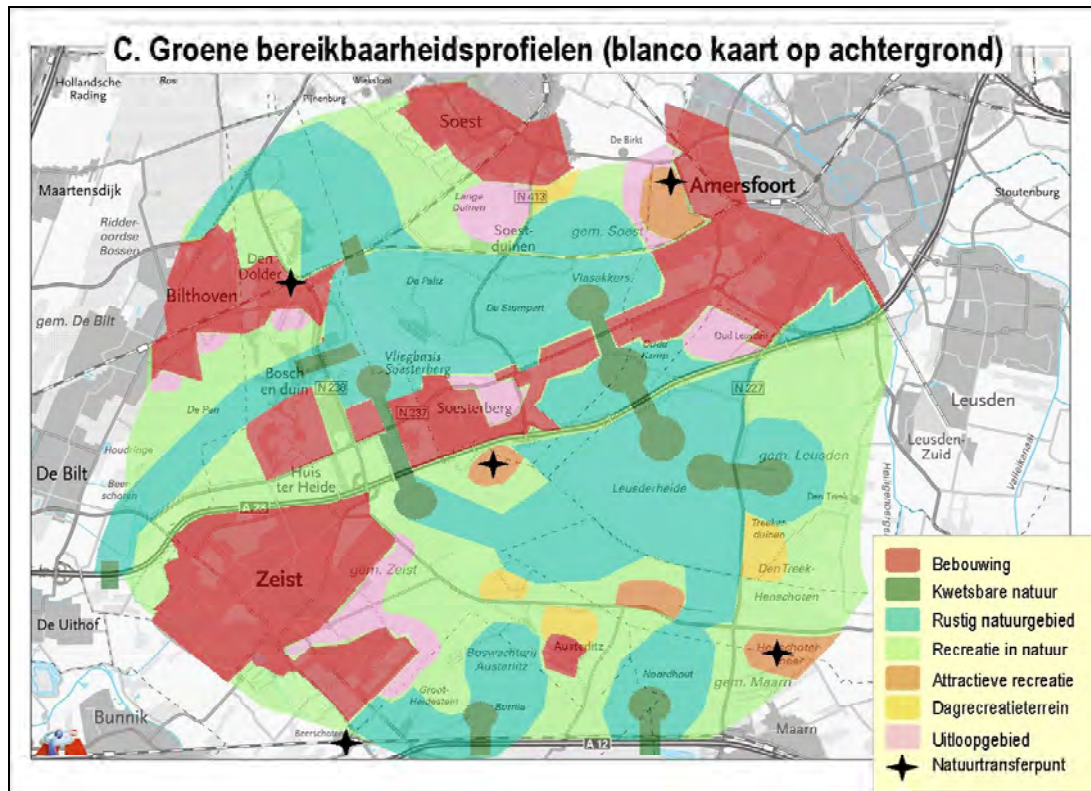
Referenties

MuConsult en DHV (2005). Duurzame mobiliteit in het groene Hart van de Heuvelrug. Toekomstschets waarbij de natuur- en recreatiewaarden centraal staan. Rapport in opdracht van de provincie Utrecht. Amersfoort

BIJLAGE!: Bereikbaarheidsprofielen vanuit het groen

Typering	Milieueisen		Gebruik	Hoofdlijn bereikbaarheid		
				Intern	Extern	Doorgaand
Beschermde natuur (EHS - kern en corridor)	Habitat: ++ ++ Versnipperin ++ ++ g: ++ Geluid: Lucht: Licht:		Uitsluitend ecologische functies	Uitsluitend voetgangers; op de paden.	Geen van de vervoerwijzen faciliteren, ook niet aan de rand	Actief weren
Welkom in beschermde natuur (beschermde welkom)	Habitat: ++ + Versnipperin + ++ g: ++ Geluid: Lucht: Licht:		Ecologie en recreatieve natuurbeleving	Voetgangers en fietsers; op de paden.	Fietsbereikbaarheid faciliteren, geen auto of collectief vervoer, ook niet aan de rand	Actief weren
Wandel- en natuurgebied (welkom in natuur)	Habitat: + + Versnipperin + + g: + Geluid: Lucht: Licht:		Overgangsgebied natuurbeleving - mobiele recreatie (extensief)	Voetgangers en fietsers; struinen toegestaan.	Fietsbereikbaarheid faciliteren, auto tot aan de rand, geen collectief vervoer	Recreatief fietsnetwerk en wandelroutes. Overig weren
Recreatieve attractiepoint en (uitnodigend regionaal)	Habitat: 0/- 0/- Versnipperin 0/- 0/- g: 0/- Geluid: Lucht: Licht:		Intensieve, locatiegebonden dagrecreatie	Voetgangers	Goede autobereikbaarheid, zichtbaar collectief vervoer, uitstekende fietsvoorzieningen.	Uitsluitend voor voetgangers
Natuurgebied en dagrecreatie (recreatie in natuur)	Habitat: 0/+ 0/+ Versnipperin 0/+ 0 g: 0/+ Geluid: Lucht: Licht:		Natuurbeleving gecombineerd met locatiegebonden dagrecreatie (intensief)	Voetgangers en fietsers; struinen en verblijfsactiviteiten toegestaan.	Fietsbereikbaarheid faciliteren, auto tot in gebied, beperkt collectief vervoer	Recreatief en utilitair fietsnetwerk en wandelroutes. Overig weren
Recreatieve uitloop (uitnodigend lokaal)	Habitat: 0/+ 0/+ Versnipperin 0/+ 0/+ g: 0/+ Geluid: Lucht: Licht:		Intensieve, mobiele recreatie	Voetgangers, fietsers en skaters	Goede autobereikbaarheid, uitstekende fietsvoorzieningen, eenvoudig in te wandelen.	Recreatief en utilitair fietsnetwerk en wandelroutes. Lokaal autoverkeer en collectief vervoer beperkt toestaan.
In-, uit- en overstappen (knooppunt van activiteiten)	Habitat: 0/- 0/- Versnipperin - - g: - Geluid: Lucht: Licht:		Beginnen en eindigen van een bezoek, horeca en locatiegebonden activiteiten	Niet van toepassing	Uitstekend voor alle modaliteiten	Niet van toepassing

Bijlage 2: Groene bereikbaarheidsprofielen Heuvelrug



Bijlage 3: Toekomstschets groene bereikbaarheidsprofielen naar vervoerswijze

