MASTERPLAN WELKOM VELUWEZOOM

Voor natuur, beleving en leefbaarheid



Mei 2022

gemeente Rheden

GEMEENTE ROZENDAAL

Natuurmonumenten

veluweop1

Voorwoord

Voor u ligt het Masterplan Veluwezoom. Dit plan is de uitwerking van principeplan waarover in februari 2022 door de gemeenteraad van Rheden en de gemeenteraad van Rozendaal een besluit is genomen. De maatregelen die we in dit plan verder hebben uitgewerkt zorgen voor een betere balans tussen recreatie, natuur en verkeer op de Veluwezoom. Een betere balans die gelet op de toegenomen drukte in het gebied en de groeiende belasting van de natuur ook hard nodig is. Het intensieve proces dat is doorlopen was niet altijd even makkelijk. Toch zijn we ervan overtuigd dat de gesprekken die we hierover hebben gevoerd essentieel zijn geweest om tot dit plan te komen. We zijn daarom ook erg blij dat er nu een plan voor de toekomst ligt, zodat niet alleen de huidige generatie maar ook de toekomstige generaties van dit mooie natuurgebied in onze gemeenten kunnen blijven genieten.

Rheden, Mei 2022

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave 2

1. Essentie en impact van het masterplan

1.1. Waar het om gaat 3

1.2. Het Masterplan in een notendop 5

1.3. Streefbeeld 2030 6

1.4. Kaartbeelden van de toekomst 7

1.5. Verwachte impact 10

2. Thema's van het Masterplan

2.1. Natuur: bescherming, beleving en ontwikkeling 12

2.2. Ontvangstlocatie: bezoekerscentrum en herstelplan Heuven 14

2.3. Station: inrichting, omgeving en verbinding bezoekerscentrum 18

2.4. Regionale spreiding bezoekersstromen en ondersteuning lokale economie 20

2.5. Minder en veiliger verkeer in de natuur 23

2.6. Optimalisatie gebruik parkeerplaatsen 26

3. Monitoring verkeer en natuur 26

4. Planning, fasering, inschatting kosten en risico's 32

1. Essentie en impact van het masterplan

1.1. Waar het om gaat

De Veluwezoom is met zijn gevarieerde landschap, zijn cultuurgeschiedenis en zijn rijke, maar ook kwetsbare, natuur een zeer gewaardeerd natuurgebied van bijzondere allure in Nederland. Het is niet voor niets onderdeel van het Europese Natura2000 netwerk van kwalitatief hoogwaardige- maar bedreigde - natuurgebieden. En het is niet voor niets dat het bescherming geniet voor diersoorten en vegetatie die hier van oudsher voorkomen.
In algemene zin gaat het slecht met de biodiversiteit in Nederland. Er is nog maar 15 procent over van de oorspronkelijke planten- en diersoorten die we in 1900 in ons land hadden. Ter vergelijking: het Europese gemiddelde ligt op 40 procent (Compendium voor de Leefomgeving, 2021). Ook in de Veluwezoom staat de biodiversiteit sterk onder druk en moeten alle zeilen worden bijgezet om de internationaal afgesproken instandhoudingsdoelen te benaderen. Dit gebeurt via verschillende overheidsprogramma's. Zo werkt de Provincie Gelderland via de Recreatiezonering aan de juiste condities om de instandhoudingsdoelen te behalen. In het kader van het Programma Natuur op de Veluwe (Gelderland.nl) worden door Natuurmonumenten maatregelen uitgevoerd om de effecten van stikstof in de natuur tegen te gaan. Daarnaast wordt er hard gewerkt aan het vergroten van de biodiversiteit in bredere zin. De gemeente Rheden heeft bijvoorbeeld haar eigen biodiversiteitsplan.
Het is echter niet enkel de natuur die onder druk komt te staan; ook mensen ervaren het gebied als te druk, zeker in de weekenden en wanneer de heide in bloei staat. Dat doet afbreuk aan de natuurbeleving en het leidt tot overlast voor recreanten én bewoners in de vorm van (fysieke) hinder op wegen en paden, door bezoekers die parkeren en door geluidsoverlast van auto's en met name motoren die de stilte doorbreken. En het leidt tot gevaarlijke verkeerssituaties voor fietsers en wandelaars. Het gaat om het vinden van de juiste balans. Zowel natuur als recreatie verdienen ruimte op de Veluwezoom, nu en in de toekomst. Het Masterplan beoogt hier een steentje aan bij te dragen.

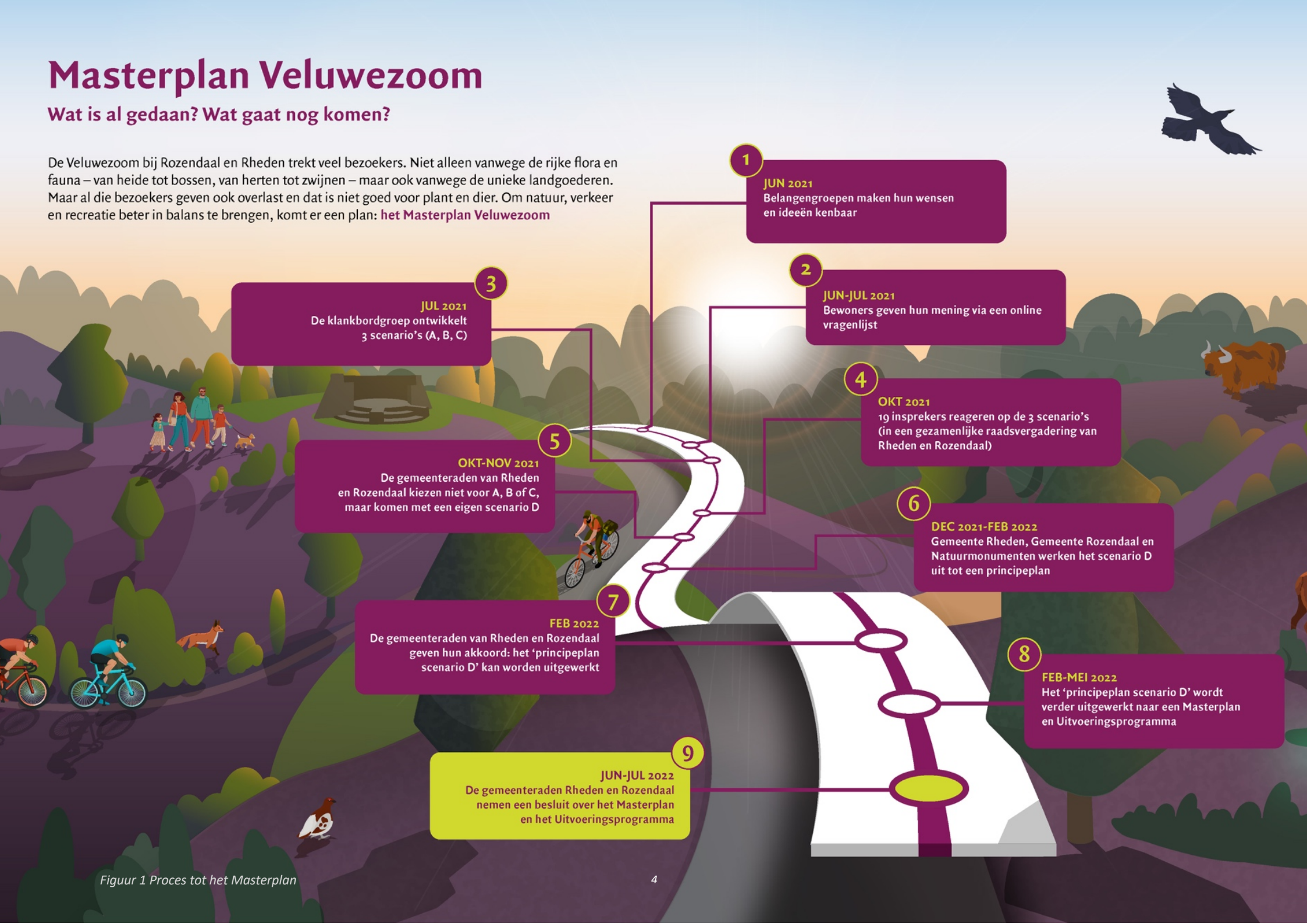
Dit Masterplan is een nadere uitwerking van het 'Principeplan Welkom Veluwezoom' zoals dat in februari 2022 door de gemeenteraden van Rheden en Rozendaal en door Natuurmonumenten is vastgesteld. Het doel van het Masterplan is drieledig: het versterken van de natuur en de natuurbeleving; het gastvrij verwelkomen van bezoekers en het verbeteren van de leefbaarheid en de lokale economie in de dorpen die de Veluwezoom omringen.
De projecten uit het Masterplan richten zich op het ontwikkelen van de ontvangstlocatie, het spreiden van bezoekersstromen, het verminderen van de verkeersoverlast (conform scenario D) en het versterken van de natuur.



Masterplan Veluwezoom

Wat is al gedaan? Wat gaat nog komen?

De Veluwezoom bij Rozendaal en Rheden trekt veel bezoekers. Niet alleen vanwege de rijke flora en fauna – van heide tot bossen, van herten tot zwijnen – maar ook vanwege de unieke landgoederen. Maar al die bezoekers geven ook overlast en dat is niet goed voor plant en dier. Om natuur, verkeer en recreatie beter in balans te brengen, komt er een plan: **het Masterplan Veluwezoom**



Figuur 1 Proces tot het Masterplan

1.2. Het Masterplan in een notendop

De essentie van het Masterplan is het versterken van de balans tussen recreatie, leefbaarheid en natuur. Het gaat om het verwelkomen van bezoekers op de Veluwezoom, zonder dat dit overlast veroorzaakt aan natuur en aan de inwoners van Rheden en Rozendaal. Het Masterplan zet in op het gebruik van de kracht van de regio.

Het versterken van de natuur gebeurt door rustige gebieden te creëren in het hart en parkeerplekken te concentreren aan de randen van de natuur. Het verwelkomen van bezoekers gebeurt door een ontvangstlocatie te ontwikkelen met een goede verbinding met het station, door samen te werken met andere gemeenten in de regio om het toerisme te spreiden en door gasten beter te informeren over beschikbare parkeerruimte met behulp van een PRIS (Parkeer Route Informatie Systeem)
Om overlast te voorkomen, worden in weekenden van 1 april tot en met 31 oktober en op feestdagen in deze periode de doorgaande wegen gedeeltelijk afgesloten, conform eerdere besluiten in de gemeenteraden van Rheden en Rozendaal.

Dit heeft zich vertaald in actielijnen rond de volgende zes thema's:

1. Natuur: bescherming, beleving en ontwikkeling
2. Ontvangstlocatie: bezoekerscentrum en herstelplan Heuven
3. Station en omgeving: inrichting en verbinding bezoekerscentrum
4. Regionale spreiding bezoekersstromen en ondersteuning lokale economie
5. Minder en veiliger verkeer in de natuur
6. Optimalisatie gebruik parkeerplaatsen

Verder is er aandacht voor monitoring en bijsturing. De voorgestelde plannen hebben invloed op de verkeersstromen en het parkeren in het gebied. Er wordt gemonitord welke effecten dit in de praktijk heeft voor zowel de leefbaarheid van de omwonenden als de natuur. Twee jaar na de invoering van de maatregelen vindt er een evaluatie plaats. Mocht er echter aanleiding toe zijn, kan er ook eerder bijgestuurd worden.

Kaders

Bij de uitwerking van het Masterplan moet rekening worden gehouden met de volgende kaders die van invloed zijn op de uitvoerbaarheid van het plan:

- De recreatiezonering in het Natura2000 gebied. Welke deelgebieden vragen vanuit het perspectief van natuur extra bescherming en vragen daarmee om een vermindering van de recreatieve druk? Bevoegd gezag is de Provincie en het wettelijk kader is Natura2000.
- Landelijk beleid van Natuurmonumenten. Natuurmonumenten is beheerder en grootste terreineigenaar van Nationaal Park Veluwezoom. Het landelijke beleid van Natuurmonumenten richt zich al geruime tijd op het concentreren van verkeer op grotere, goed gesitueerde parkeerplaatsen met betaald parkeren aan de randen van natuurgebieden.

Juridische haalbaarheid

Voor de aanleg van infrastructuur die het gevolg is van aanpassingen aan de verkeerssituatie, bijvoorbeeld ruimte om te keren bij een wegafsluiting, is een vergunning nodig in het kader van de Wet Stikstofreductie en Natuurverbetering die op 1 juli 2021 in werking is getreden. Als dit niet leidt tot een aantoonbare reductie van stikstofuitstoot, is dit een uiterst moeilijk begaanbare weg. De eerste verkenningen met AERIUS van de impact van de voorgestelde projecten op de depositie van stikstof zijn echter positief (zie paragraaf 1.5). Er worden dan ook geen grote obstakels of vertragingen verwacht voor de benodigde vergunningen vanuit de Wet Stikstofreductie en Natuurbeheer.

1.3. Streefbeeld 2030

De Veluwezoom, ontvangstlocatie voor bezoekers, voor mens en dier

“De Veluwezoom is ook in 2030 bijzonder populair in Nederland. Mensen komen speciaal voor het **unieke landschap,** de natuur en het erfgoed die beter beleefbaar zijn. Er heeft wel een opvallende verschuiving plaatsgevonden ten opzichte van 2022. Het heidegebied boven op de Posbank is **stiller** geworden nu de meeste auto’s en motoren beneden blijven. **Wandelaars** belopen vele paden en **fietsers** komen in groten getale: wielrenners, recreatieve fietsers en MTB-ers hebben elk hun eigen route. Velen genieten van het weidse uitzicht vanaf de Beekhuizenseweg. Kleine stopplekjes langs deze weg geven bezoekers de ruimte om te genieten en de mooiste momenten vast te leggen. Mensen die slecht ter been zijn, kunnen het natuurgebied nog altijd goed bereiken met hun eigen vervoer en met het collectieve e-vervoer dat wordt aangeboden





Paviljoen de Posbank heeft een deel van de parkeerplaats ingeruimd voor fietsen. Voor een zitplaats binnen moet je tijdig reserveren. En buiten is koffieloket PosPauze een begrip geworden. De toeloop is groter geworden op de **flanken van de Veluwezoom**: Landgoed Heuven en Beekhuizen en ook de Carolinehoeve worden door meer mensen gevonden. **Aantrekkelijke parkeerplaatsen** bieden mensen een plekje en heldere informatiesystemen zorgen voor goede spreiding van verkeer. Laagdrempelige betaalsystemen zijn geen drempel gebleken voor de natuurliefhebbers en recreanten.





Opvallend is de toename van bezoekers vanuit station Rheden, sinds dit een **NS-buitenpoort** werd waar bezoekers gastvrij onthaald worden. Gedurende de hele week stappen (sportieve) bezoekers hier direct het Nationaal Park Veluwezoom binnen vanuit de trein en ook de bus. De directe stationsomgeving is levendiger geworden met aantrekkelijke voorzieningen zoals horeca en winkels voor wandelaars en fietsers. Vanuit **Station Rheden Posban**k kunnen mensen kiezen uit diverse Veluweroutes die ook fraai verbonden zijn met het IJsseldal.





Veel van deze bezoekers passeren minstens één keer landgoed Heuven met het bezoekerscentrum van Natuurmonumenten. Dit is een **veelzijdige en aantrekkelijke ontvangstlocatie** geworden. De natuur wordt hier op veel manieren **beleefd**: in spel, met inspirerende educatie, door beweging en onder genot van producten uit de directe omgeving. In 2030 is zichtbaar dat dit ook

leidt tot bezoekers die zich meer **betrokken** voelen bij de natuur. Natuurwaarnemingen worden veel gemeld, beheergroepen zijn vitaal en rustgebieden worden beter gerespecteerd.

Door subtiele ingrepen in het landschap lijkt het landgoed Heuven trouwens ook **groter** geworden. De flanken van de stuwwal tot aan de rivier zijn zichtbaarder geworden. Betere doorkijkjes, aantrekkelijkere routes en **recreatieve levendigheid in** het dorp leiden ertoe dat meer Rhedenaren zich inwoner voelen van de Veluwezoom. Goede r(h)eden om hier te blijven!





Maar de Veluwezoom reikt verder dan Rheden. Er vindt **actieve spreiding** plaats naar Rozendaal, Velp, Dieren, Brummen, Eerbeek, Laag-Soeren en Arnhem Noord. Een handige website en diverse apps leiden bezoekers naar plekken die passen bij hun wensen, zoals een startplek voor MTB-ers. Hiervoor bestaat er een goede **samenwerking** tussen ondernemers, overheden en marketingorganisaties in de zuidoostflank van de Veluwe. Flexibel wordt er ingespeeld op veranderingen die ook nu, in 2030, ons soms verrassen."

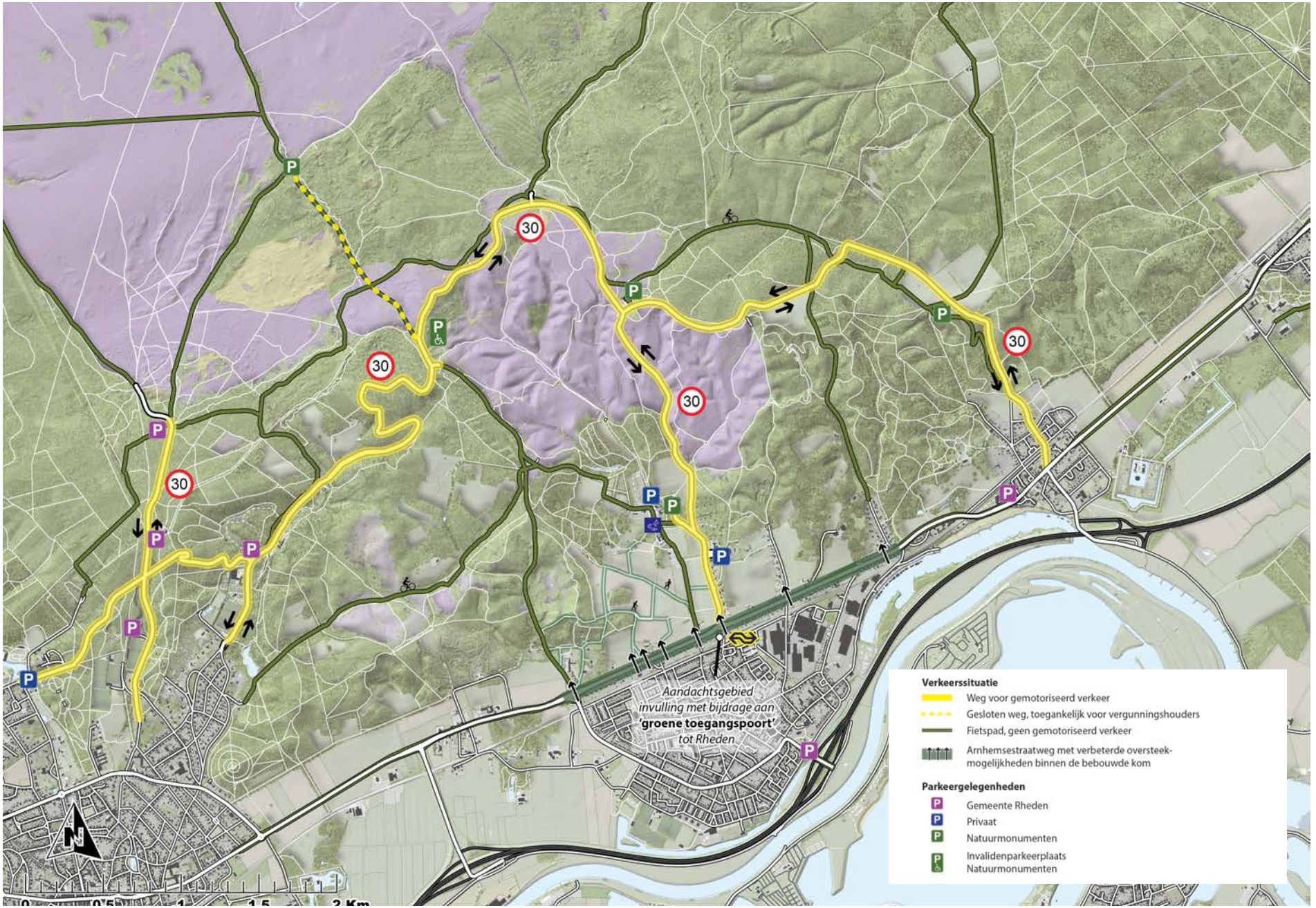
1.4. Kaartbeelden van de toekomst

De volgende kaarten laten de ruimtelijke situatie zien na invoering van maatregelen uit het Masterplan. In de kaarten zijn verbeeld: de parkeerplaatsen, de wegen die nu en in de toekomst toegankelijk zijn, de gebieden waar maatregelen worden genomen voor wandelen, fietsen en gemotoriseerd verkeer en waar inrichtingsopgaven plaatsvinden.

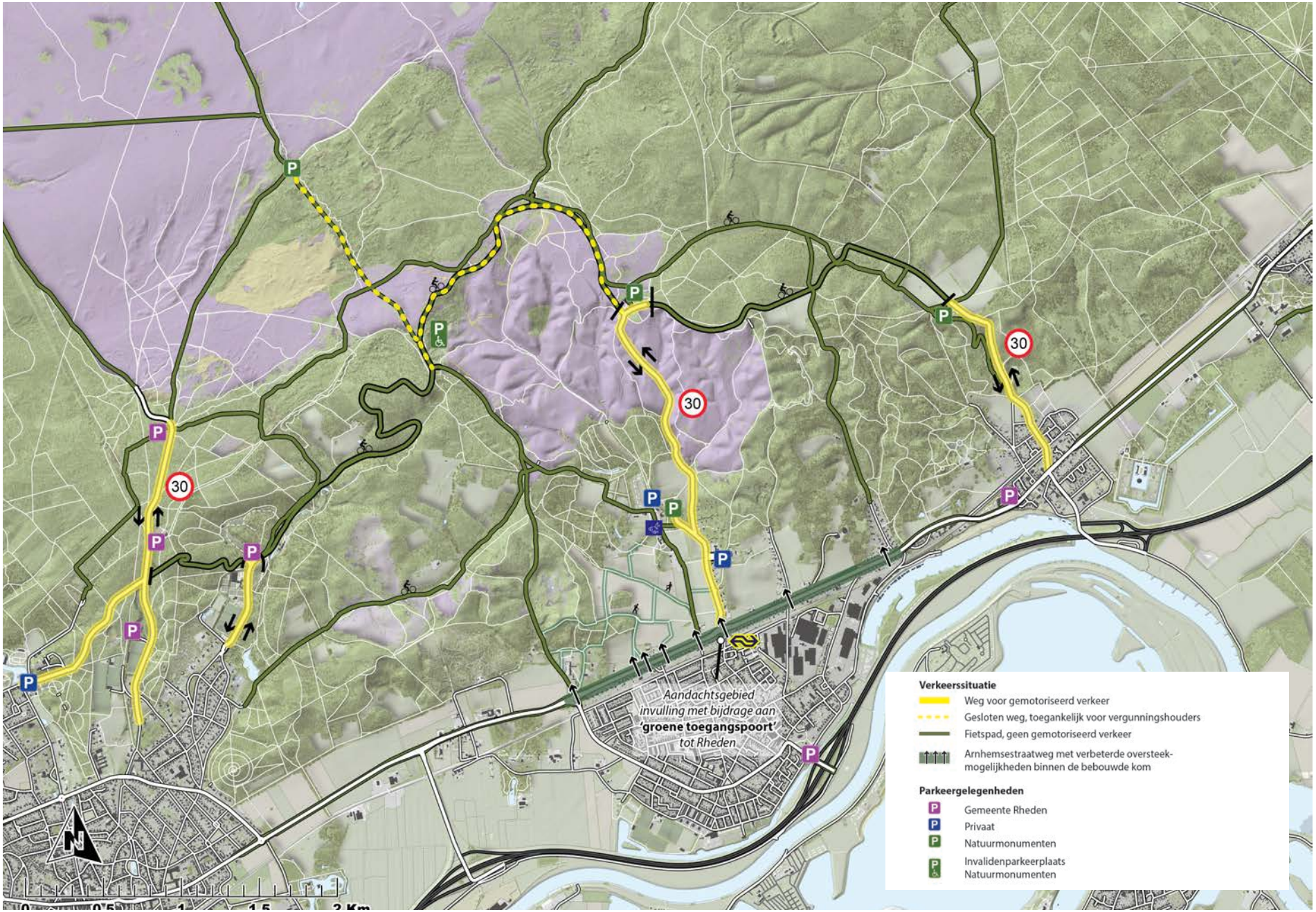
De periode na het Masterplan bestaat uit 2 situaties:

- de situatie doordeweeks wanneer de Beekhuizenseweg open is;
- de situatie in het weekend en op feestdagen in de zomerse periode (1 april – 31 oktober) wanneer de Beekhuizenseweg gesloten is voor gemotoriseerd verkeer.

Figuur 2 Toegang doordeweeks en in het winterseizoen



Figuur 3 Toegang in de weekenden en op feestdagen in het zomerseizoen



1.5. Verwachte impact

Het Masterplan voor de Veluwezoom gaat leiden tot een kwaliteitstoename op een groot aantal terreinen. In de hiernavolgende tabel (Figuur 5) wordt hiervan een overzicht gegeven. Voor een reeks belangrijke doelen voor dit project zijn de effecten van het Masterplan kwalitatief beoordeeld. De effecten die worden verwacht geven we weer door op een vijfpuntschaal telkens de huidige situatie te beoordelen en daarnaast een beoordeling te geven van de verwachte nieuwe situatie na uitvoering van het Masterplan.

In het planproces is getracht om op alle doelen een verbetering te bereiken. De kwaliteitstoename die wordt bereikt is vaak overtuigend, maar niet op alle aspecten even groot. Als voorbeeld: de verwachte effecten op het gebied van biodiversiteit zullen vooral zichtbaar zijn op landgoed Heuven en minder in het heidegebied, omdat daar -weliswaar in mindere mate- nog altijd sprake zal zijn van autoverkeer en bezoekers met (loslopende) honden. De beleving van natuur zal wel een forse verbetering laten zien, doordat veel bezoekers het gebied als rustiger zullen ervaren en doordat landgoed Heuven een hoogwaardigere natuurbeleving zal bieden.

Stikstofanalyse en CO2

De verschillende maatregelen in het plan leiden tot een afname van de hoeveelheid stikstof in de Veluwezoom. Hiertoe is een Quick Scan berekening uitgevoerd met behulp van het rekenprogramma AERIUS. De berekening laat zien dat een mogelijke toename van verkeer als gevolg van het vergroten van de parkeerplaats bij het bezoekerscentrum kan worden verdisconteerd door de afname van stikstofdepositie als gevolg van het slopen van de manege op die plek, het verwijderen van de overloopweide en het -in eerste instantie tijdelijk- sluiten van kleinere parkeerplaatsen elders in het gebied. Deze functieveranderingen zullen leiden tot afname van stikstofdepositie op de omliggende Natura2000-gebieden.

Op basis van een kwalitatieve analyse verwachten we bovendien dat de andere maatregelen (minder toegang Heuvenseweg voor gemotoriseerd verkeer; sluiting parkeerplaatsen en invoeren PRIS) ook daar gaan leiden tot een afname van stikstofdepositie. Aldus is het aannemelijk dat het gehele plan leidt tot een afname van stikstofdepositie op de omliggende natuur.

Omdat er minder kilometers worden gereden in het gebied, zal ook sprake zijn van een vermindering van de CO2 uitstoot. Zelfs als rekening wordt gehouden met verschuiving van de verkeersstromen van het weekend naar werkdagen, zullen de in het Masterplan opgenomen verkeersmaatregelen zorgen voor van een reductie van de uitstoot van CO2 van 150 tot 200 ton op jaarbasis.



Figuur 4 De Posbank in 1953. Foto Natuurmonumenten.

Figuur 5 De ontwikkeling van waarden als gevolg van het Masterplan



2. Thema's van het Masterplan

Het Masterplan omvat zes thema's. In dit hoofdstuk worden de doelstellingen en de voorgenomen deelprojecten van deze zes thema's beschreven. De deelprojecten zijn in het Uitvoeringsprogramma verder uitgewerkt.

2.1. Natuur: bescherming, beleving en ontwikkeling

Het thema natuur, en de bescherming, beleving en ontwikkeling daarvan, wordt langs vier lijnen uitgewerkt. De eerste gaat over de Natura2000 doelstellingen die voor het gebied gelden. De tweede over de beleving van de natuur door de bezoekers. De derde gaat over het ontwikkelen van nieuwe natuur bij de herinrichting van Heuven. En de vierde gaat over het natuur inclusieve ruimtelijke ontwikkeling.

Natura 2000 doelstellingen

De Veluwezoom is onderdeel van Natura2000-gebied de Veluwe en is aangewezen als habitat- en vogelrichtlijngebied met de daaraan gekoppelde instandhoudingsdoelen. Het gaat in de Veluwezoom met name om grondbroedende vogelsoorten. De aanwezigheid van deze soorten en hun broedsucces is een indicatie van de kwaliteit van de natuur waarin zij leven. Alleen met voldoende voedsel en rust planten de soorten zich met succes voort. De vogelsoorten zijn afhankelijk van de leefgebieden waarin zij voorkomen, in meer of mindere mate gevoelig voor verstoringen. Deze verstoringen worden vooral veroorzaakt door beweging en geluid van wandelaars, fietsers en gemotoriseerd verkeer. Hoe opener het landschap, hoe verder de verstoring van de leefgebieden reikt. Met andere woorden, open stuifzand en stuifzand met bomen zijn verstoringsgevoeliger dan bosranden en bos. Het Herikhuizerveld en het Rozendaalse Veld bestaan uit stuifzandachtige heide en zijn voorbeelden van kerngebieden voor de te beschermen soorten. In de Recreatiezonering worden deze gebieden aangeduid met respectievelijk zone C of zone B



De Recreatiezonering van de Provincie Gelderland en het landelijke Programma Natuur zorgen voor bescherming van de leefgebieden. Het sluiten van de kleinere parkeerplaatsen van Natuurmonumenten in combinatie met verplaatsing van de veerasters bij De Bocht, Zijpenberg en Herikhuizerveld dragen bij aan de bescherming van de leefgebieden en sluiten aan bij de gewenste zonering. Met het Masterplan versterken we deze bescherming door het creëren van meer rust in het centrum van het gebied op de dagen dat daar geen gemotoriseerd verkeer is toegestaan en door het opheffen van de kleinere parkeerplaatsen langs de Beekhuizenseweg in het hoger gelegen gebied. Door dit laatste komen de startpunten voor wandelingen minder verspreid in het gebied en kunnen de bezoekersstromen beter geleid worden door de minder verstoringsgevoelige natuur. Dit zijn zones A en B in de Recreatiezonering. Verder levert het Masterplan een bescheiden reductie op van de verwachte stikstofdepositie (zie paragraaf 1.4.) en CO_2 uitstoot.
Een kanttekening is echter op zijn plaats. De verstoringsgevoelige leefgebieden worden slechts in de weekenden en op feestdagen in de (van 1 april tot en met 31 oktober) gesloten voor gemotoriseerd verkeer. De kans bestaat dat het effect van de rust, die op die dagen wordt gecreëerd, gedeeltelijk teniet wordt gedaan door een verschuiving van de bezoekersstromen naar andere dagen in de week. Dieren passen zich aan op voorspelbare patronen van verstoring, maar kunnen dat niet bij onvoorspelbare patronen. Dat geldt voor alle dieren, maar in het bijzonder voor de (zeldzame) grondbroedende vogels in de open terreinen. Verstoring heeft directe gevolgen voor hun broedsucces. In de monitoring van de natuur wordt dit als aandachtspunt meegenomen.

Deelprojecten die bijdragen aan beschermen natuur

B5. Tijdelijke afsluiting parkeerplaatsen

E1. Afsluiting

E2. Parkeren aan de randen

E6. Stimuleren duurzaam vervoer

Beleving van de natuur

De beleving van de natuur krijgt een kwalitatieve impuls door het Masterplan, zeker op de dagen dat de kern van het gebied vrij is van gemotoriseerd verkeer. Ook de spreiding van de bezoekersstromen door het managen van wandel- en fietsroutes komt de beleving van de natuur ten goede. De stilte is meer te ervaren, terwijl tegelijkertijd de geluiden van de vogels en de wind beter te horen zijn.
Met de toenemende stilte en de maatregelen die Natuurmonumenten in de afgelopen jaren heeft genomen, zoals het verleggen van fiets- en wandelpaden en het aanleggen van aparte mountainbikeroutes, is de kans op het zien van wild groter. Wanneer men over de hoogstgelegen paden wandelt en uitkijkt over de stille dalen waant men zich in een natuurtheater.

Delen van de Beekhuizenseweg komen, in de voor gemotoriseerd verkeer afgesloten weekenden, vrij voor fietsers en wandelaars. Zij kunnen dan onbekommerd en veilig van deze routes gebruik maken.

Deelprojecten die aan de natuurbeleving bijdragen:

D1 Belevingsroutes

D2 Digitaal gastheerschap in spreiding bezoekers

D4 Informatievoorziening en marketing t.b.v. spreiding bezoekers

E1 Afsluiting wegen; weren gemotoriseerd verkeer Posbankgebied

E2 Parkeren aan de randen

Nieuwe natuur

Het Masterplan voorziet in de ontwikkeling van nieuwe natuur op het landgoed Heuven. Het gaat hierbij om de inrichting van landbouwgronden ten zuiden van Heuven met natuurakkers incl. fauna-akkers, natuurinclusieve landbouw en natuurontwikkeling op steilranden. Verder gaat het om het ontwikkelen van heidecorridors door beheer en ook het omvormen van het Fazantenbos. En de paardenweides van de manege (5 hectare) worden ingericht als natuurakker en/of bloemrijkgrasland.



Deelproject dat aan nieuwe natuur bijdraagt

B4. Natuurakkers, schraal bloemrijk grasland en natuurinclusieve landbouw

Natuurinclusieve ruimtelijke ontwikkelingen

Het streven is dat iedere ruimtelijke ontwikkeling die in het Masterplan vorm krijgt, een bijdrage gaat leveren aan de biodiversiteit. Alle kleine beetjes helpen, en op den duur -als alle kleine beetjes overal worden toegepast- ontstaat er op termijn een keten aan stapstenen en ecologische schakels voor flora en fauna.

De exacte invulling hiervan moet per deelproject vorm krijgen. Hiernaast een aantal ideeën ter inspiratie. Gemiddeld wordt 5% van het opgenomen budget per deelproject bestemd voor ontwerp en uitvoering van natuurinclusieve ruimtelijke elementen.

Deelproject dat bijdraagt aan natuur inclusieve ruimtelijke ontwikkeling

A1. Natuur inclusief ontwikkelen en inrichten



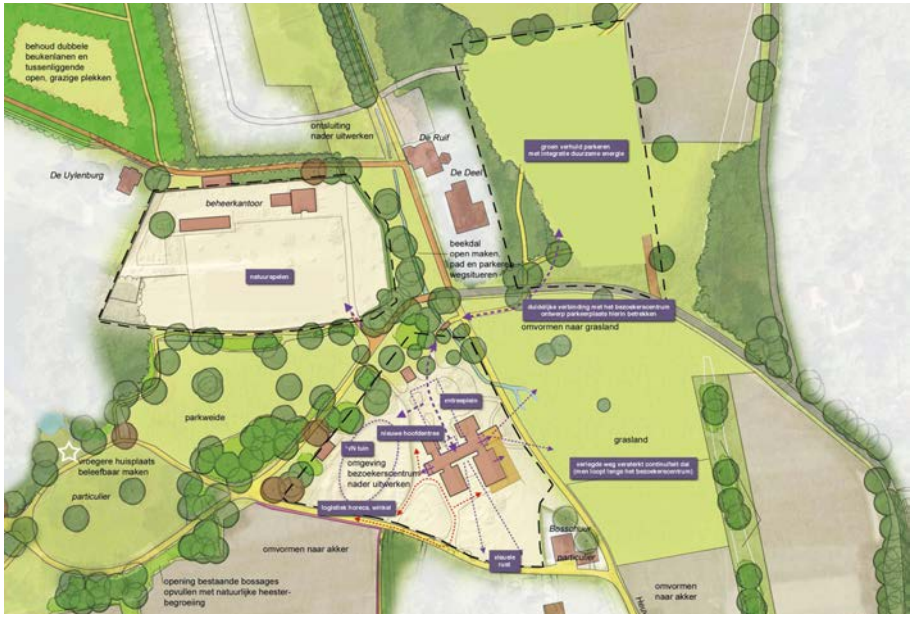
Figuur 6 Links en midden: Verkeerskundig meubilair gecombineerd met ecologische inpassing. Zoals het integreren van voorzieningen voor wilde bijen, vleermuizen of broedvogels. Of slagbomen met geïntegreerde faunatoren. Rechts: Hop-over voor vleermuizen. Dit vormt een verbinding boven de weg / faunabrug.



2.2. Ontvangstlocatie: bezoekerscentrum en herstelplan Heuven

Herstel van het landgoed Heuven

Landgoed Heuven kent een geschiedenis die teruggaat tot in de 14e eeuw. Omstreeks 1700 werd een eerste herenhuis gebouwd, dat in het begin van de 19e eeuw werd afgebroken. Op een nabijgelegen heuveltop verrees omstreeks 1860 een nieuw landhuis, dat afgebroken werd in het midden van de 20e eeuw. Sinds de jaren 70 van de 20e eeuw ging het bezoekerscentrum van Vereniging Natuurmonumenten steeds meer als het functionele centrum van het landgoed functioneren. Er zijn meerdere keren aanpassingen gedaan om de grote en groeiende stroom bezoekers te faciliteren.
Het huidige landgoed Heuven ontleent zijn waarden en betekenis aan uiteenlopende aspecten. De basis wordt gevormd door de geomorfologie die bepalend is (geweest) voor landgebruik en nederzetting. Het gebied heeft een ontwikkeling doorgemaakt van agrarisch gebruik met boerderijen, via een eenvoudig parklandschap met buitenplaatsen, naar een recreatielandschap met voorzieningen. Uit elke periode zijn relicten (en nieuwe elementen) behouden. Een gevarieerde natuur (bepaald door ligging, gradiënt en gebruik) is hiermee verweven. De huidige bezoeker waardeert Heuven vanwege de beleving; enerzijds de fysieke en visuele aantrekkelijkheid van het gebied, anderzijds de aangeboden activiteiten. Het zijn deze elementen die samen het uitgangspunt zijn voor de toekomst van landgoed Heuven en de opgave vormen voor de komende jaren en waardoor de bezoeker de rijkdom van Heuven ten volle kan ervaren.
Natuurmonumenten heeft daarvoor een ruimtelijk streefbeeld opgesteld voor het gehele landgoed gebaseerd op de historische landschapsstructuur met open droogdalen en beboste hoogten en een geleidelijke overgang van akkers naar heide. Daar waar in het verleden het landhuis het centrum van Heuven vormde, wordt dat nu het bezoekerscentrum van Natuurmonumenten; goed zichtbaar en herkenbaar vanaf afstand en tegelijk uitzicht en overzicht biedend op en over het landschap.



Figuur 7 Herstelplan Landgoed Heuven (Natuurmonumenten)

In samenwerking met de andere eigenaren van het landgoed wil Natuurmonumenten dit ruimtelijke streefbeeld realiseren. Daarvoor zijn zowel aangepaste beheermaatregelen als specifieke éénmalige ingrepen nodig. De grootste opgave ligt in het centrum van landgoed Heuven (zie uitsnede). Op hoofdlijnen beslaat dit gebied het terrein van het bezoekerscentrum, de voormalige manege met paardenweiden, en de omsloten moestuin van de beheereenheid.
Door een herordening van functies en een herinrichting binnen deze kern kan de bezoeker volop genieten van de cultuurhistorie, het landschap en de natuur op Heuven. Daarbij ondersteund door een logische routing rondom de belangrijkste functies. Door de padenstructuur te herstellen op basis van de vroegere zichtlijnen, wordt ook de beleefbaarheid van de cultuurhistorie versterkt.

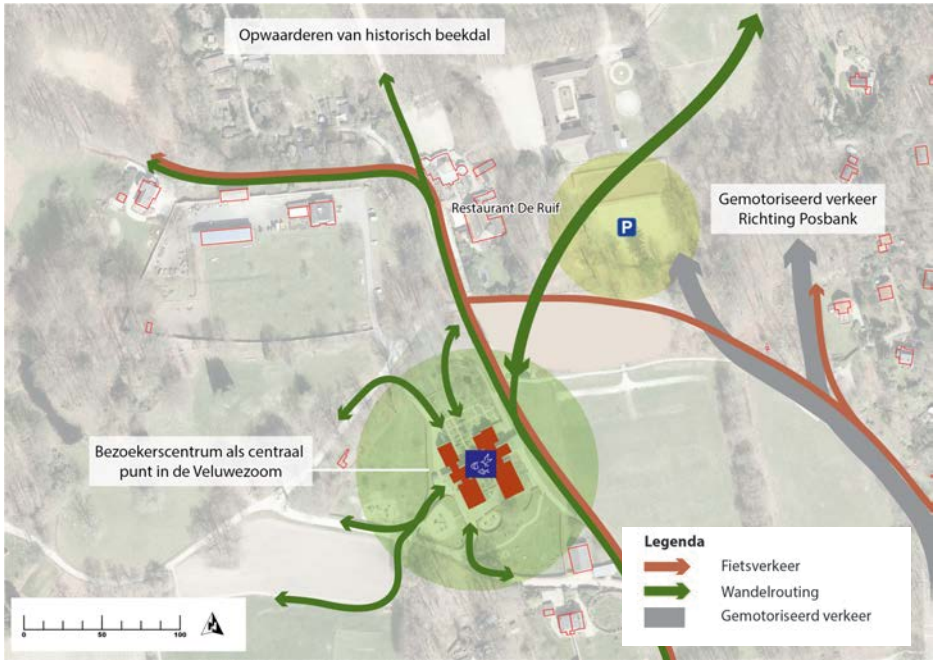
Bezoekerscentrum Veluwezoom als duurzame ontvangstlocatie

Bezoekerscentrum Veluwezoom vormt door haar ligging, op loopafstand vlak bij het station, een vanzelfsprekende en uitstekende verbinding tussen treinstation Rheden en het uitgestrekte natuurgebied Nationaal Park Veluwezoom. Het bezoekerscentrum vervult als transferium in dit kader de poortfunctie naar het gebied. Het optimaliseren van de verbinding tussen station Rheden en het bezoekerscentrum via de Heuvenseweg en de verbinding met het wandelknooppuntennetwerk, zal bijdragen aan de ontvangstbeleving en stimulering van reizen per OV. De continuïteit van de Heuvenseweg als geleidelijk stijgende, doorgaande verbinding tussen dorp Rheden en de heide wordt hersteld, zodat deze vloeiend langs het bezoekerscentrum voortgaat naar de heide.

Het bezoekerscentrum is geen klassiek landhuis. Het is veel meer een complex van boerengebouwen op een ruim en open erf. Door de entree naar de noordelijke gevel te verplaatsen ontstaat ruimte voor een ontvangst-erf met informatievoorziening, zitplekken en een enkel speelelement. Het is een logisch verzamel- en startpunt voor wandelingen door het gebied. Vanaf het bezoekerscentrum kan men wandelend of fietsend het gebied in trekken en de auto aan de rand laten staan om zo uitstoot van rondrijdende auto's in het gebied te reduceren. Naast de deelfietscoöperatie Veluwe Deelfiets, is (elektrische) fiets- en elektrische scooterverhuur ter plekke aanwezig gekoppeld aan een netwerk van verschillende op- en afstapplekken bij verschillende horeca in de omgeving (fietshubs). Het bezoekerscentrum is niet alleen de poort naar het Nationaal Park Veluwzoom, maar ook de centrale ontvangstlocatie, waar alle voorzieningen en functies bij elkaar komen zoals: horeca, VVV-Toerist Information, fietsenverhuur en de hiervoor genoemde voorzieningen. Tevens krijgt de energievoorziening van het gebouw een upgrade, zodat het gebouw klimaat technisch klaar is voor de toekomst.

Door de gastvrije ontvangst en de informatieverstrekking over de gehele Veluwezoom in het bezoekerscentrum en over wandel- en fietsroutes, waaronder ook het nieuwe wandelnetwerk, en de mogelijkheid om vanaf dit punt over te stappen op (elektrische) fietsen draagt een bezoek aan het bezoekerscentrum bij aan de zonering van recreatiestromen, met behoud van natuur en landschap. Tevens draagt het bezoekerscentrum bij aan kennis over het gebied en over de kwetsbaarheid van de natuur en noodzaak tot behoud van de natuur en natuurbescherming en daarmee ook aan de bewustwording en gedragsverandering van bezoekers. Specifiek zal hierbij worden aangesloten bij de belevingsgebieden zoals verwoord in 'Veluwezoom vol verhalen' van Veluweop1.

Om dit beter te faciliteren is het plan om de ingang van het bezoekerscentrum te verplaatsen zodat de entree aan een open erf komt te liggen als een soort van ontvangstplein.



Figuur 8 Beoogde ontwikkeling rond het bezoekerscentrum

Bezoekers worden gastvrij ontvangen en krijgen informatie over routes, het gebied en het belang van natuur en biodiversiteit, zowel voor volwassenen als voor de jeugd. De educatieve natuurtuin bij het bezoekerscentrum wordt zodanig vormgegeven dat haar functie wordt versterkt.
Rondom dit kloppend hart van het landgoed is volop ruimte voor natuur- en landschapsbeleving. Er is een groot scala aan verschillende natuurtypen en biotopen, zowel in de beboste delen als op de akkers en in de graslanden. In specifiek cultuurhistorisch waardevolle gebieden en rondom waardevolle relicten wordt nadrukkelijk rekening gehouden met ecologie, maar speelt dit geen allesbepalende rol zodat ruimte wordt geboden aan vertellen en verbeelden van de historische verhalen van Heuven.

Parkeerplaats en speelnatuur

In de bestaande moestuin wordt de boomgaard heringericht voor natuurspelen volgens OERRR. Door speelnatuur te ontwikkelen binnen de muren van de plek waar het beheerkantoor is gesitueerd, kunnen ouders met kleine kinderen langer genieten. De omliggende horeca kan hiervan mee profiteren. Met de herinrichting van de boomgaard komt er een verbetering (qua oppervlakte en efficiëntie) van de werkruimte van de beheereenheid van Natuurmonumenten. Op de plek van de manege komt een parkeerterrein als vervanging voor de parkeerterreinen die verdwijnen. Natuurmonumenten hecht er grote waarde aan dat dit parkeerterrein landschappelijk wordt ingepast.
Over de inrichting van de speelnatuurplaats en de parkeerplaats gaat Natuurmonumenten met de omwonenden en belanghebbenden in gesprek. De bestaande parkeerplaats en de overloopparkeerplaats verdwijnen, waardoor auto's aan het oog worden onttrokken en het zicht op het natuurlijke erosiedal wordt hersteld. Dit dal vormde van oudsher de verbinding van het dorp Rheden en de daarbij gelegen akkers naar de woeste gronden met heide. Met de reconstructie van het oorspronkelijke dal wordt deze verbinding weer hersteld. Ook wordt het bezoekerscentrum beter zichtbaar vanuit de omgeving.

Het streefbeeld van Landgoed Heuven is op 19 oktober 2021 gepresenteerd en besproken in de Commissie Cultuurhistorie Rheden-Rozendaal. De commissie concludeerde dat er veel goede punten zitten in het streefbeeld, zoals de verplaatsing van de entree en het parkeren in het landschap. Mits ook afscheid wordt genomen van het oude parkeren en de samenhang wordt bewaakt. Ook werd aandacht gevraagd voor de impact van openheid en doorzichten. Natuurmonumenten wil hier zorgvuldig mee omgaan en zal in de tweede helft van 2022 de plannen voor de parkeerplaats en de speelnatuur verder uitwerken in nauw overleg met de gemeente Rheden en daar ook de omwonenden en belanghebbenden bij betrekken.

Deelprojecten die bijdragen aan de ontvangstlocatie bezoekerscentrum en herstelplan Heuven:

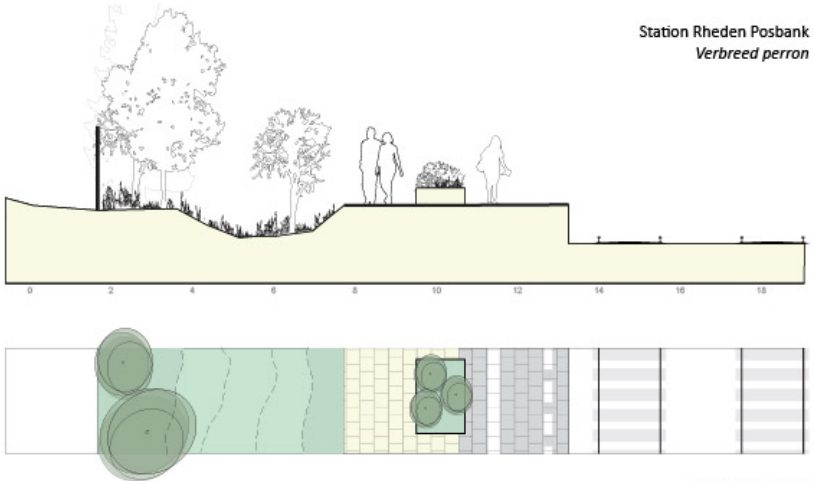
B1. Bezoekersmanagement/transferium
B2. Centrum Landgoed Heuven
B3. Landgoedherstel Heuven
B4. Natuurakkers, schraal bloemrijk grasland en natuur inclusieve landbouw
B5. Tijdelijke afsluiting parkeerplaatsen



2.3. Station: inrichting, omgeving en verbinding bezoekerscentrum

Stationsentree in het gebied

Om bezoek met de trein te stimuleren wordt ingezet op een welkome ontvangst op het station Rheden. Het is de bedoeling een goede verbinding te realiseren tussen het station en het bezoekerscentrum via de Heuvenseweg, met een veilige oversteek van de Arnhemsestraatweg. Er wordt hier een uitnodigende route voorgesteld die de kwaliteiten van het Nationaal Park direct bij de bezoekers introduceert. Voor treinreizigers die arriveren wordt de bestaande informele route (die over het perron voert aan de noordwestzijde richting Arnhem) verbeterd. Door een verbreding en verbeterde inrichting van het perron wordt een aantrekkelijke aansluiting op de Groenestraat gecreëerd. (Figuur 10). Er is ook een directere aansluiting op de Heuvenseweg voorzien. Er wordt een proces gestart met Prorail dat reeds een perronreconstructie gepland heeft voor 2023.



Figuur 9 Impressie verbreed perron, dwarsdoorsnede en bovenaanzicht.

Natuurstation

Er wordt ingezet op aanpassing van de naam van het station Rheden, zodat in de nieuwe naam een verwijzing gemaakt wordt naar de Veluwezoom (bijvoorbeeld ‘Rheden De Posbank’). Hierdoor wordt het station herkenbaarder als startpunt voor duurzame natuurbeleving. Ook kijken we naar mogelijkheden om de uitstraling van het stationsgebouw op te waarderen, bijvoorbeeld door de kale gevels te voorzien van een muurschildering. Tevens onderzoeken we mogelijkheden om de dienstregeling op zondag te intensiveren bijv. door de intercity Arnhem Zutphen te laten stoppen in Rheden. Deze veranderingen vereisen medewerking van NS Reizigers. Aanpassing van de situatie in Rheden bekijken we ook vanuit de treinbereikbaarheid van de stations Velp en Dieren.

Ontwikkeling stationsomgeving

De ruimtelijke en economische ontwikkeling in de stationsomgeving en het entreegebied Arnhemsestraatweg-Groenestraat zijn belangrijke factoren die dit gebied aantrekkelijker kunnen maken en die het dorp een uitstraling kunnen geven die aansluit bij de allure van de Veluwezoom. Hiermee wordt bezoek via het openbaar vervoer gestimuleerd en kan tevens de lokale economie worden ondersteund. In dit Masterplan wordt ingezet op ingrepen in de openbare ruimte. Ook op particuliere locaties liggen mogelijkheden om de aantrekkelijkheid dit gebied te versterken. Dit valt echter buiten de scope van dit Masterplan en zal op termijn door de gemeente worden verkend. Hierbij zal rekening worden gehouden met belangen van bewoners en ondernemers in het gebied en in het centrumgebied van Rheden.

Arnhemsestraatweg

Om een goede verbinding te maken met Landgoed Heuven is een aanpassing van de Arnhemsestraatweg nodig. De Arnhemsestraatweg is op dit moment een 60km-weg die feitelijk het aanzien heeft van een 80km-weg met losliggende fietspaden. De inrichting is afgestemd op doorgaand gemotoriseerd verkeer en de voorrangssituatie voor auto’s belemmert de oversteekbaarheid

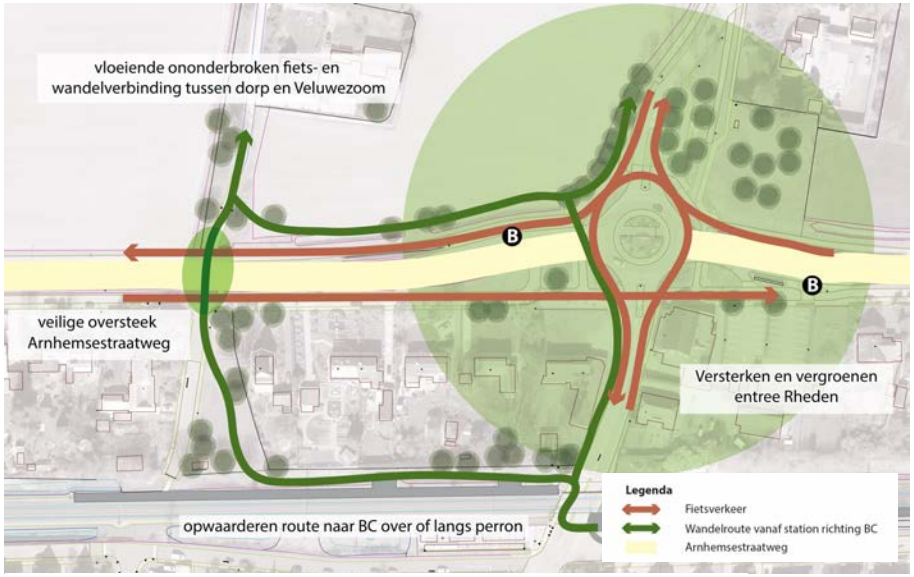
voor langzaam verkeer. In de toekomst wordt het autoverkeer minder dominant. In plaats van een Arnhemsestraatweg als scheiding tussen dorp en Veluwezoom streven we naar een rustige en groenere rand van het dorp Rheden met verbindingen naar de Veluwezoom.
De Arnhemsestraatweg maken we onderdeel van de bebouwde kom. Dit betekent het afwaarderen van de Arnhemsestraatweg tot een 50km-weg tussen de rotonde Oranjeweg en de Schaarweg. Deze verandering geeft duidelijkheid over de maximale snelheid en draagt bij aan het verminderen van de barrièrewerking van de Arnhemsestraatweg.
Fietsers en voetgangers krijgen voorrang op de rotonde en het wordt mogelijk om goede oversteekvoorzieningen te maken op plekken waar inwoners van Rheden toegang hebben tot de Veluwezoom. Naast de Groenestraat gaat het om de Heuvenseweg, de Mauritiusstraat, de Holtkampweg, de Pinkelseweg en de weg Rozenbos.

Rotonde - Heuvenseweg

In de strook tussen de Heuvenseweg en de rotonde Groenestraat wordt nader onderzocht of de parallelweg kan worden verwijderd met een directe erfaansluiting op de straatweg. De verbinding voor fietsers blijft behouden. Dit biedt kansen voor vergroening van dit traject dat als het ware toegang biedt tot landgoed Heuven. Verwacht wordt dat deze maatregel ook zal leiden tot verlaging van de snelheid op de weg. Verdere uitwerking zal plaatsvinden in overleg met aanwonenden.
De Heuvenseweg wordt voor wandelaars en fietsers de centrale route naar het bezoekerscentrum. Hiertoe is bebording nodig vanaf de rotonde aan de Groenestraat en een goede oversteekplaats ter plaatse van de Heuvenseweg. Het fietspad aan de noordzijde van de weg wordt een eenrichtingen fietspad met ernaast een informeel wandelpad.

Schietbergseweg

De aansluiting van de Schietbergseweg op de Arnhemsestraatweg wordt heringericht om hier een groenere entree te krijgen tot het gebied.



Figuur 10 Beoogde ontwikkeling nabij het station

Dit kan door:

- Inrichting als 30km-weg en fietsstroken doortrekken tot aan de rotonde.
- Verplaatsen oplaadpunt en verminderen verharding.
- Rust- en informatiepunt wandelaars maken (zie 2.4).
- Wandelpad aan de westzijde van de weg doortrekken tot de rotonde.
- Vergroenen en verminderen verharding. Het parkeeroppervlak voor de zomerverkoop van fruit maken we efficiënter.

De maatregelen worden verder onderzocht en in meer detail uitgewerkt.

Deelprojecten die bijdragen aan 'het station':

C1 Stationsaanpassing

C2 herinrichting Arnhemsestraatweg

C3 Stationsomgeving: herinrichten en naamsverandering

2.4. Regionale spreiding bezoekersstromen en ondersteuning lokale economie

Van oudsher is de Veluwezoom een belangrijke bestemming voor mensen die tot rust willen komen en actief willen genieten van de natuur en het bijzondere landschap. Daarnaast zijn de bezoekers ook van belang voor de lokale economie en daarmee voor de leefbaarheid van de inwoners. Met het Masterplan dragen we bij aan een duurzame bezoekerseconomie voor de Veluwezoom, waarin regionale spreiding een belangrijke rol speelt, evenals het versterken van de beleving van natuur en cultuur. Dit is urgent omdat we vanwege de toegenomen interesse voor vrijetijdsbesteding in de natuur, en de groei van de bevolking in de regio[1], een groei van de recreatieve behoefte verwachten. We willen deze mensen op een duurzame manier opvangen, geleiden en spreiden over het zuidelijk deel van de Veluwe en de IJsselvallei.

De Veluwezoom heeft veel verschillende karakteristieken en is breder dan de Posbank alleen. Binnen 'Veluwe op 1' – het samenwerkingsverband op de Veluwe[2] – en de uitwerking 'Veluwezoom vol verhalen' is een regionale strategie uitgewerkt om verschillende ontvangstlocaties af te stemmen op specifieke doelgroepen. Hiermee vangen we op termijn de groei van het aantal bezoekers gespreid op in de zones die dat aankunnen, en verminderen we de druk op kwetsbare delen. Zo sluiten we aan bij de Recreatiezonering van de Veluwezoom.

Rozendaal en de zeven dorpen binnen de gemeente Rheden zijn uniek en divers. Men vindt er aantrekkelijke winkelgebieden, maar ook kunst en cultuur en diverse sport- en recreatiemogelijkheden behoren tot het Rhedens echelon. Enkele voorbeelden zijn het Gelders Geologisch museum, de monumentale villa's, de landgoederen, buitenplaatsen en kastelen binnen Gelders Arcadië, de nabijheid van IJssel en Nationaal Park Veluwezoom, twee veerstoepen, parken, een wijngaard en De Spelerij. Verder genieten inwoners en bezoekers van evenementen en braderieën. De dorpen hebben een Veluwse uitstraling en kennen elk hun geschiedenis. Daarnaast zijn ze een rustpunt voor bezoekers. Jaarrond willen we bezoekers aansporen onze dorpen te bezoeken en daar te verblijven in hotels, vakantieparken en de B&B's.

Regionale spreiding bezoekers

Bij de verkeersmaatregelen zijn diverse maatregelen opgenomen, zoals het PRIS-systeem voor parkeerplaatsen (zie 2.6.) en het stimuleren van het bezoek per openbaar vervoer. Daarnaast wordt het gebied met een aantal herinrichtingsplannen aantrekkelijker gemaakt voor bezoek. Aanvullend hierop willen wij inzetten op het behoud van de

- toeristische informatiefunctie, VVV, in het bezoekerscentrum. Deze VVV heeft een grote bekendheid met de Veluwe(zoom), weet het aanbod in de gemeente, de Veluwe én de regio Arnhem Nijmegen onder aandacht te brengen en heeft inzage in druktemonitoring.
- overstapfunctie (transferium) voor bezoekers. Vanuit de auto of motor overstappen op onder andere een (elektrische) fiets en ook wandelaars kunnen hun verkenning voortzetten door gebruik te maken van andere vormen van ongemotoriseerde vervoersmiddelen.

Ondersteuning lokale economie

Met de inzet van de ondernemers in met name het dorp Rheden willen we werken aan meer economisch rendement voor de bedrijven daar. Denk bijvoorbeeld aan evenementen, arrangementen, aantrekkelijk winkelgebied en openstelling. De spreiding van bezoekers willen we in Masterplan-verband

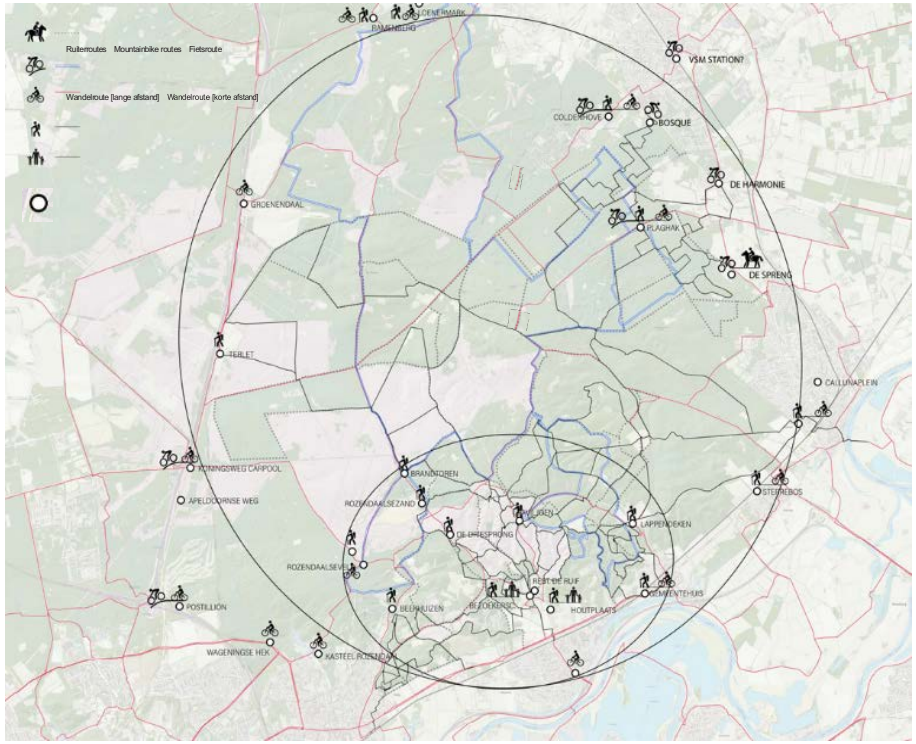
[1] *Waaronder de verstedelijkingsopgave Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen*

[2] *https://www.veluweop1.nl/de-belevingsgebieden-van-de-veluwe/ en ook https://www.veluweop1.nl/project/belevingsgebieden/*

aanpakken door middel van verkeersmaatregelen en de herinrichting van stationsgebied Rheden. Daarnaast zetten we ook in op maatregelen die van belang zijn voor ondersteuning van de lokale economie. Belangrijke sporen waarop binnen het Masterplan Veluwezoom ingezet wordt zijn:

- Belevingen: We creëren belevingsroutes samen met de (vrijwillige) professionals op dit gebied. Thema's kunnen onder andere zijn: landgoederen buitenplaatsen & kastelen, het hoogste en laagste punt van de gemeente Rheden, beleef het water en de uiterwaarden en 'happen en stappen/trappen' door de dorpen.
- Marketing en informatie: Het creëren van een goede marketingstrategie en informatievoorziening om de ingezette sporen goed onder de aandacht van de bezoekers te brengen. We doen dit samen met de toeristisch recreatieve branche en horeca.
- Digitale oplossing bezoekersstromen: We voorspellen aantallen bezoekers op basis van zoekgedrag via internet en geven de potentiële bezoekers informatie over een beter tijdstip, een goede parkeerplaats en dergelijke.
- De weg er naartoe: Het opstellen van een functionerend bewegwijzeringsysteem voor voetgangers voor het verbeteren van de route van de dorpscentra naar het nationaal park en vice versa. Hier betrekken we ook de dorpen Velp en Dieren bij die een rol kunnen spelen bij het spreiden van bezoekersstromen richting Nationaal Park. Op centrale plekken (parkeerplaatsen) komen informatiepanelen met startpunten voor bezoekers en info over de omgeving.
- Rust en info: Twee aangename zaken combineren door nabij de rotonde in Rheden (Groenestraat)/Schietbergseweg) een rustpunt voor wandelaars te maken waarbij informatie wordt gegeven over het nabije centrum én de bredere omgeving.

In regionaal verband werken we al samen aan een goede ontvangst van bezoekers in de regio, dit is een belangrijke succesfactor aanvullend en opvolgend op het Masterplan. In samenwerking met TVAN (Toerisme Veluwe



Figuur 11 Voorzieningen die bijdragen aan spreiding bezoekers op twee niveaus

Arnhem Nijmegen) brengen we de diverse bezienswaardigheden onder de aandacht van zowel regionale als nationale bezoekers. We werken hierin samen met de gemeenten Wageningen, Renkum, Arnhem, Rozendaal en Brummen.
Vanuit de Visie op Toerisme gemeente Rheden, die in de loop van 2023 wordt verwacht, haken we in op de branding van de dorpen en de profilering van de belevingsgebieden. Uitgangspunt is een goede balans te bewaken tussen recreatie en natuur en daarbij goed gastheerschap na te streven.

Om minder verkeersbewegingen te krijgen streven we naar meer overnachtingsmogelijkheden i.p.v. dagrecreatie.

Figuur 11 toont startpunten voor diverse groepen recreanten op twee schaal niveaus: die van de regio en die van de Posbank en omgeving.[3]

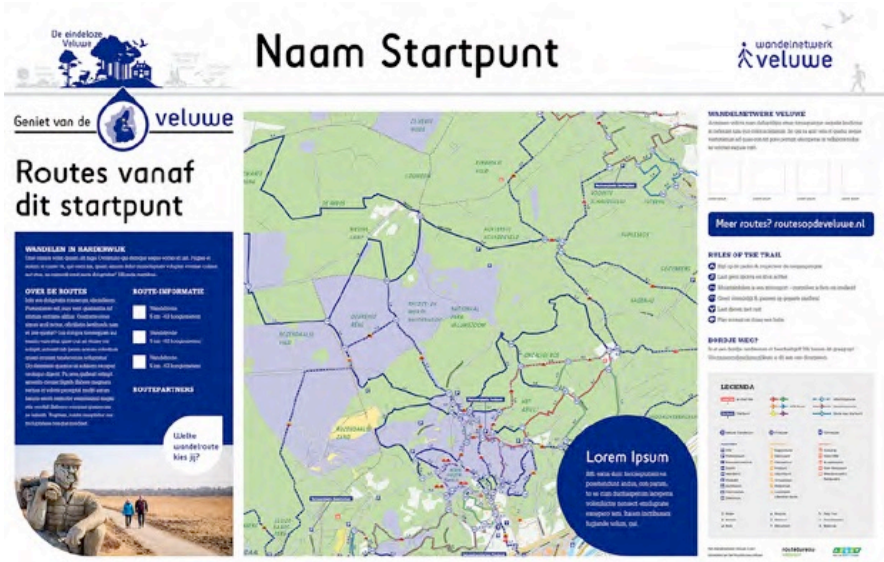
- De grote ring wordt verder ontwikkeld voor bezoekers die wat verder weg kunnen parkeren. Daarbij kan worden gedacht aan fietsers en mountainbikers. Het gaat om regionale opvang van bezoekers in een wijde cirkel om het Nationaal Park Veluwezoom bij parkeerplaatsen in onder andere Loenen, Eerbeek, Laag-Soeren, Brummen, het Postillion Arnhem Noord en Schaarsbergen. Dit wordt in een later stadium, samen met de betreffende gemeenten opgepakt. Maar we kijken hierbij ook naar de mogelijkheden nabij de centra en naar de (randen) van de dorpen. Op de parkeerplaatsen staat een informatiepaneel waarop de bezoeker de omgeving kan zien en waar de startpunten zich bevinden.
- De kleine ring wordt verder ontwikkeld voor bezoekers die met de auto dichterbij de natuur in het Nationaal park willen komen. Het gaat dan vooral om wandelaars, ouderen en mindervaliden. Maar ook om de bezoekers aan horeca in het gebied en het bezoekerscentrum van Natuurmonumenten.

Als onderdeel van spreiding en voor een economische impuls wordt gestimuleerd dat autobezoekers met fietsendrager ten zuiden van het dorpscentrum kunnen parkeren, nabij de A348.

Aan de noordoostkant van het Nationaal Park kan in Eerbeek (gemeente Brummen) een ontvangstlocatie worden gecreëerd. Zeker als het gaat om de bereikbaarheid van de Veluwezoom per fiets, kan deze locatie een belangrijke rol vervullen in de spreiding van het autoverkeer. De aanwezige papierindustrie en de stoomtrein van de VSM in Eerbeek zijn aangrijpingspunten om deze locatie verder uit te werken.

Deelprojecten: Regionale spreiding bezoekersstromen en ondersteuning lokale economie

D1. Belevingsroutes
D2. Digitaal gastheerschap in spreiding bezoekers
D3. Informatievoorziening & rustpunt wandelaars
D4. Informatievoorziening en marketing t.b.v. spreiding
D5. Voetgangersbewegwijzering



Figuur 12 Voorbeeld uit het handboek huisstijl Veluwe: informatiepaneel met startpunten voor de diverse gebruikers

[3] De uitwerking in deze paragraaf is mede gebaseerd op het plan 'Spreidingsplan' van Stichting Red Heuven en de Posbank.

2.5. Minder en veiliger verkeer in de natuur

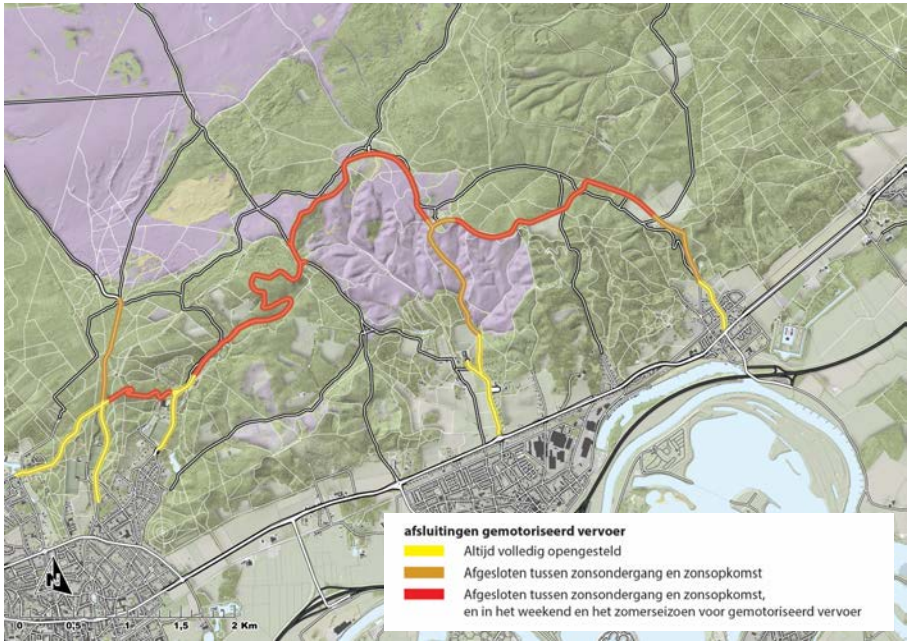
De kleine ring van de kaart in Figuur 1 gaat over het Posbankgebied en omgeving. Hier is verbetering van de toegankelijkheid samen met het verminderen van de overlast in weekenden, nachten en op feestdagen een belangrijke opgave (scenario D). Er is gekozen voor tijdelijke afsluiting van gedeeltes van de toegangswegen in de weekenden en op feestdagen, in de periode van 1 april tot 31 oktober. Deze maatregel combineren we met het verschuiven van parkeercapaciteit naar de randen van het gebied, een parkeerbijdrage op een deel van deze parkeerterreinen, het (in eerste instantie tijdelijk) opheffen van een groot deel van de kleine parkeerterreinen in het gebied en de plaatsing van dynamische en statische parkeerverwijzingen om autoverkeer te geleiden naar de parkeerplaatsen waar ruimte beschikbaar is en de juiste voorzieningen aanwezig zijn. Deze maatregelen worden eerst gemodelleerd, dan -inclusief de huidige 0-situatie- gemonitord, eventueel tussentijds bijgestuurd en tot slot na twee jaar geëvalueerd.

Weren gemotoriseerd verkeer uit de natuur

Auto's en motoren kunnen vandaag de dag tot diep in dit Nationaal Park en Natura2000-gebied komen. Dat is bijzonder en niet meer van deze tijd. De kwaliteit én de beleving van de natuur staan hierdoor namelijk zwaar onder druk. Het doel is daarom om drukke momenten van gemotoriseerd verkeer af te vlakken en tegelijkertijd ook het verkeersaanbod te doen afnemen (groepen 'toerend' verkeer zijn niet meer mogelijk, voor een kort bezoek worden de randen van het park vaker opgezocht, men komt vaker op bijvoorbeeld de fiets of E-scooter naar de natuur).

Daarnaast kijken we of de nachtelijke afsluiting van het natuurgebied beter in te richten is, gekoppeld aan de weekendafsluitingen. Fauna wordt daardoor minder verstoord.

Hiermee creëren we een rustig hart in het Nationaal Park.



Figuur 13 Periodieke afsluitingen

Op bovenstaand kaartbeeld zijn de locaties van beoogde weekend- en nachtafsluitingen weergegeven. Het gemotoriseerd verkeer wordt op deze momenten via de invalswegen naar de parkeerplaatsen aan de randen van het gebied geleid. Parkeren vindt geconcentreerd op deze locaties plaats. Het gaat hierbij om een totaalpakket aan maatregelen om dit doel te bereiken.

De afsluitingen zijn flexibel qua tijdvensters en er zijn ook specifieke doelgroepen die wel doorgang moeten behouden. In hoeverre wordt gekozen voor een fysieke afsluiting of voor een afsluiting met een verkeerslicht, wordt in en later stadium afgewogen. In beide gevallen zal sprake zijn van een vorm van elektronische ondersteuning (al dan niet met kentekenherkenning), om de voertuigen die wel toegang hebben door te kunnen laten. Op basis van privacy,

kosten en veiligheid zal een nadere afweging moeten worden gemaakt.. De inzet van het systeem vergt een organisatorische afstemming voor handhaving en goede implementatie. Toepassing van de AVG voorkomt oneigenlijk gebruik van de data.

Toegankelijkheid voor specifieke groepen

Het masterplan gaat uit van het afsluiten van de Schaapsallee en de Brandtorenweg voor toeristisch verkeer. Deze wegen blijven toegankelijk voor vergunninghouders. Tijdens de afsluitingsperiodes in de weekenden blijft de parkeerplaats bij de Driesprong wel toegankelijk voor mindervaliden. Deze parkeerplaats is drie jaar geleden speciaal hiervoor ingericht en de uitwerking van deze toegankelijkheid wordt opgepakt. Hiernaast zijn er leden van modelvliegclubs die de parkeerplaats Brandtoren moeten kunnen bereiken. Tot slot is het nodig dat bewoners (en hun bezoekers), bevoorraders bosbouwvoertuigen, hulpverleners, ontheffingshouders en medewerkers van het Paviljoen en Carolinahoeve toegang krijgen.

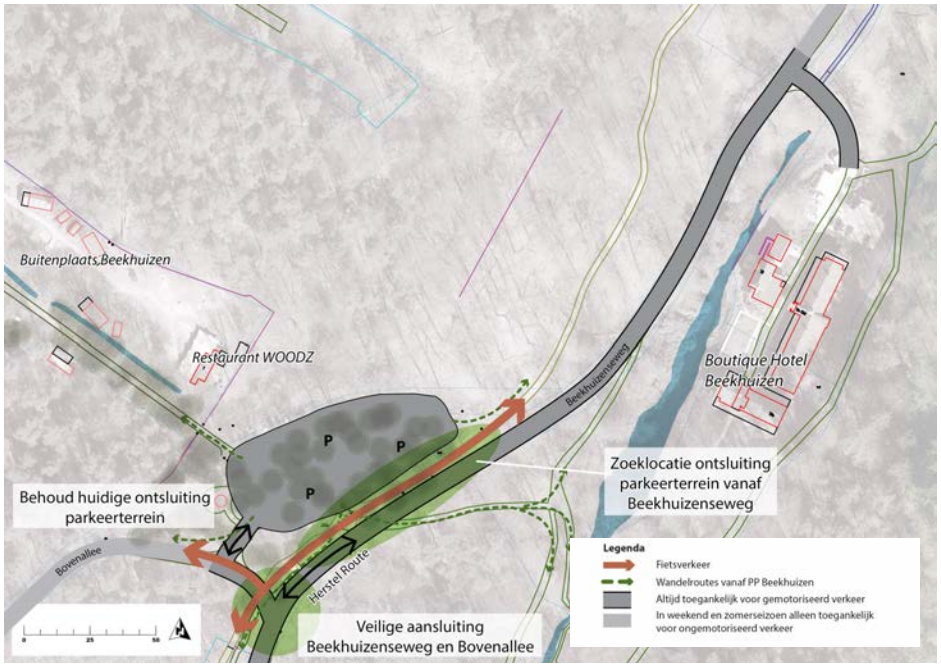
Parkeren aan de randen

Bezoekers op en rond het Posbankgebied worden zoveel mogelijk ontvangen aan de randen. Er komen daar meer en efficiëntere parkeergelegenheden. Het totale aantal parkeergelegenheden in het gebied blijft ongeveer gelijk of neemt in elk geval niet af. Dit sluit aan bij de inhoud van de Omgevingsvisie Buitengebied van de gemeente Rheden (2019), de regionale visie en het landelijke beleid van Natuurmonumenten.

Paviljoen Posbank blijft het parkeerterrein in het hooggelegen gebied dat toegankelijk is. Hier komt en gaat het verkeer vanaf de Schietbergseweg. De parkeerplaats en Paviljoen blijven overdag bereikbaar. In een later stadium wordt bezien of de parkeerplaats bij Koepel De Kaap in de eerste periode beschikbaar moet blijven op de dagen waarop de wegen geopend zijn.

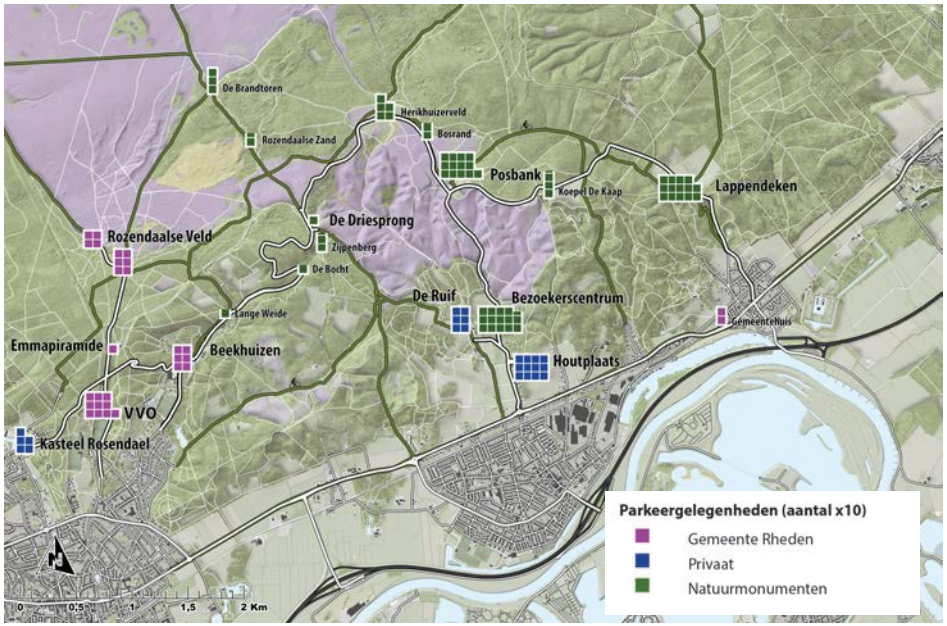
Hiernaast pakken we diverse parkeerterreinen aan of stimuleren het gebruik ervan:

- *Parkeerplaats Beekhuizen*: We stimuleren goed en veilig gebruik door de entrees en padenstructuur beter vorm te geven, een verkeersplateau aan te leggen en een knip in de weg te herstellen.

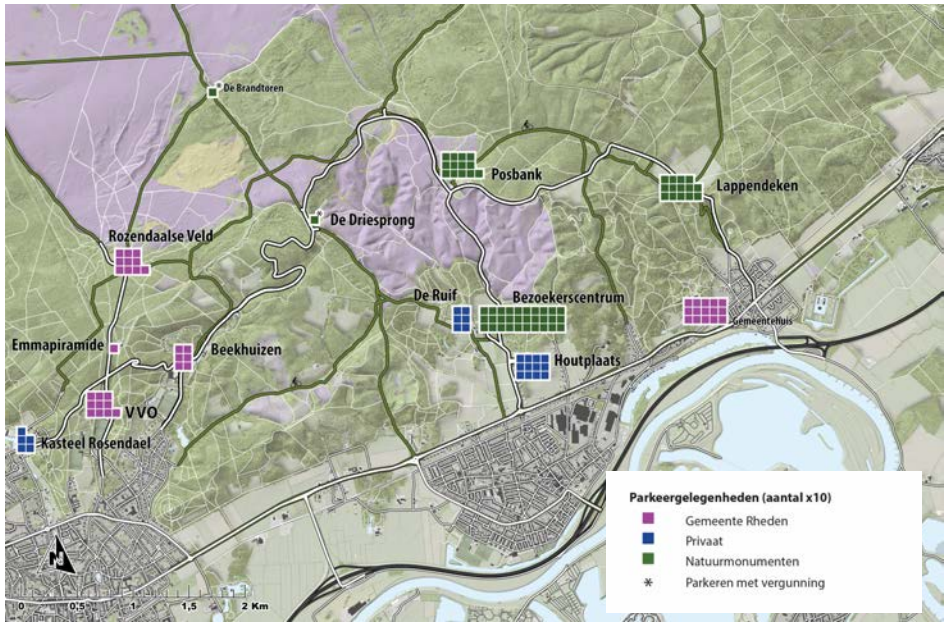


Figuur 14 Beoogde ontwikkeling Beekhuizen

- *Parkeerplaats De Pinkenberg (VVO/openluchttheater)*: we stimuleren het gebruik van deze parkeerplaats door meer kenbaarheid aan deze plek te geven en op te nemen in de parkeerroute. Gebruik is mogelijk op alle dagen van de week, behalve zaterdag. Dit gebeurt in overleg met de verenigingen.



Figuur 15 Huidige parkeersituatie



Figuur 16 Nieuwe parkeersituatie

- *Parkeerplaatsen Rozendaalse Veld:* De achterste parkeerplaats op het Rozendaalse Veld wordt opgeheven en teruggegeven aan de natuur. De eerste parkeerplaats wordt qua inrichting geoptimaliseerd, zodat de totale hoeveelheid parkeergelegenheid bij het Rozendaalse Veld gelijk blijft. Voor de aanpassing van het parkeerterrein moet een bestemmingsplanprocedure doorlopen worden.
- *Parkeerplaats (nieuw) gemeentehuis:* we stimuleren het gebruik van deze parkeerplaats door meer kenbaarheid aan deze plek te geven en deze op te nemen in de parkeerroute. Gebruik is mogelijk op doordeweekse avonden, feestdagen en in de weekenden.

Hiernaast worden parkeerterreinen van Natuurmonumenten aangepakt (Bezoekerscentrum) en van een parkeerbijdrage voorzien (Bezoekerscentrum, De Posbank, Lappendeken). In de verkeersmonitoring wordt in beeld gebracht of en in hoeverre er sprake is van uitwijkgedrag van parkeerders naar omliggende gebieden. Op basis van ervaringen elders wordt dit uitwijkgedrag als gering ingeschat. Dit mede omdat de parkeerbijdrage beperkt is en alleen geldt voor niet-leden van Natuurmonumenten.

Veilige wegen in en om het natuurgebied

Op korte termijn is er met aanpassing van bebording en markeringen in het gebied snelle veiligheidswinst te halen. Dit gaat onder andere om de situaties bij haarspeldbochten. Ook campagnes voor verkeersveiligheid, zoals posters, flyers over het dragen van fietshelmen hebben direct effect. Hiervoor wordt een Quick-win plan gemaakt. Daarbij wordt ook gekeken in hoeverre snelheidsverlaging in het natuurgebied mogelijk is, bij in eerste instantie sobere verkeersmaatregelen. Dit moet wel geloofwaardig zijn. Het helpt de natuur en natuurbeleving in elk geval wel.

Voor de langere termijn is er ook winst te halen voor de veiligheid en oversteekbaarheid van wegen. Denk aan de Arnhemsestraatweg waar de oversteekvoorzieningen verbeteren. Daarbij kijken we naar de categorisering en inrichting van de wegen. Vooral op de Schietbergseweg, die de functie in de bereikbaarheid van de parkeerplaatsen in het hooggelegen gebied behoudt, is verbetering van de verkeersveiligheid gewenst.

Duurzaam (deel)vervoer

Gezamenlijk in de regio stimuleren we het gebruik van elektrisch (deel)vervoer. Dit is nodig om samen slim en schoon te kunnen reizen. Zo komen er steeds meer oplaadvoorzieningen bij en wordt de komende jaren steeds meer vervoer zero-emissie, zoals de regiotaxi. Verder zijn er ontwikkelingen voor E-hubs, toeristische overstappunten (TOP's) en pilots met E-(bus)vervoer op de Veluwe.

Bij de verdere uitwerking van het masterplan gaan we ons hiervoor ook in dit prachtige natuurgebied voor inzetten. Zo wordt de natuur steeds stiller en minder vervuild. Ook draagt het bij aan een unieke beleving, door bijvoorbeeld goed op elektrische fiets of E-scooter langs de mooie plekken van het gebied te genieten.

Deelprojecten Minder en veiliger verkeer in de natuur

Overzicht van de deelprojecten die in het Masterplan worden opgenomen:

E1. Afsluiting wegen; weren gemotoriseerd verkeer Posbankgebied

E2. Parkeren aan de randen

E3. Categorisering en inrichting van wegen

E4. Welkom toegangsbeleid

E5. Quick-Wins verkeersveiligheid

E6. Stimuleren duurzaam (deel)vervoer

2.6. Optimalisatie gebruik parkeerplaatsen

In het gedachtegoed van zo min mogelijk gemotoriseerd verkeer in de natuur en het leggen van de relatie tussen dorp en natuur, is het van belang dat bezoekers van Nationaal Park Veluwezoom bij aankomst zo goed mogelijk naar de juiste plek gestuurd worden en de juiste informatie krijgen. Er is ten zuiden van het park wel bewegwijzering aanwezig, maar die is zeer beperkt en bevat nog geen integraal afgestemd geheel. Ook is het gewenst om met dynamische informatie te gaan sturen op actueel beschikbare parkeermogelijkheden. Er zijn jaarlijks ongeveer 2 miljoen bezoekers in het Nationaal Park en het is zaak hen zo goed mogelijk naar de juist plek of voorziening te wijzen. In dat kader komen in dit hoofdstuk twee deelprojecten aan de orde.

Bewegwijzering Veluwezoom

Ondanks de enorme aantrekkingskracht van Nationaal Park Veluwezoom is de aanwezige bewegwijzering aan de randen van het drukste deel van het park niet compleet en integraal. Zo is er bijvoorbeeld op de A50 aan de westkant en op de N348 rondom Ellecom en Dieren geen verwijzing naar (delen van) het Nationaal Park. Ook wordt verkeer op de A348 in westelijke richting via een grote omweg tussen Rheden en Velp weer terug naar het natuurgebied gestuurd. Met een nieuw en integraal bewegwijzeringsplan pakken we deze hiaten aan en zorgen we voor betere sturing van bezoekers bij de grotere invalroutes (N785, A348, N317, N348 en optioneel A50 en A12 voor (inter-)nationale en bovenregionale bezoekers).

De fietsbewegwijzering in de gemeente heeft momenteel al her en der upgrades die in voorbereiding zijn. Het is goed om met extra aandacht te kijken naar hoe deze bewegwijzering aan de zuid- en oostkant van het natuurgebied geoptimaliseerd kan worden. Daarbij is ook aansluiting raadzaam bij de fiets- en doelenbewegwijzering die Natuurmonumenten en Veluweop1 voor ogen hebben in alle nationale parken van de Veluwe.

Naast auto- en fietsbewegwijzering kijken we ook naar de toeristische voetgangersbewegwijzering. Dit is erop gericht om de voorzieningen in en tussen de stations/dorpen en het natuurgebied te versterken.

Door met pictogrammen te werken geven we eerder verkeerssturing voor diverse doelgroepen die naar het gebied gaan. Ook op de lokale routes in en om het gebied kijken we naar verdere optimalisatie van de toeristische bewegwijzering.

(Dynamische) parkeerroutering

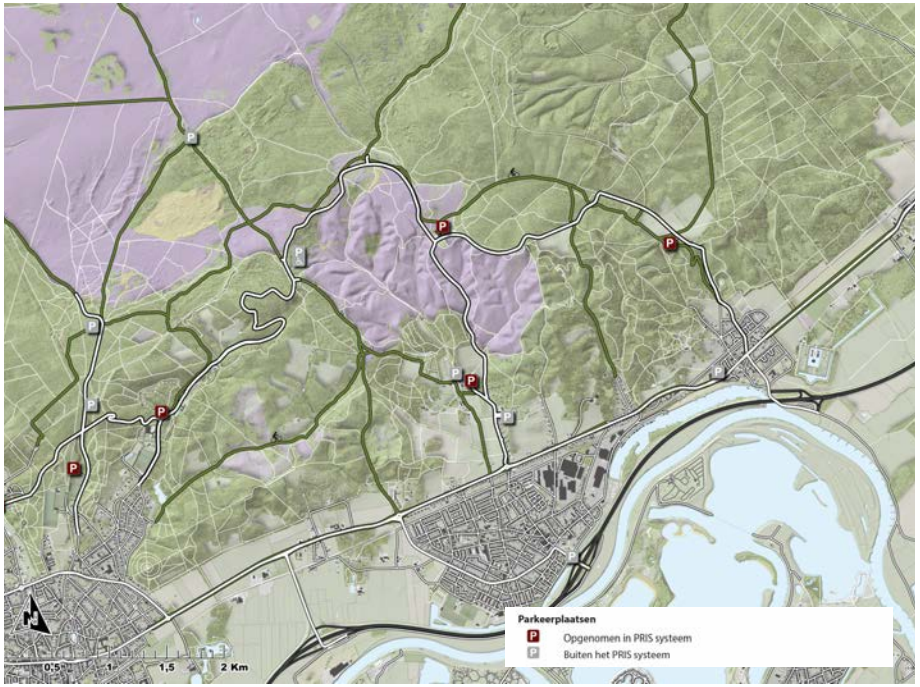
In het principeplan is al uitgebreid ingegaan op het Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS). Dit systeem informeert gemotoriseerde bezoekers over de actuele parkeermogelijkheden aan de randen van Nationaal Park Veluwezoom. Het voorkomt onnodig zoekend en rondrijdend verkeer, ergernis, onveilige verkeerssituaties en vermindert de belasting van milieu en omgeving. Ervaringen met dit systeem bij andere drukbezochte recreatieve bestemmingen zijn zeer positief.

Een PRIS sluit ook aan bij de landelijke doelstellingen van de data top 15, waarbij mobiliteitsdata real time en integraal via providers en diensten wordt aangeboden aan (weg)gebruikers.

De PRIS ondersteunen we met een sluitend P-routeplan aan de zuid- en oostkant van het natuurgebied, bij voorkeur in bruine verwijsborden. Dit zijn de borden waarnaar dynamisch verwezen wordt als een bepaald parkeerterrein vol of bijna vol is. Op beslispunten is daarmee goede verkeerssturing van bezoekers mogelijk.



Bij de realisatie van PRIS kijken we hoe ook parkeerapps en navigatiesystemen real time de verkeerssturing kunnen borgen. In het uitvoeringsprogramma is hier budget voor opgenomen.



Figuur 17 Parkeerplaatsen die gekoppeld zijn aan de PRIS

Deelprojecten: Optimalisatie gebruik parkeerplaatsen

F1. Upgrade bewegwijzering

F2. Dynamische parkeerroutering PRIS

3. Monitoring verkeer en natuur

In amendementen hebben de raden van gemeente Rheden en Rozendaal nadrukkelijk gevraagd om een evaluatie van de nieuwe situatie na twee jaar. Deze evaluatie is alleen mogelijk als er inzicht is in de gevolgen van de aanpassingen. In de volgende fase van het project werken we een voorstel uit voor de monitoring in en om het gebied, voor zowel de huidige als de nieuwe situatie. Het gaat daarbij zowel om het in kaart brengen van de gevolgen voor de natuur als om de gevolgen voor de bewoonde omgeving en veiligheid.

Monitoring verkeer

Omdat er met name voor de verkeerssituatie in het Nationaal Park Veluwezoom het nodige zal veranderen, is het zaak om te monitoren welke veranderingen zich in het gebied voordoen. Dit doen we niet alleen om na twee jaar te kunnen zien of de aanpassingen tot de gewenste situatie hebben geleid, maar ook om in te kunnen grijpen als zich al tijdens deze periode (ernstige) ongewenste effecten voordoen. De monitoring werken we in verschillende onderdelen verder uit in een monitoringsplan. De uitgangspunten voor dit monitoringsplan zijn in deze paragraaf nader uitgewerkt.

Wat gaan we monitoren?

De monitoring van het verkeer richt zich op de drukte, de parkeersituatie, de verkeersveiligheid en de geluidsoverlast.

Verkeersintensiteiten en snelheden

De drukte in het gebied wordt gemeten via verkeerstelpunten. Op vijf plekken langs de wegen in het Posbankgebied zijn dergelijke verkeerstelpunten (op zonne-energie) aanwezig. Deze bevatten historische teldata, maar zijn inmiddels niet meer volledig in gebruik. Voor het Masterplan Veluwezoom worden deze telpunten weer hersteld, zodat er weer volledige verkeersdata beschikbaar komen. Er kunnen permanent gegevens worden verzameld over de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten en voertuigverdelingen (motoren – auto's) in het gebied. Incidenteel worden snelheden gemeten. Minimaal een jaar voorafgaand aan de uitvoering van de maatregelen worden de gegevens verzameld (nulmeting), zodat een goed referentiebeeld ontstaat.

Parkeerdruk

De verplaatsing van parkeerplaatsen, in combinatie met de invoering van betaald parkeren, kan zorgen voor een verschuiving van de parkeerdruk naar aanliggende woongebieden in bijvoorbeeld De Steeg, Rozendaal of woonwijk Beekhuizen (waterbedeffect). Er dient op meerdere momenten een parkeerdrukmeting te worden uitgevoerd, welke kan worden vergeleken met de parkeerdruk voorafgaand aan de invoering van de maatregelen (nulmeting).

Verkeersveiligheid

De aanpassing van de verkeerssituatie in het gebied mag niet leiden tot een achteruitgang van de verkeersveiligheid. Een permanente monitoring op dit gebied is daarom van belang. Op basis van beschikbare gegevens en een model is er een goed beeld van de huidige veiligheidssituatie en risicovolle plekken. Via direct contact met de hulpdiensten en handhavers houden we zicht op de actuele verkeersveiligheidssituatie. In het monitoringsplan wordt ook aandacht besteed aan de mogelijkheden om hierin ook de subjectieve (ervaren) verkeersveiligheid in mee te nemen.

Het monitoren van de verkeersveilheid kent een iets andere insteek dan de overige aspecten waarop wordt gehandhaafd. Als zich qua veiligheid ongewenste situaties voordoen wordt direct ingegrepen om de verkeersveiligheid te herstellen; hiermee wordt niet gewacht totdat de evaluatietermijn van twee jaar is verstreken.

Geluidsoverlast

Periodieke geluidsmetingen moeten inzicht geven in de effecten die de aanpassing van de verkeerssituatie voor de bestaande geluidsoverlast hebben. Het spreekt vanzelf dat de overlast in het Nationaal Park zal afnemen op de dagen waarop de wegen zijn afgesloten, maar het monitoringsonderzoek moet uitwijzen of er bijvoorbeeld sprake is van een verplaatsing van de geluidsoverlast naar andere dagen. Ook in dit geval speelt een goede nulmeting een belangrijke rol. Technisch gezien zijn geluidsmetingen in natuurgebieden lastig door aanwezige dierengeluiden. Meestal wordt namelijk gefocust op gemiddelde waarden, die dan verstoort raken en niet representatief zijn. In dit geval lijkt het raadzaam om in te zoomen op de pieken van geluid. Dit is namelijk ook de overlast van (vaak groepen) weggebruikers die door het gebied toeren en overlast veroorzaken in de omliggende gebieden.

Monitoringplan verkeer

In de tweede helft van 2022 wordt op basis van het voorgaande het monitoringsplan verkeer verder uitgewerkt. Daarin wordt ook ingegaan op de wijze waarop wordt omgegaan met de resultaten van de monitoring: wanneer kunnen we spreken van een geslaagde nieuwe situatie en in welk geval worden de doelen niet bereikt?

Monitoring natuur

Naar aanleiding van de vraagstelling uit het amendement is overleg gevoerd met de Landbouwuniversiteit Wageningen (WUR). Hieruit werd duidelijk dat het onmogelijk lijkt om de effecten van de verschillende maatregelen apart in beeld te brengen. Het is zelfs niet zeker of effecten van de combinatie van maateregelen op natuurwaarden aan te tonen zijn binnen een tijdspanne van 2 jaar. Mogelijk dat er een indicatief effect op broedsucces van verschillende vogelsoorten aangetoond kan worden. Het is moeilijk in te schatten of dit effect significant zal zijn, vanwege de beperkte schaal van het gebied. De populatie van broedvogels omvat de hele Veluwe. Samen met de WUR concluderen wij derhalve dat monitoring van veranderingen in de natuurwaarden in de periode van 2 jaar, zoals gevraagd door de gemeenteraden, niet mogelijk is.

Het voorgaande wil niet zeggen dat monitoring nooit een optie is. Het lijkt wel goed mogelijk om het onderzoek breder op te zetten. Zowel qua tijdsspanne als qua gebied. Door ook andere gebieden op de Veluwe bij het onderzoek te betrekken en de tijdsspanne naar minimaal 4 jaar op te rekken. Door de grotere set aan gegevens zal eerder gesproken worden van significante effecten. Er kan dan aangetoond worden in hoeverre maatregelen, die leiden tot veranderingen in de bezoekersaantallen, een positief effect hebben op de populatie van de broedvogels van de Veluwe. Tevens zal het onderzoek specifiek beoordelen in welke mate bezoekersaantallen veranderen in de verschillende delen van de Veluwezoom. Daarmee kan ook aangegeven worden wat het effect voor de Veluwezoom zelf betekent.

Bredere opzet monitoring natuur

Zoals hiervoor geconcludeerd is een bredere aanpak van de natuurmonitoring voor het Nationaal Park Veluwezoom een optie. In deze paragraaf wordt hierop nader ingegaan en wordt aangegeven op welke wijze deze bredere aanpak in gang gezet zou kunnen worden.

Verwachte gevolgen maatregelen op bezoekersdichtheden

De verwachting is dat door de afsluiting van de kleine parkeerplaatsen minder bezoekers aanwezig zullen zijn in de directe omgeving van de afgesloten parkeerplaatsen. Bij de aanname dat de bezoekers die normaliter van deze parkeerplaatsen gebruik maken nu hun bezoek starten bij de andere parkeerplaatsen, is het de verwachting dat de delen ten noorden van de Posbank en het bosgebied ten westen van het Herikhuizerveld iets rustiger zullen worden.
Wat de gevolgen zijn van het tijdelijk afsluiten van wegdelen op bezoekersdichtheden is veel moeilijker in te schatten. De verschillende

parkeerplaatsen zijn nog steeds te bereiken en op weekdagen kan men nog steeds gebruik maken van de weg.
Om aan te kunnen tonen wat het effect is van de maatregelen zal allereerst een goed beeld verkregen moeten worden wat de gevolgen zijn voor het gebruik van de parkeerplaatsen en de bezoekersaantallen in de verschillende delen van de Veluwezoom. Deze informatie is noodzakelijk om een goede relatie tussen bezoekersaantallen en natuurwaarde aan te tonen.

Effecten op natuur

Bezoekers van natuurgebieden hebben op verschillende manieren een impact op de natuur. De meeste daarvan hebben negatieve gevolgen voor de aanwezige natuurwaarden. Zo heeft het bezoek gevolg voor de natuur door hun ruimtebeslag (parkeergelegenheden, eetgelegenheden, paden, e.d.), fysiek contact (bijv. sterfte reptielen op fietspaden), verstoring (van voornamelijk vegetaties, vogels en grote zoogdieren), achterlaten van rommel en soms ook het meenemen van bijv. planten en paddenstoelen. Een van de weinige direct positieve effecten op natuurwaarden is dat sommige vegetatietypen die in Nederland worden nagestreefd profijt kunnen hebben bij een beperkte mate van recreatief gebruik. Het belangrijkste positieve effect van recreatie op natuurwaarden is indirect. Door natuurervaringen zal de kans ook toenemen dat bezoekers (financieel) een bijdrage willen gaan leveren aan natuur en dat er meer draagvlak zal zijn voor maatregelen die deze natuur beschermen.
Naast de effecten via bezoekersaantallen zal het deels afsluiten van de weg mogelijk ook direct van invloed zijn op natuurwaarden. Zo zal er minder verstoring door het verkeer zijn en zal er minder stikstof via de uitstoot van brandstof in het gebied komen. Doordat de weg echter voor het merendeel van de dagen in het jaar volledig open is en slechts kleine delen worden afgesloten is dit effect lastig meetbaar.

Meten van effecten op natuur

Het meten van de impact van bezoekers op natuur is lastig. Om deze impact aan te kunnen tonen zijn twee factoren belangrijk:

- De mate waarin natuurwaarden (zoals de dichtheid van vogels) veranderen als gevolg van verandering in bijvoorbeeld bezoekersaantallen.
- De mate waarin andere factoren metingen zullen verstoren, omdat ze ook van invloed zijn op de natuurwaarden.

Andere effecten van maatregelen

Naast een impact op natuurwaarden zullen de maatregelen ook een effect hebben op de bezoekers zelf. Er zijn twee zaken die daar relevant zijn: 1) toegankelijkheid van het gebied en 2) beleving van het bezoek. Als delen van de weg zijn afgesloten in het weekend en feestdagen is de verwachting dat de beleving door de ‘overgebleven’ recreanten positiever wordt beoordeeld, omdat er minder hinder is door motorgeluid en snelheidsverschillen. Hoe de toegankelijkheid wordt beoordeeld is moeilijker in te schatten. Het is mogelijk dat bezoekers eenvoudiger een parkeerplaats vinden en minder in de file staan. Maar het is ook mogelijk dat mensen gewend zijn om verder het gebied in te gaan en daar nu minder goed kunnen parkeren. Dit zal afhankelijk zijn van de mate waarin bezoekers reeds eerder in het gebied zijn geweest.

Opties voor onderzoek

Het is mogelijk om een onderzoek te doen naar het effect van de maatregelen op het broedsucces van enkele Vogelrichtlijnsoorten in het gebied. Daarvoor zal het broedsucces gemonitord moeten worden voordat de maatregelen genomen zijn (de zogenaamde nulmeting in 2023 of 2024) en na een aantal jaar nadat de maatregelen zijn genomen. Dit zal zowel gedaan worden in gebieden waar maatregelen genomen worden als ook in gebieden waar geen maatregelen zijn genomen. Deze zogenaamde controlegebieden dienen om te kunnen corrigeren voor de effecten van andere factoren, zoals weersomstandigheden tijdens het broedseizoen. Omdat dit per broedpaar wordt gemonitord en niet per deelgebied is het mogelijk om op een kleiner oppervlakte meerdere datapunten te genereren. Hierdoor is het eerder mogelijk om een effect aan te tonen.

De verwachting is dat als de studie van de Veluwezoom opgenomen wordt in een groter monitoringsplan op de Veluwe naar de effecten van veranderingen in bezoekersaantallen op natuurwaarden het zicht op de effecten groter is en dat dit leidt tot significante effect.

De opzet voor een dergelijk breed onderzoek kan de komende maanden verder worden uitgewerkt. Met name de monitoring die ook vanuit de provinciale recreatiezonering gaat plaatsvinden biedt hiervoor een handvat. In het voorstel zal niet alleen het effect op natuurwaarden (broedvogels van de Vogelrichtlijn en mogelijk sterfte van reptielen), maar ook het effect op bezoekersaantallen en de beleving worden meegenomen. Het leggen van een relatie met de verkeersmonitoring ligt hierbij voor de hand. Om de kosten voor een dergelijk groter project te kunnen overzien, wordt hierbij gedacht aan een PhD-onderzoek. De WUR neemt, eventueel samen met een andere universiteit, de begeleiding van het onderzoek voor haar rekening. Eveneens zal aansluiting gezocht worden met andere partijen voor aanvullende financiering, zoals de Provincie Gelderland, Veluweop1 en het Rijk.

Deelprojecten voor Monitoring verkeer en natuur

G1. Monitoring verkeer

G2. Monitoring natuur



4. Planning, fasering, inschatting kosten en risico's

Planning en fasering

De realisatie van het Masterplan is een project waar we komende acht jaar gezamenlijk aan werken. Om de uitvoering van het Masterplan in goede banen te leiden, delen we het project op in twee fasen:

1. De noodzakelijke basismaatregelen om het verkeer te verminderen en de benodigde voorzieningen daarvoor, van 2022 tot en met 2025.
2. Het beter faciliteren van bezoekers rondom de nieuwe situatie tot en met 2030.

Daarnaast zijn er een aantal deelprojecten die kunnen meeliften op andere deelprojecten, en daardoor qua planning daarvan afhankelijk zijn, bijvoorbeeld de aanpassing van het station omdat ProRail daarmee ook aan de slag gaat. Deze acties worden ook in de eerste fase opgepakt. De voorbereiding van de deelprojecten in fase 2 wordt gestart vanaf 2022, omdat deze vanwege procedures en technische complexiteit de nodige voorbereidingstijd vragen.

Planning

Elk deelproject heeft zijn eigen planning, waarin rekening gehouden wordt met (technische) voorbereiding, het doorlopen van procedures en de uitvoering. Voor een deel zijn de projecten afhankelijk van elkaar. Tussen verschillende projecten is echter wel degelijk sprake van afhankelijkheid; zo zullen de parkeerplaatsen in het gebied pas worden afgesloten op het moment waarop er ook een alternatief beschikbaar is: de parkeerplaats op het manegeterrein. De afsluitingen van de wegen in het gebied kunnen ook pas op dat moment worden doorgevoerd. Om een verkeerschaos te voorkomen zal op dat moment ook het parkeerverwijssysteem moeten functioneren.
In het hiernavolgende schema is de planning opgenomen. De hiervoor genoemde deelprojecten waartussen sprake is van afhankelijkheid zijn hierbij in een aparte kleur weergegeven.

Inschatting kosten

Met de realisatie van alle onderdelen uit het Masterplan zal ongeveer 14,3 miljoen euro gemoeid zijn (zie bijlage 1). Dit bedrag is als volgt over de verschillende initiatiefnemers verdeeld:

Initiatiefnemer	Bijdrage
Natuurmonumenten	€ 8.500.000,-
Gemeente Rheden	€ 5.440.000,-
Gemeente Rozendaal	€ 490.000,-
Totaal	€ 14.430.000

De gepresenteerde bedragen in de tabel zijn bedragen inclusief verwachte kostenstijgingen en risico's.

Naast de investeringen in het project, is er ook sprake van beheerlasten die met de diverse maatregelen gepaard gaan. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om de beheerlasten van het PRIS-systeem, de elektronische afsluitingen of oplaadvoorzieningen voor fietsers.

Dekking en Financiering

Voor de dekking van de kosten kijken we naar de volgende financieringsbronnen:

- Eigen bijdragen van de gemeenten en Natuurmonumenten
- Bijdrage uit de Regiodeal Veluwe
- Bijdrage plusregeling regiodeal van de Provincie
- Aanvullende bijdragen van de Provincie van rijk, Provincie en Europa (bijv. Recreatiezonering, Regels ruimte voor Gelderland, Programma Natuur, Interreg, Life, SDE-duurzame energie)
- Investeringen derden en inkomsten uit exploitatie

De investeringen in de spreiding van de bezoekersstromen, het verkeer en parkeren, de ontvangstlocatie en de verbinding tussen het station en de ontvangstlocatie Heuven zijn voor een groot deel investeringen voor de komende 20 tot 30 jaar. Dit betekent dat deze investeringen voor een langere periode ten laste komen van de begroting van de partijen. Het gaat hierbij om de kosten die zijn gerelateerd aan fysieke investeringen.

Aanvullende subsidies

Vanwege het innovatieve karakter van een aantal maatregelen en de relatie met belangrijke doelstellingen zoals verminderen van gemotoriseerd vervoer en versterking van kwetsbare beschermde (N2000) natuurwaarden, verwachten wij dat er kansen zijn voor aanvullende subsidiebijdragen. Het aanvragen van deze subsidies vraagt echter een langere voorbereidingstijd (circa 1 jaar), en omdat subsidies veelal niet van toepassing zijn op activiteiten die al gestart zijn, zijn deze subsidies met name van toepassing op activiteiten in de tweede fase. Voor het aanvragen van deze subsidies wordt onder andere samengewerkt worden het Bureau Nationale Parken en de Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen.

Risico's

In de factsheets zijn per deelproject de risico's benoemd. In zijn algemeenheid is er een aantal risico's waarmee in bij de realisatie van het Masterplan rekening moet worden gehouden.

Kostenstijgingen

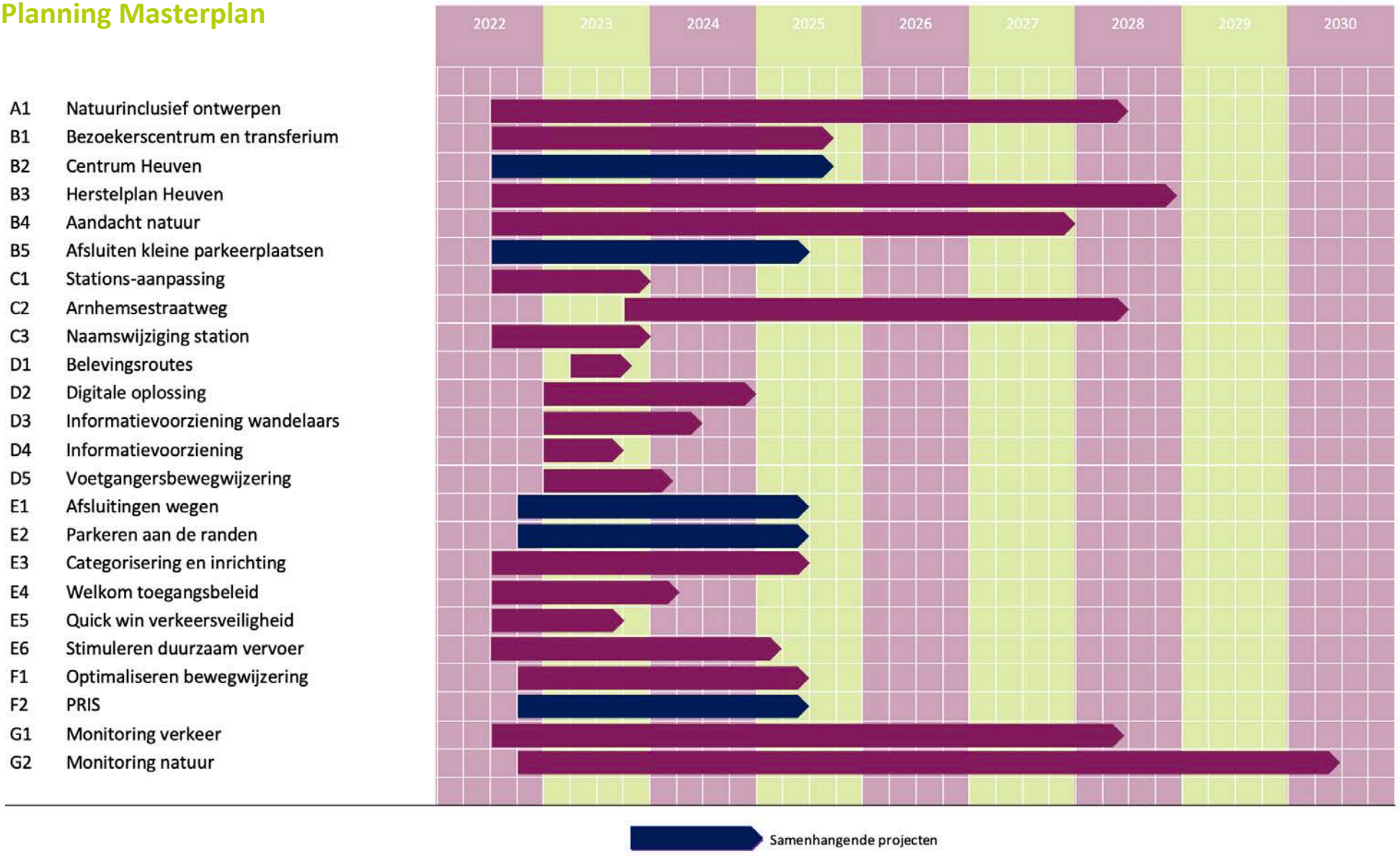
Er is al enige tijd sprake van toenemende inflatie. Enerzijds is er sprake van oplopende energieprijzen die ook zorgen voor stijging van de productiekosten. Anderzijds zorgt mondiale onzekerheid voor meer inflatie. In de kostenraming is rekening gehouden met 15% inflatie, maar op dit moment is niet met zekerheid te zeggen of dit voldoende zal zijn.

Vertragingen

De fysieke projecten die in het kader van het Masterplan worden uitgevoerd vinden allemaal in of bij een Natura2000 gebied plaats. Dat betekent dat, met name in het kader de landelijke stikstofproblematiek, heel zorgvuldig wordt gekeken naar de effecten van de projecten op deze gebieden. In de planning is rekening gehouden met de hiervoor benodigde procedures. Hoewel het Masterplan zorgt voor een afname van de stikstofdepositie, kan veranderende wet- en regelgeving op dit gebied voor nieuwe inzichten zorgen. Omdat de projecten bij veel mensen onder een vergrootglas liggen, bestaat daarnaast de kans dat we hierdoor te maken krijgen met langere proceduretijden.
Een andere mogelijk vertragende factor is het gebrek aan (uitvoerings)-capaciteit. Capaciteitsproblemen binnen de eigen organisaties, bij adviesbureaus en bij aannemers kunnen voor vertraging zorgen.



Planning Masterplan



Figuur 18 Planning masterplan

Bijlage 1. Tabel deelprojecten en kosten

Deelprojecten met maatregelen	Trekker	Investering afrond	Kosten jaarlijks
A. Ontwikkelen met aandacht voor natuur en beleving			
A1. Natuurinclusief ontwikkelen en inrichten	gemeente Rheden	€ 250.000	
B. Ontvangstlocatie bezoekerscentrum en herstelplan Heuven			
B1. Bezoekersmanagement /Transferium	NM	€ 2.300.000	
B2. Centrum landgoed Heuven	NM	€ 4.070.000	
B3. Landgoedherstel Heuven	NM	€ 390.000	
B4. Natuurakkers, schraal bloemrijk grasland en natuurincl. landbouv	NM	€ 270.000	
B5. Tijdelijke afsluiting parkeerplaatsen	NM	€ 70.000	
C. Station, inrichting, omgeving en verbinding bezoekerscentrum			
C1. Stationsaanpassing	gemeente Rheden	€ 300.000	
C2. Aanpak Arnhemsestraatweg	gemeente Rheden	€ 800.000	
C3. Naamsverandering Station	gemeente Rheden	€ 150.000	
D. Regionale spreiding bezoekersstromen en lokale economie			
D1. Belevingsroutes	gemeente Rheden	€ 10.000	
D2. Digitaal oplossingen spreiding bezoekers	gemeente Rheden	€ 50.000	
D3. informatievoorziening & rustpunt wandelaars	gemeente Rheden	€ 10.000	
D4. informatievoorziening en marketing tbv spreiding	gemeente Rheden	€ 60.000	
D5. Voetgangersbewegwijzering	gemeente Rheden	€ 50.000	
E. Minder en veiliger verkeer in de natuur			
E1. Afsluiting wegen; weren gemotoriseerd verkeer Posbankgebied	gemeente Rheden	€ 500.000	€ 30.000
E2. Parkeren aan de randen	gemeente Rheden	€ 350.000	
E3. Categorisering en inrichting van wegen	gemeente Rheden	€ 750.000	
E4. Welkom toegangsbeleid	gemeente Rheden	€ 30.000	
E5. Quick-wins verkeersveiligheid	gemeente Rheden	€ 40.000	
E6. Stimuleren duurzaam (deel)vervoer	gemeente Rheden	€ 250.000	€ 20.000
F. Geleiding bezoekers			
F1. Upgrade bewegwijzering	gemeente Rheden	€ 400.000	€ 7.000
F2. Dynamische parkeerroutering PRIS	gemeente Rheden	€ 700.000	€ 15.000
G. Monitoring Verkeer en Natuur			
G1. Meet en monitoringsplan verkeer	gemeente Rheden	€ 150.000	
G2. Monitoring natuur	gemeente Rheden	€ 100.000	
Subtotaal		€ 12.050.000	€ 72.000
Onvoorzien		€ 500.000	
Inflatie 15%		€ 1.880.000	
Totaal		**€ 14.430.000**	

Bijlage 2. Chronologisch overzicht: studies, documenten, websites en besluiten

Ontspannen Regio. De regionale agenda, Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen, Lopend, Opgaven - Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen

Recreatiezonering, Provincie Gelderland, Lopend, https://www.gelderland.nl/projecten/recreatiezonering-op-de-veluwe

Veluwe op 1. Samenhang- samenwerking en focus, Veluwe Alliantie, Lopend, Veluwe op 1 - Veluwe op 1

Veluwezoom vol verhalen. Programma belevingsgebieden, Veluwe Alliantie, Lopend, https://www.veluweop1.nl/project/belevingsgebieden/

Principeplan Welkom Veluwezoom, Gemeente Rheden, feb-22.

Raadsmemo participatie en draagvlak Masterplan, Gemeente Rheden, feb-22.

Raadsvoorstel Principeplan D, Gemeente Rheden, feb-22. Agenda Rheden, - Raadsvergadering dinsdag 22 februari 2022 19:30 - iBabs RIS (bestuurlijkeinformatie.nl),

Raadsbesluit Principeplan D, Gemeente Rheden, feb-22.

Nachtafsluiting Nationaal Park de Veluwezoom, motie 1, Gemeente Rheden, feb-22.

Meten is weten, motie 2, Gemeente Rheden, feb-22.

Gebiedstafel Posbank Veluwezoom, motie 3, Gemeente Rheden, feb-22.

Parkeerdruk, motie 4, Gemeente Rheden, feb-22.

Verbinding met de dorpen, amendement 1, Gemeente Rheden, feb-22.

Uitbreiding afsluiting, amendement 2, Gemeente Rheden, feb-22.

Scenario onderzoek Masterplan Veluwezoom, Gemeente Rheden, okt-21.

Scenario Veluwezoom – reactie stakeholders, Gemeente Rheden, okt-21.

Raadsvoorstel scenario's Masterplan Veluwezoom, Gemeente Rheden, okt-21. Agenda Rheden, - Raadsvergadering dinsdag 19 oktober 2021 19:30 - iBabs RIS (bestuurlijkeinformatie.nl),

Raadsbesluit scenario's Masterplan Veluwezoom, Gemeente Rheden, okt-21.

Amendement Goed onderzoek goed plan, Gemeente Rheden, okt-21.

Regiodeal Veluwe met handtekeningen, Gemeente Rheden, okt-21.

Drukteradar, gegevens over 2020 en 2021. TVAN, sep-21. Drukteradar - Toerisme Veluwe Arnhem Nijmegen (toerismevan.nl)

Visie herstelplan Heuven, SB4, sep-21.

Spreidingsplan, Stichting Red Heuven en Posbank, sep-21.

Natuurbeheer en Zonering voor zeven –aangewezen-vogelsoorten Natura 2000, SOVON, 2020, https://www.sovon.nl/nl/publicaties/natuurbeheer-en-zoneringsmaatregelen-voor-zeven-aangewezen-vogelsoorten-natura-2000-0,

Fietsplan 2016, Gemeente Rheden, 2016, Document Rheden, - Fietsplan 2016.pdf - iBabs RIS (bestuurlijkeinformatie.nl),

Nota Parkeernormen 2015, Gemeente Rheden, 2015

Verkeersveiligheidsplan 2000, Goudappel Coffeng, 2000

Compendium voor de leefomgeving https://www.clo.nl/

Figurenlijst

Figuur 1	P.4	Proces tot het masterplan.
Figuur 2	P.8	Toegang doordeweeks en in het winterseizoen.
Figuur 3	P.9	Toegang in de weekenden en op feestdagen in het zomerseizoen.
Figuur 4	P.10	De Posbank in 1953. Foto: Natuurmonumenten.
Figuur 5	P.11	De ontwikkeling van waarden als gevolg van het Masterplan.
Figuur 6	P.14	Links en midden: Verkeerskundig meubilair gecombineerd met ecologische inpassing. Rechts: Hop-over voor vleermuizen.
Figuur 7	P.15	Herstelplan Landgoed Heuven. Bron: Natuurmonumenten.
Figuur 8	P.16	Beoogde ontwikkeling rond het bezoekerscentrum.
Figuur 9	P.18	Impressie verbreed perron, dwarsdoorsnede en bovenaanzicht.
Figuur 10	P.19	Beoogde ontwikkeling nabij het station.
Figuur 11	P.21	Voorzieningen die bijdragen aan spreiding bezoekers op twee niveaus.
Figuur 12	P.22	Voorbeeld uit het handboek huisstijl Veluwe: informatiepaneel met startpunten voor de diverse gebruikers
Figuur 13	P.23	Periodieke afsluitingen.
Figuur 14	P.24	Beoogde ontwikkeling Beekhuizen.
Figuur 15	P.25	Huidige parkeersituatie.
Figuur 16	P.26	Nieuwe parkeersituatie.
Figuur 17	P.27	Parkeerplaatsen die gekoppeld zijn aan de PRIS.
Figuur 18	P.34	Planning masterplan

Foto's op voorpagina en pagina 3, 10, 13, 15, 17, 31, 33: Natuurmonumenten

Foto op pagina 14: Ties Blaauw

Colofon

Projectteam

Gemeente Rheden
K. Wopereis
I. Kerkhoff
L. Van der Zee
K. Knippenberg
A. Van Engen
K. Lamaker

Gemeente Rozendaal
H. Jacobsen

Natuurmonumenten
A. Ten Hoedt
S. Semmekrot

Wing
F. Stroeken
D. Brunt
P. Veldt

Bureau Buiten
A. Van Mispelaar

M2 Manage
M. Mur (projectmanager)

Stuurgroep

Gemeente Rheden
Wethouder Ronald Haverkamp
Gemeente Rozendaal
Wethouder Simon Warmerdam
Vereniging Natuurmonumenten
Adjunct – regiodirecteur Jeroen de Koe

9 mei 2022





gemeente Rheden

GEMEENTE ROZENDAAL

Natuurmonumenten

veluweop1

wing partner in ruimte en ontwikkeling