PRINCIPEPLAN WELKOM VELUWEZOOM

Met scenario D als basis

gemeente Rheden

GEMEENTE ROZENDAAL

Natuurmonumenten

wing partner in ruimte en ontwikkeling

veluweopl

12 januari 2022

AANLEIDING

Gedurende de maanden juni tot en met september 2021 hebben de gemeenten Rheden en Rozendaal en Natuurmonumenten samen met inwoners, belangenorganisaties en deskundigen, drie scenario's (A, B en C) ontwikkeld om de bezoekersstromen in de Veluwezoom beter te ontvangen en te spreiden in tijd en ruimte. Het doel hiervan is om de verslechtering van de natuur tegen te gaan, de leefbaarheid voor de inwoners te verbeteren en de gastvrije ontvangst van de toenemende aantallen bezoekers te vergroten.

In oktober en november zijn de scenario's besproken in de gemeenteraden van Rheden en Rozendaal en hebben de raden in het aangenomen amendement van respectievelijk 19 oktober (Rheden) en 2 november (Rozendaal) de colleges opdracht gegeven scenario D uit te werken. Het doel van dit scenario is dat de Posbank toegankelijk blijft maar er in drukke periodes geen rondjes meer gereden kunnen worden. Uitgangspunten zijn de instandhouding van de bestaande parkeerfaciliteiten en de toegankelijkheid van het Rozendaalse veld. Omdat het Masterplan een samenwerking is tussen de gemeenten en Natuurmonumenten, is bij de uitwerking ook rekening gehouden met het standpunt van Natuurmonumenten, zoals verwoord in haar brief van 22 december (zie bijlage 5.3).

Het principeplan is in de maanden november en december tot stand gekomen in een samenwerking tussen de gemeenten, Natuurmonumenten en deskundigen. Scenario D is onderdeel van het principeplan. Het scenario is uitgewerkt en op haalbaarheid getoetst aan wettelijke mogelijkheden en aan belangen van grondeigenaren. De belangengroepen en bewonersgroepen die aan het eerdere participatieproces hebben deelgenomen, zijn op de hoogte gesteld van het proces.

Het principeplan vormt de basis voor het Masterplan Veluwezoom. Dit is een integraal plan dat zich richt op de ontwikkeling van natuur, de ontwikkeling van het bezoekerscentrum tot recreatieve toegangspoort, het verbeteren van de verbinding tussen het station en het bezoekerscentrum, de herinrichting van de Arnhemsestraatweg en de (regionale) spreiding van toerisme. De toegankelijkheid van en het beheersen van de verkeersstromen op en rond de Posbank zijn hier onderdeel van.

INHOUDSOPGAVE

	AANLEIDING	**2**
1.	**SCHETS VAN DE OPGAVEN**	**4**
2.	**HET PRINCIPEPLAN**	**5**
3.	**DE ELEMENTEN VAN HET PRINCIPEPLAN**	**6**
3.1	Regionale spreiding bezoekersstromen	6
3.2	Verkeer en parkeren	7
3.3	Ontvangstlocatie: bezoekerscentrum & herstelplan Heuven	9
3.4	Verbinding station - landgoed Heuven	10
3.5	Parkeer- en route Informatiesysteem	11
3.6	Monitoring verkeer en natuur	12
4.	**MAATREGELEN EN KOSTENRAMING**	**13**
	Maatregelentabel	13
5.	**BIJLAGEN**	**14**
I	Amendement gemeente Rozendaal	14
II	Amendement gemeente Rheden	15
III	Brief van Natuurmonumenten 22-12-2021	16
IV	Regionale spreiding startlocaties verschillende bezoekersgroepen op twee schaalniveaus	17
IV.a	Regionale spreiding wandelroutes, fietsroutes en startpunten	18
IV.b	Regionale spreiding mountainbikepaden, ruiterpaden en startpunten	19
V	Overzicht van eigendomsituatie parkeerterrreinen	20
VI	Overzichtskaart	21

COLOFON

Ontwikkeld in samenwerking met:

Bureau Buiten
Wing

Eindredactie en opmaak: Wing

12 januari 2022

1. SCHETS VAN DE OPGAVEN

De Veluwezoom is een bijzonder gevarieerd landschap met een rijke en kwetsbare natuur. In de Veluwezoom zijn algemene soorten te vinden alsook zeldzamere, verstoringsgevoeligere soorten. Naar schatting bezoeken zo'n 2 miljoen dagjesmensen (met herhalingsbezoek) jaarlijks het gebied en zijn er zo'n 100.000 overnachtingen (Masterplan Toerisme en Recreatie Veluwezoom, 2016). Ook omwonenden profiteren van de recreatieve voorzieningen, zoals de goed onderhouden paden en wegen. In de vragenlijst (ingevuld door 1073 personen) geeft 44% van de respondenten aan wekelijks een bezoek te brengen aan Posbank en omgeving. Veel van deze mensen ervaren echter ook nadelen van het intensieve gebruik van het gebied. 60% ervaart overlast bij meer dan de helft van de bezoeken. Natuur, toerisme en de leefomgeving staan nogal eens op gespannen voet met elkaar.

Behoud en verbetering natuurkwaliteit

De Veluwezoom is onderdeel van Natura2000 gebied de Veluwe en is aangewezen als habitat- en vogelrichtlijngebied met de daaraan gekoppelde instandhoudingsdoelen. In algemene zin gaat het slecht met de biodiversiteit in Nederland en ook hier worden de instandhoudingsdoelen niet gehaald.De provincie heeft met de recreatiezonering een beleid om deze instandhoudingsdoelen te behalen. Met het principeplan sluiten we aan bij dit zoneringsbeleid, om zo bij te dragen aan de instandhoudingsdoelen voor dit Natura2000 gebied.

Gemotoriseerd verkeer is één van de verstoringsbronnen voor de natuur. Verstoring vindt plaats door beweging – visueel en fysiek (het aanrijden van dieren) – en geluid. Indirect hebben uitlaatgassen, stikstof, ruimtebeslag, versnippering en het stuk rijden van bodem en vegetatie een negatieve impact. Wanneer bezoekers hun voertuig verlaten en zich onvoorspelbaar gedragen door bijvoorbeeld buiten de paden te treden, honden los te laten lopen of na zonsondergang aanwezig te zijn is het verstorend effect nog groter.

Dieren passen zich aan op voorspelbare patronen/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 op hun broedsucces. Momenteel zijn er onvoldoende mogelijkheden om hier effectief op te handhaven.

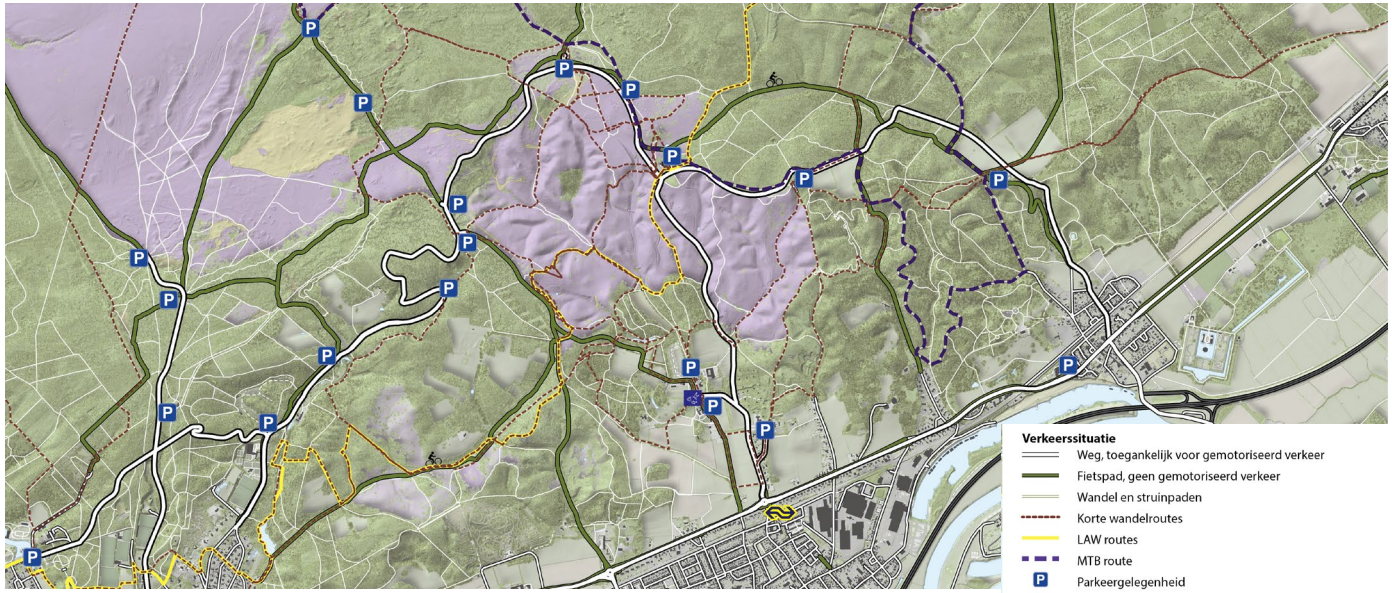
Natuurbeleving en veiligheid

Ook mensen ervaren het gebied als druk. Dat doet afbreuk aan de natuurbeleving en het leidt tot overlast. Overlast voor recreanten én bewoners wordt ervaren in de vorm van (fysieke) hinder op wegen en paden door zowel verkeer dat parkeert als bezoekers die in het gebied rondrijden. En door geluidsoverlast van auto's en met name motoren die de stilte doorbreken. Drukte leidt tot confrontaties tussen verschillende weggebruikers waarbij onveilige situaties kunnen ontstaan. Op basis van verschillende verkeersonderzoeken uit het Posbank gebied kunnen we op hoofdlijnen het volgende constateren:

- Op basis van verkeersslachtoffer cijfers behoren de wegen rondom de Posbank niet tot de gevaarlijkste in de regio. Er is geen duidelijke toe- of afname in slachtoffers over de jaren (2014-2021). Aandachtspunt is de veiligheidssituatie op de Bovenallee
- Verkeersdrukte vindt jaarrond plaatse, met name in het weekend. Gemiddeld is het dan 1,5 tot 2 maal zo druk, op de drukste dag en loopt dit op tot 2,5 maal meer verkeer dan op weekdagen.

Optimaliseren gastvrijheid en beleving

De Posbank en omgeving heeft waarde voor grote groepen bezoekers. Ondanks dat de meeste bezoekers uit de eigen regio komen, zijn er bezoekers uit het hele land en uit het buitenland. De verwachting is dat ook na corona het aantal recreanten in het gebied in de komende jaren blijft toenemen. Daarbij is er een regionale bouwopgave van 100.000 woningen, waardoor de recreatiedruk naar verwachting sterk toe zal nemen. Het gaat om het vinden/behouden van de juiste balans. Zowel natuur als recreatie verdienen een plek op de Veluwezoom. Daarom zijn toegankelijkheid voor verschillende doelgroepen, gastvrijheid, educatie en bewustwording belangrijke onderdelen van het principeplan. Het bezoekerscentrum en de informatie die online te vinden is, spelen hier een belangrijke rol in. Mensen worden gastvrij ontvangen, worden zich bewust van de noodzaak van natuurbeheer en verleid tot andere vormen van vervoer.



Kaart. 1. Huidige situatie

2. HET PRINCIPEPLAN

Essentie

De essentie van het principeplan is het terugbrengen van de balans tussen recreatie 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. We gaan uit van 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 de weekenden en op feestdagen de doorgaande wegen gedeeltelijk afgesloten, conform scenario D.

Kaders

Bij de uitwerking van het principeplan moet rekening gehouden worden 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 de grootste terreineigenaar op en rond de Posbank. Het landelijke beleid van NM richt zich al geruime tijd op het concentreren van verkeer op grotere, goed gesitueerde parkeerplaatsen met betaald parkeren aan de randen van het natuurgebied.

Juridische haalbaarheid.
Voor de aanleg van infrastructuur voor verkeer, bijvoorbeeld extra ruimte om te keren met auto's, is een vergunning nodig in het kader van de Wet Natuurbeheer. Als dit niet leidt tot een aantoonbare reductie van stikstof uitstoot, is dit een uiterst moeilijk begaanbare weg. In de uitwerking vermijden we ingrepen met vergunningprocedures die op voorhand niet haalbaar worden geacht. De toets hierop wordt in het masterplan uitgevoerd.

Het principeplan bestaat uit de volgende met elkaar samenhangende elementen: zie onderstaande tabel.

Wat	Draagt bij aan
Regionale spreiding bezoekersstromen	Verminderen van verkeersdrukte op en rond de Posbank. Het verder ontwikkelen van een eigen identiteit van de ontvangstlocatie en het ontwikkelen van de communicatiemiddelen.
Verkeer en parkeren op en rond de Posbank	Continueren toegankelijkheid én verminderen van verkeersoverlast. Stimuleren van openbaar vervoer.
Ontvangstlocatie/ herinrichting Landgoed Heuven	Verwelkomen en informeren van bezoekers, parkeren aan de rand van het gebied, mensen uitnodigen om met andere vormen dan gemotoriseerd verkeer het gebied te bezoeken en te beleven.
Verbinding station en landgoed Heuven.	Stimuleren openbaar vervoer, bijdragen aan lokale economie. Verbinden dorp en Veluwezoom
PRIS en verwijzingssystemen	Verwelkomen en informeren bezoekers, managen verkeersstromen
Monitoring Natuur	Effecten van de maatregelen op natuur in beeld brengen ten behoeve van eventuele bijsturing na twee jaar
Monitoring verkeer	Effecten van de maatregelen op de verkeersstromen in beeld brengen ten behoeve van eventuele bijsturing na twee jaar

3. DE ELEMENTEN VAN HET PRINCIPEPLAN

3.1 Regionale spreiding bezoekersstromen

De Veluwezoom heeft veel verschillende karakteristieken en is breder dan de Posbank alleen. Binnen 'Veluwe op 1' – een samenwerkingsverband op de Veluwe – en de uitwerking 'Veluwezoom vol verhalen' is een regionale strategie uitgewerkt om verschillende ontvangstlocaties af te stemmen op specifieke doelgroepen, om zo de groei van het aantal bezoekers gespreid op te vangen en de druk op kwetsbare delen te verlagen. Belangrijke sporen waarop ingezet wordt zijn:

- Het verminderen van overlast op drukke momenten en het stimuleren van gebruik van het openbaar vervoer om de Veluwezoom te bezoeken.
- Het opvangen van auto's op parkeerplaatsen aan de randen van het gebied waar vervolgens wandel en -fietsroutes voor verschillende groepen recreanten beginnen.

Kaart 2, rechts op deze pagina toont startpunten voor diverse groepen recreanten op twee schaal niveaus: die van de regio en die van de Posbank en omgeving.

- 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 een regionale opvang van de bezoekers in een wijde cirkel om het Nationaal Park op 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.
- De kleine ring wordt verder ontwikkeld voor bezoekers die met de auto dichterbij de natuur in het Nationaal park moeten/willen komen. Het gaat dan vooral om wandelaars, ouderen en mindervaliden. Maar ook om de bezoekers aan horeca en het bezoekerscentrum van Natuurmonumenten.

Uitwerking

Op regionale en lokaal niveau worden de parkeerplaatsen aangewezen en ingericht voor de verschillende doelgroepen (wandelaars, fietsers, mountainbikers) in het gebied. Insteek hierbij is dat parkeerplaatsen die worden aangewezen voor een bepaalde doelgroep een aansluiting hebben op het netwerk voor deze doelgroep. Een voorbeeld: een parkeerplaats waar mountainbikers naar worden verwezen ligt aan of nabij het routenetwerk voor mountainbikers en de parkeerplaats kan worden ingericht met faciliteiten zoals een afspuitinstallatie. Er zal verbinding gezocht worden met het grensoverscheidende wandelnetwerk, dat in 2022 gereed is. In de volgende fase van de totstandkoming van het Masterplan wordt het voorgaande principe verder uitgewerkt.

In de grote ring liggen ook diverse parkeerterreinen die niet primair voor bezoekers aan de Veluwezoom zijn bedoeld, maar die daar wel degelijk voor kunnen worden gebruikt. Hierbij kan worden gedacht aan bestaande parkeerterreinen bij scholen of bij het (nieuwe) gemeentehuis in De Steeg. Ook de toekomstige parkeerplaats aan het begin van de Groenestraat, bij de entree van Rheden, die als Toeristisch Overstap Punt (TOP) wordt gezien voor de Veluwezoom en voor het Rivierklimaatpark, helpt om bezoekers te spreiden.

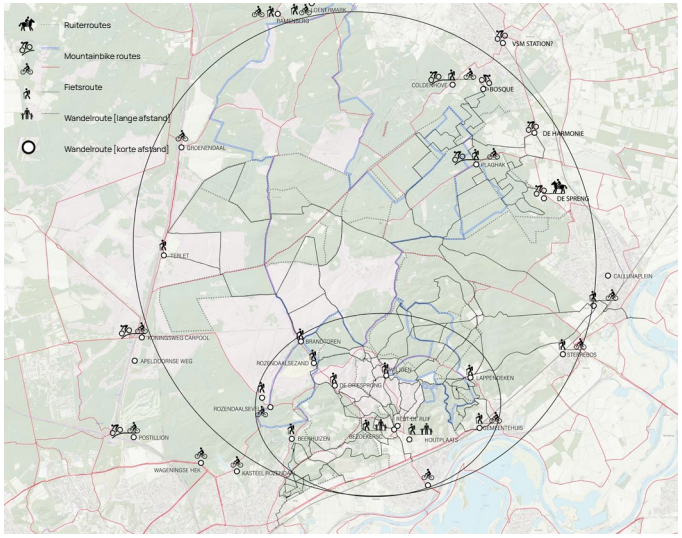
De ontwikkelingen aan de randen van het projectgebied / Veluwezoom worden ondersteund door een parkeerroute informatie systeem (PRIS).

Bij de uitwerking van het Masterplan worden gesprekken gevoerd met de eigenaren/beheerders van deze parkeerterreinen en wordt bekeken in hoeverre er mogelijkheden zijn voor, en afspraken kunnen worden gemaakt over, een meer efficiënte inzet van bestaande terreinen.

Het merendeel van de bezoekers aan het Nationaal Park De Veluwezoom komt met de auto. Het gebruik van de trein als alternatief is relatief beperkt, maar biedt wel degelijk perspectief. De ligging van het NS-station Rheden is ideaal ten opzichte van De Veluwezoom en de Posbank. Met name bezoekers die zich digitaal oriënteren op een bezoek aan de Posbank kunnen uitgenodigd worden om met de trein te komen. Samen met NS wordt bekeken hoe bezoekers optimaal verleid kunnen worden. Digitale en actuele communicatie, al dan niet in combinatie met aantrekkelijke reispakketten, zal hierbij essentieel zijn. Tegelijkertijd zal het station qua uitstraling en verbinding beter moeten aansluiten op de routes naar het Nationaal Park. In paragraaf 3.5.wordt hierop nader ingegaan.

Kaart. 2. Regionale spreiding startlocaties verschillende bezoekersgroepen op twee schaalniveaus:

- de grote ring: in de regio
- de kleine ring: op en rond de Posbank



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

3. DE ELEMENTEN VAN HET PRINCIPEPLAN

3.2 Verkeer en parkeren

Verkeerssituatie

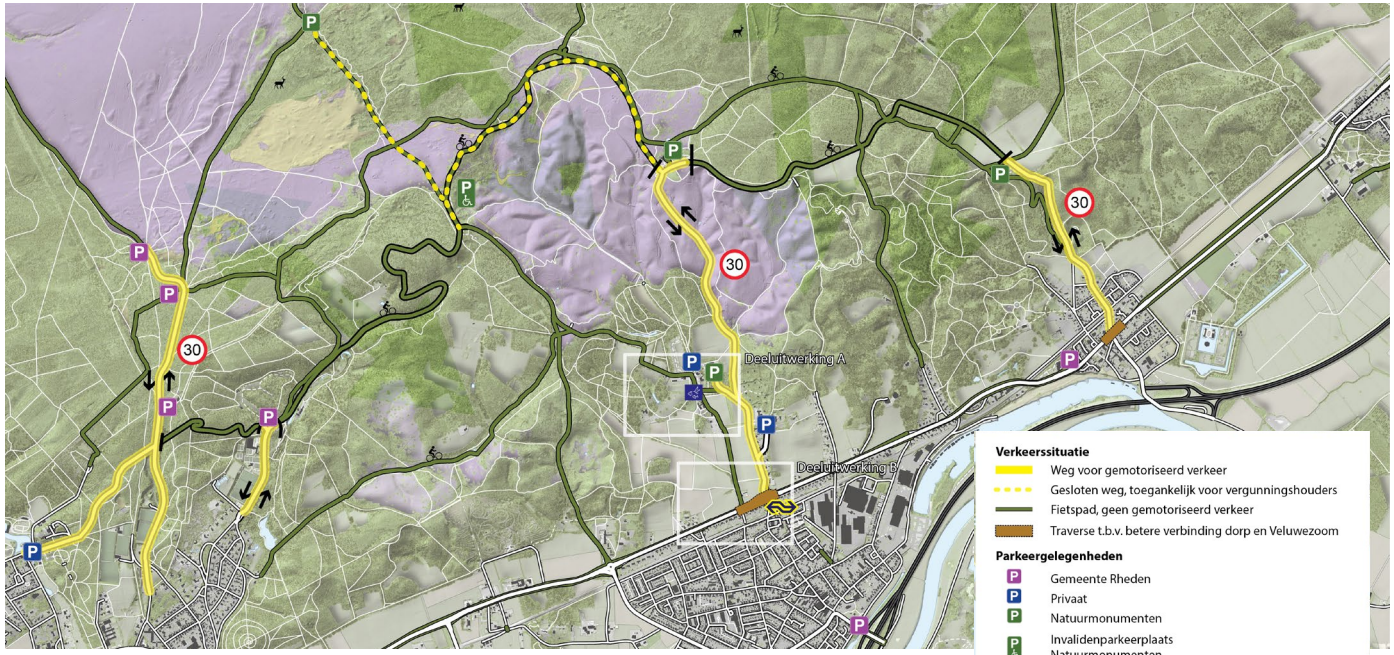
In de kleine ring (zie kaart 2) is de verbetering van de toegankelijkheid van de Posbank, in combinatie met het verminderen van de overlast in weekenden en op feestdagen (conform scenario D), een belangrijke opgave. Er is gekozen voor tijdelijke afsluiting van een gedeelte van de toegangswegen in de weekenden (periode 1 april – 31 oktober). Deze maatregel wordt gecombineerd met een dynamisch parkeerverwijssysteem om autoverkeer te geleiden naar de parkeerplaatsen waar ruimte beschikbaar is. Deze maatregelen worden na twee jaar gevalueerd.

De mogelijkheid voor de inrichting van de wegen tot 30 km zones wordt onderzocht. Aan de invoer van 30km worden verkeerstechnische eisen gesteld, in hoeverre de invoer mogelijk is wordt in overleg met de politie in beeld gebracht.

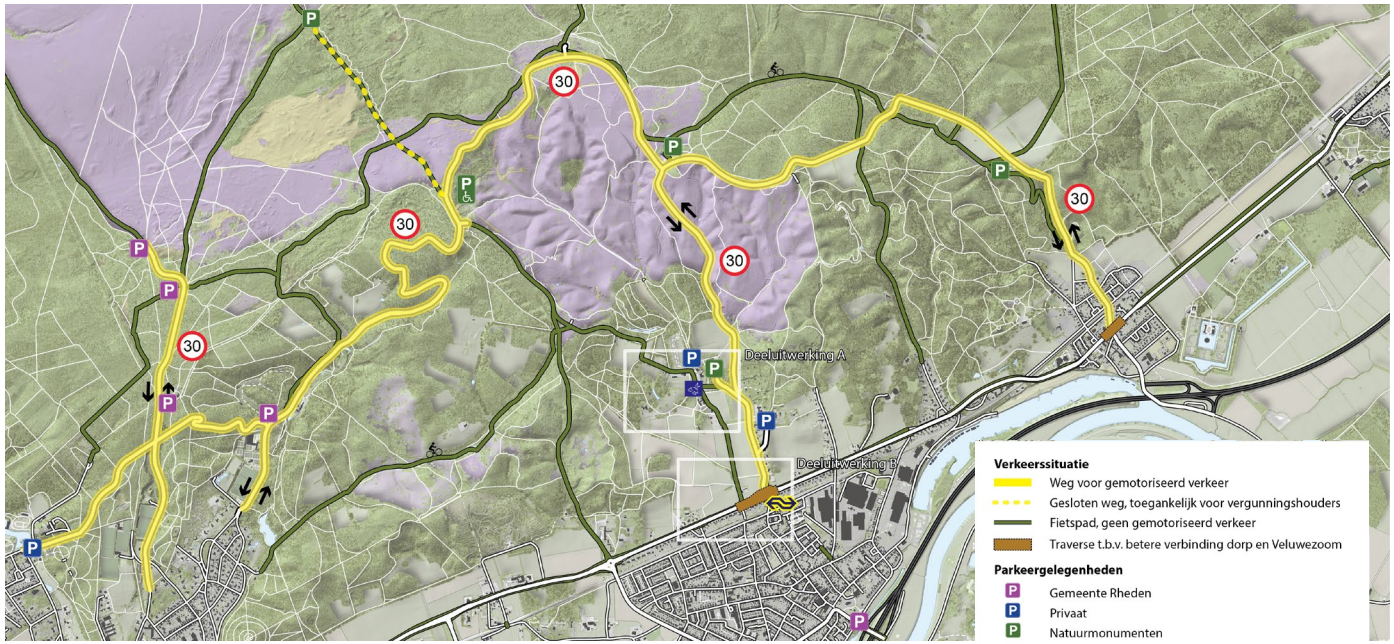
De afsluitingen worden op de volgende locaties ingepast:

- Paviljoen Posbank. Hier kan het verkeer komen vanaf de Schietbergseweg. De parkeerplaats en het paviljoen blijven bereikbaar op alle momenten. Er kan niet doorgereden worden over de Beekhuizerweg.
- De Driesprong blijft bereikbaar vanaf het paviljoen voor vergunninghouders en mindervaliden.
- Parkeerplaats Beekhuizen. Hier wordt een knip in de weg gelegd voor verkeer uit Velp. De parkeerplaats hier is van de gemeente Rheden en kan goed worden aangepast aan een nieuwe situatie.
- Bovenallee: Vanuit Rozendaal (en Velp) wordt de Bovenallee tussen de parkeerplaats Beekhuizen en de Kluizenaarsweg afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Hierdoor worden de haarspeldbochten veilig op drukke dagen en bovenal wordt dan bijgedragen aan rust.
- Parkeerplaats Lappendeken. Hier kan het autoverkeer komen vanuit de Steeg. Deze locatie biedt goede wandel en fietsvoorzieningen en er kan zo bovendien een aanzienlijk stuk bosgebied, tot aan het paviljoen, rustiger worden gemaakt.

De genoemde afsluitingen wijken om een aantal redenen af van de in het amendement geschetste situatie maar doen niets af aan het principe waarop het amendement is gebaseerd:



Kaart 3: Situatie in de weekenden en op feestdagen tussen 1 april en 31 oktober



Kaart 4: Situatie door de week en in wintermaanden

3. DE ELEMENTEN VAN HET PRINCIPEPLAN
3.2 Verkeer en parkeren

- Een parkeerplaats die (in de weekenden) tevens het einde van een weg is, moet daarvoor voldoende ruimte bieden om een verkeersveilige situatie te garanderen. Voorkomen moet worden dat kerend autoverkeer een rondje moet rijden over een parkeerplaats. Daarom wordt gekozen voor locaties waar voldoende ruimte aanwezig is om ook een keergelegenheid in te passen. Dit gaat om de Posbank, Lappendeken en Beekhuizen.
- Juridisch is het onwenselijk dat een privaat parkeerterrein essentieel onderdeel wordt van de verkeersstructuur.

Parkeren

Net zoals op het regionale niveau (grote ring), worden ook op en rond de Posbank (kleine ring) de automobilisten zoveel mogelijk ontvangen aan de randen van het gebied. Het aantal parkeerplaatsen in het gebied blijft gelijk maar de plaatsen worden – conform de Omgevingsvisie Buitengebied van de gemeente Rheden (2019), de regionale visie en het landelijke beleid van Natuurmonumenten- daar waar mogelijk verplaatst naar de randen. Het doel hiervan is het creëren van een rustig hart in het Nationaal Park. Het totale aantal parkeerplaatsen blijft gelijk.

- **Parkeerplaatsen Natuurmonumenten**

De kleine parkeerplaatsen worden gesloten voor automobilisten en verplaatst naar het nieuwe parkeerterrein van Natuurmonumenten op het voormalige manegeterrein. De parkeerplaatsen bij de Posbank en de Lappendeken worden niet afgesloten om zo invulling te geven aan de uitwerking van scenario D. Om dezelfde reden blijft ook de parkeerplaats bij de Driesprong geopend voor ouderen en mindervaliden. Deze parkeerplaats is drie jaar geleden speciaal hiervoor ingericht

Enkele autoparkeerplaatsen worden heringericht tot rustplaatsen waar overgestapt kan worden van fietsen naar wandelen. Het gaat om parkeerplaatsen die aan een fietsroute liggen (Lange Wei, Zijpenberg, Rozendaalse Zand, Brandtoren, Bosrand en Herikhuizerveld). De plekken krijgen een bankje en informatie over wandelroutes. Waar mogelijk worden fietsfaciliteiten zoals fietsenrekken/stalling en een oplaadpunt aangelegd. In de afgelopen jaren zijn de opstappunten van de MTB-routes naar Eerbeek en Laag Soeren verplaatst.

Het parkeerterrein De Brandtoren zal via vergunning bereikbaar blijven voor een aantal modelvliegtuigverenigingen. Het principeplan gaat uit van het afsluiten van de Schaapsallee en de Brandtorenweg voor toeristisch verkeer. Deze wegen blijven toegankelijk voor vergunninghouders.

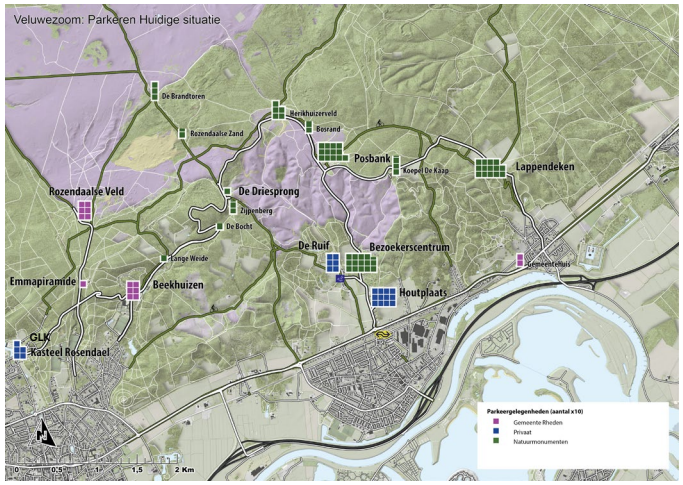
Om de automobilisten ook daadwerkelijk zoveel mogelijk te ontvangen aan de randen van het gebied heeft NM in 2019 het manegeterrein aangekocht. Dit geeft tevens de mogelijkheid om het parkeerterrein bij het Bezoekerscentrum landschappelijk beter in te passen en aan het zicht te onttrekken. Er zijn hiervoor geen andere mogelijkheden binnen de contouren van het Nationaal Park Veluwezoom. Deze locatie zal ruimtelijk en planologisch zorgvuldig worden uitgewerkt.

- **Parkeerbijdrage**

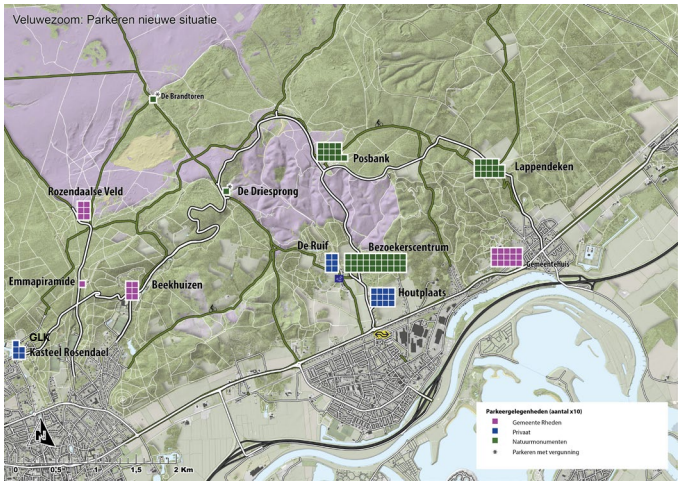
Sinds 2016 is Natuurmonumenten landelijk begonnen met het invoeren van een parkeerbijdrage o.a. voor het onderhouden en aanpassen van alle routes en paden en voor toezicht en de handhaving door boswachters. Natuurmonumenten krijgt hiervoor weliswaar een vergoeding van de Provincie maar deze dekt niet de werkelijke kosten. In 2016 is door het adviesbureau Spark een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden voor de invoering van een parkeerbijdrage op de Veluwezoom. Net als alle andere locaties met een bezoekerscentrum en met grote bezoekersaantallen zal in de komende jaren ook in de Veluwezoom een parkeerbijdrage voor niet-leden van Natuurmonumenten worden ingevoerd. Op basis van ervaringen elders, o.a. van Natuurmonumenten, wordt het waterbedeffect van de invoer van betaald parkeren gering ingeschat. Het effect wordt meegenomen in de verkeersmonitoring zodat eventuele knelpunten opgelost kunnen worden. De effecten van de invoering van betaald parkeren door Natuurmonumenten op de gemeentelijke parkeerplaatsen in het plangebied zullen in de Masterplanfase nader worden onderzocht.

- **Parkeerplaatsen gemeente Rheden**

In eerste instantie blijven de parkeerplaatsen van de gemeente Rheden ongewijzigd. Eventuele mogelijkheden om deze parkeerterreinen uit te breiden of in te richten als overloop parkeerplaats bij piekdrukte worden in de nadere uitwerking van het Masterplan verkend en uitgewerkt. Hierbij wordt ook het nut en de noodzaak van het eventueel invoeren van betaald parkeren verkend.



Kaart 5: Huidige parkeersituatie



Kaart 6: Nieuwe parkeersituatie

3. DE ELEMENTEN VAN HET PRINCIPEPLAN

3.3 Ontvangstlocatie: bezoekerscentrum & herstelplan Heuven

De ligging van het landgoed Heuven aan de zuidkant van Nationaal Park Veluwezoom en de aanwezigheid van het bezoekerscentrum, vormen het startpunt voor een bezoek aan publiekstrekkers de Posbank, de Schaapskooi, Koepel de Kaap en talloze andere unieke bezoeklocaties op Veluwezoom. De ligging aan de rand van het Nationaal Park maakt deze locatie de uitgelezen plek om bezoekers op te vangen. Bezoekers kunnen hier worden verleid tot een overstap van auto naar andere vormen van vervoer. Door mensen ook thuis al te wijzen op het bezoeken en beleven van het natuurgebied zonder gemotoriseerd vervoer, worden wenselijke manieren van natuurbeleven gestimuleerd. Dit komt de natuurkwaliteit ten goede.

Concreet

In het herstelplan Heuven (zie kaart 7) wordt het bezoekerscentrum als het centrum van het landgoed gezien. Rondom dit centrum worden een aantal functies opnieuw vormgegeven waaronder natuurspelen, een natuurtuin en parkeren.

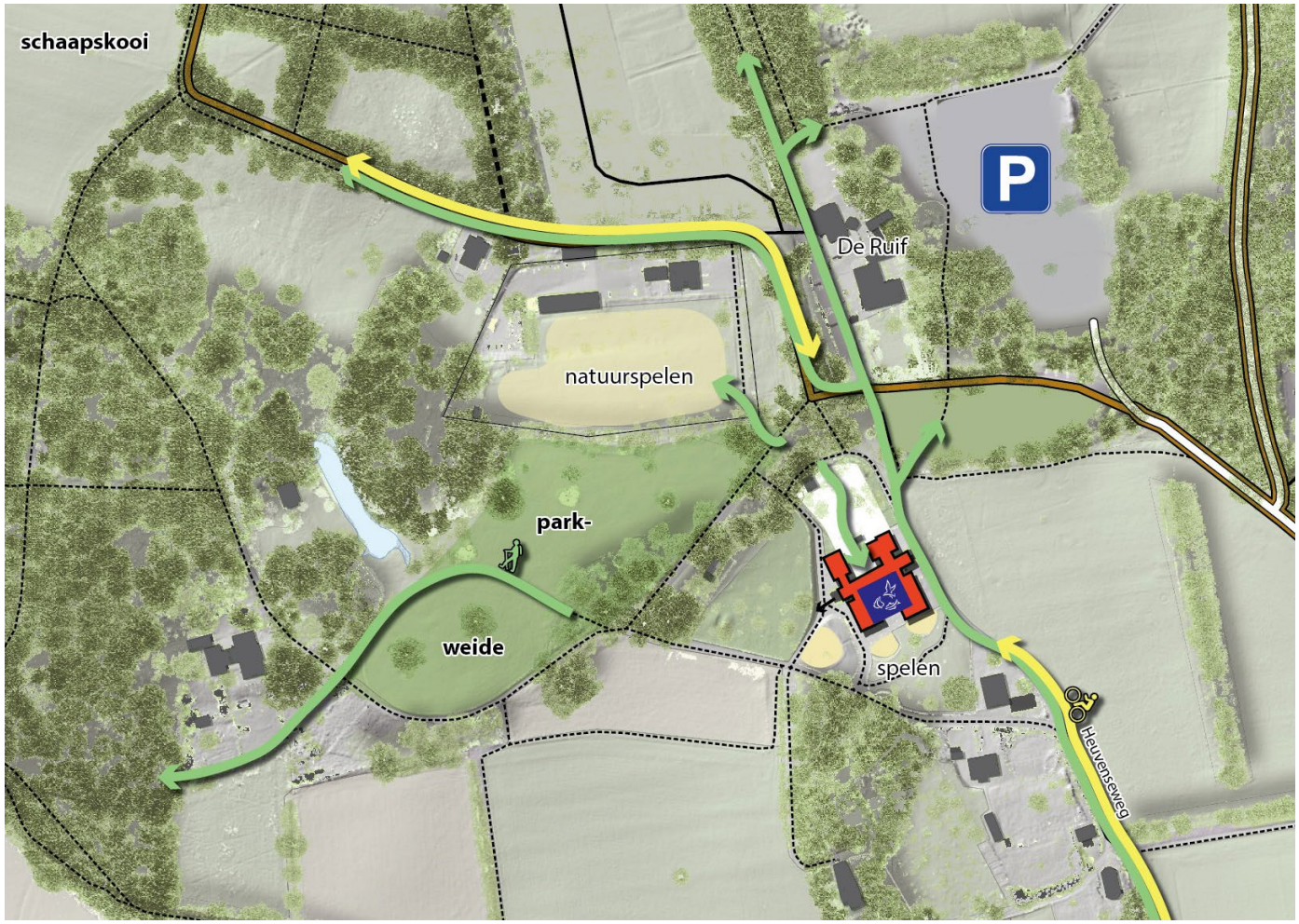
Door een betere positionering van de entree van het bestaande bezoekerscentrum zal er een meer logische routing en geleiding van bezoekersstromen ontstaan. Door de padenstructuur te herstellen op basis van de vroegere zichtlijnen, wordt ook de beleefbaarheid van de cultuurhistorie versterkt. Ook het optimaliseren van de verbinding tussen station Rheden en het bezoekerscentrum en de verbinding met het wandelknooppuntennetwerk, zal bijdragen aan de ontvangstbeleving en stimulering van reizen per OV. Het verplaatsen van de entree van het bezoekerscentrum heeft gevolgen voor de IVN heemtuin. In overleg met IVN wordt gezocht naar een goed alternatief.

Door speelnatuur te ontwikkelen binnen de muren van het beheerkantoor, kunnen ouders met kleine kinderen langer genieten van de locatie, waar ook de bestaande omliggende horeca van meeprofiteert. De educatieve natuurtuin wordt zodanig vormgegeven dat haar functie wordt versterkt.

Het bezoekerscentrum is de centrale ontvangstlocatie, waar alle voorzieningen en functies bij elkaar komen zoals: horeca, fietsenverhuur en de hiervoor genoemde voorzieningen.

Om deze functies beter te faciliteren is het plan om de ingang van het Bezoekerscentrum te verplaatsen zodat de entree aan een plein komt te liggen. 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.

Kaart 7: Ontwikkeling Ontvangstcentrum Landgoed Heuven



3. DE ELEMENTEN VAN HET PRINCIPEPLAN

3.4 Verbinding station - landgoed Heuven

Stations entree in het gebied

Om bezoek met de trein te stimuleren wordt er ingezet op een welkome ontvangst op het station, Het is de bedoeling om een goede verbinding te realiseren tussen het station en het bezoekerscentrum via de Heuvenseweg met een kruising over de Arnhemsestraatweg. Tussen deze punten wordt een logische en uitnodigende route voorgesteld die de kwaliteiten van het Nationaal Park aan de bezoekers introduceert.

Ten behoeve van de herkenbaarheid, kan ook het stationsgebouw zelf en de naam van het station worden aangepast (wellicht 'Station Veluwezoom'). Dit vereist medewerking van NS die nog niet is verkregen.

De Heuvenseweg wordt ook voor fietsers de centrale route naar het bezoekerscentrum. Hiertoe is bebording nodig vanaf de rotonde aan de Groenestraat en een goede fietsoversteekplaats ter plaatse van de Heuvenseweg.

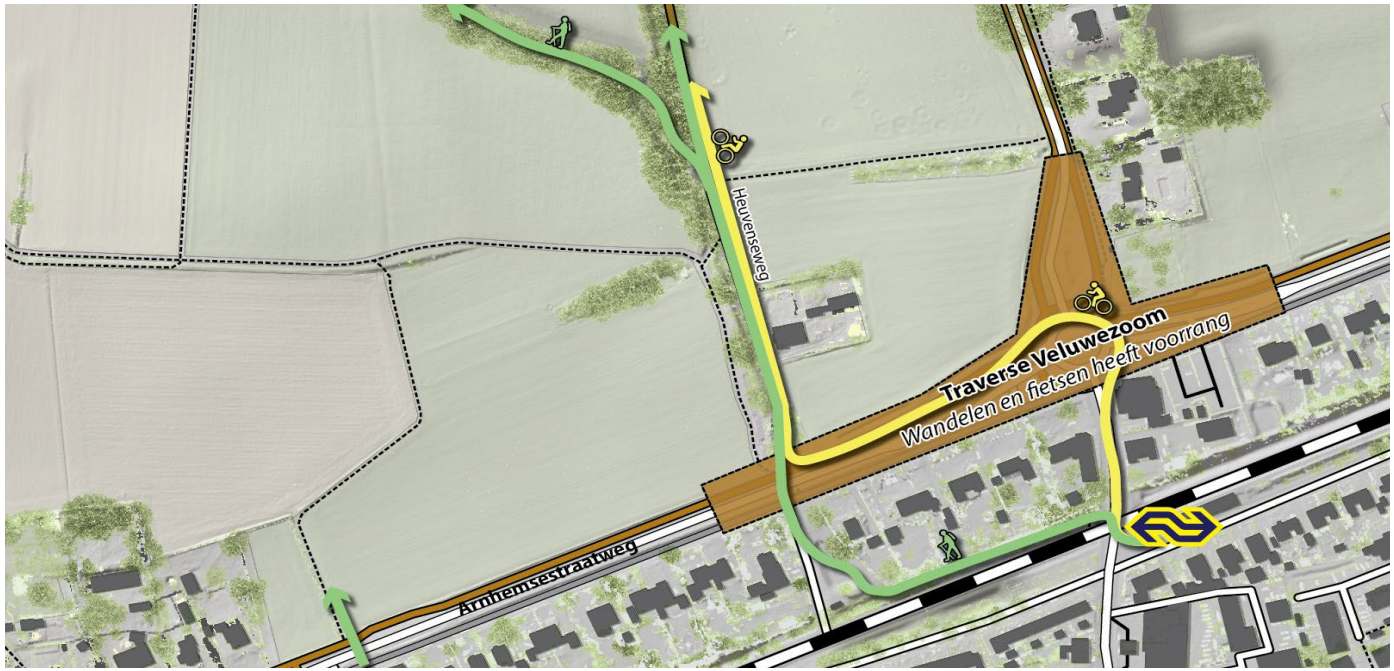
Arnhemsestraatweg

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 voorrangssituatie voor auto's boven fietsers en wandelaars belemmert de oversteekbaarheid. In de toekomst wordt het autoverkeer minder dominant. In plaats van een drukke achterzijde van Rheden wordt het rustigere weg, met het gezicht naar de Veluwezoom.

Er vindt nog onderzoek plaats naar de wijze waarop dit plaatsvindt.

Daarbij wordt onder andere gekeken naar de te hanteren maximumsnelheid op het wegvak in samenhang met het verbeteren van de oversteekbaarheid van de weg. Ook wordt bezien of aanpassing van de huidige bebouwde komgrenzen en daarmee aanpassing van de inrichting van de weg nodig is, inclusief de rotonde Groenestraat en de positie van de fietsers op deze rotonde. Bij de uitwerking worden belanghebbenden en omwonenden betrokken. Ook wordt gekeken naar koppelkansen met het geplande project voor fietsmaatregelen op het traject Arnhem - Dieren.

Illustratie van route langs het perron (door Houtman en Sander,2020)



Ontwikkeling rond station en Arhemsestraatweg. Welkome ontvangst langzaam verkeer.

3. DE ELEMENTEN VAN HET PRINCIPEPLAN

3.5 Parkeer- en route Informatiesysteem

Het parkeer- en route informatiesysteem (PRIS) informeert gemotoriseerde bezoekers over de actuele parkeermogelijkheden in of rond het Nationaal Park Veluwezoom. Dit voorkomt onnodig zoekend en rondrijdend verkeer, ergernis, onveilige verkeerssituaties en vermindert de belasting van het milieu.

Deze informatie kan worden geïntegreerd in bestaande bewegwijzering, maar ook op separate matrixborden getoond worden. De informatie varieert van de te rijden route naar parkeergelegenheden in de buurt, informatie over het aantal vrije parkeerplaatsen en een eventueel alternatief bij grote drukte. In andere natuur- en recreatiegebieden zijn goede voorbeelden van implementatie van dergelijke PRIS-voorzieningen. 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.

Het PRIS wordt in 2 fasen geïmplementeerd. Deze worden verder uitgewerkt in het masterplan:

Fase 1 wordt gerealiseerd vóór 2024 in de kleine ring. Real time sturing van weggebruikers die hun voertuig willen parkeren op één van de parkeerterreinen in het Nationaal Park Veluwezoom. Men wordt direct naar een lege parkeerplek geleid om zo zoekverkeer te verminderen. Naar verwachting zal hierdoor met name het aantal auto's die gedurende de afsluiting op en neer rijden verminderen. Enkele kenmerken van een PRIS in de binnenste ring kunnen zijn:

- Mogelijk gebruik van parkeerterreinen van gemeenten Rheden, Rozendaal en NM. Inrichten met tellussen en/of slagbomen
- Lege plekken worden real time berekend
- Vol-, vrij- of gesloten-aanduiding van een parkeerlocatie, ook online (smart traffic)
- Aanduiding van het aantal vrije plaatsen van een parkeerlocatie bij toegangswegen
- Verwijzen van een route (of ring) waarlangs parkeerlocaties gelegen zijn
- Overwegen of op doordeweekse dagen het PRIS uitgeschakeld, of juist anders inzetbaar is
- Het aanbieden van een alternatieve route bij drukte
- Het aanbieden van een alternatieve parkeerlocatie bij een volle locatie. Het parkeerterrein bij het gemeentehuis van Rheden ligt direct bij de kleine ring en kan daarvoor een prima rol vervullen. Bij aanpassing van het parkeerterrein in het kader van de nieuwbouw van het gemeentehuis wordt hier rekening mee gehouden.
- Mogelijke verwijzingslocaties zijn rotonde Schietbergseweg/Arnhemsestraatweg, splitsing Heuvenseweg/Schietbergseweg, Hoofdstraat/Diepesteeg en Hoofdstraat/Parkweg en de keerpunten bij Beekhuizen en Beekhuizenseweg/Bovenallee, Rotonde Rozendaal en mogelijke locaties in Velp.
- Binnen twee jaar realiseren en daarna evalueren op effect.

Fase 2 wordt gerealiseerd na 2024 in de grote ring: sturing van bezoekers op basis van druktemetingen door aan te geven welke parkeerlocaties zowel binnen als buiten de grenzen van het Nationaal Park Veluwezoom het meest geschikt zijn voor bepaalde doelgroepen (wandelaars, fietsers, MTB'ers, etc.) en of er ruimte is op die parkeerplekken. Dat start al langs de grotere invalroutes (A50, A12, N348, A348) voor (inter)nationale en bovenregionale bezoekers.

Naarmate de afstand van een dynamische informatiepaneel tot de parkeerlocatie groter wordt, dient de weergave afgestemd te worden op de toekomstige situatie. Het systeem dient dus een voorspelling te doen van het toekomstige aantal beschikbare plaatsen en hierop de informatie aan te passen. Investeren in een PRIS-systeem voor de grote ring is daardoor erg kostbaar.

Tot slot komt daarbij dat er steeds meer technologische ontwikkelingen zijn die dynamische systemen langs de wegen op termijn mogelijk minder bruikbaar maken. Veel automobilisten hebben een navigatiesysteem in de auto die hen naar hun eindbestemming leidt. Daarnaast zijn smartphones met bijbehorende (parkeer)apps ook in opkomst en krijgen weggebruikers in de toekomst gepersonaliseerde parkeer-, routeinformatie. Deze technieken hebben enerzijds de informatie uit het PRIS nodig als voeding van actuele (en lerende) data, dus er is wel een wisselwerking.

Tijdens fase 1 wordt de haalbaarheid van een PRIS voor de grote ring nader onderzocht. Daarin wordt ook gekeken hoe ook parkeerapps en navigatiesystemen real time verkeerssturing kunnen borgen. In het uitvoeringsprogramma wordt hier budget voor opgenomen.

Toeristische bewegwijzering Veluwezoom

Naast de PRIS is ook aan te bevelen om te kijken of de toeristische bewegwijzering van het Nationaal Park Veluwezoom te herzien of te detailleren is. Nu wordt langs de grote invalswegen er maar op één manier naar het park verwezen en zijn de routes vaak ook niet de meest directe. Door met pictogrammen te werken kan mogelijk al eerder verkeerssturing plaatsvinden voor de diverse doelgroepen van bezoekers die naar het gebied gaan. Wellicht wordt ook de drukteradar voortgezet in de komende jaren. Dit geeft bezoekers informatie over waar het druk is en waar het goed toeven is.

Voorbeeld van PRIS

3. DE ELEMENTEN VAN HET PRINCIPEPLAN

3.6 Monitoring verkeer en natuur

In haar amendement hebben de raden van 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 zal hiervoor een voorstel voor de monitoring worden uitgewerkt.Het zal daarbij zowel gaan om het in kaart brengen van de gevolgen voor de natuur als om de gevolgen voor de bewoonde omgeving en veiligheid.

Ten aanzien van de natuur moet een monitoringssysteem nog worden ontwikkeld om het effect van de maatregelen op de Natura2000 instandhoudingsdoelen te meten. Over de wijze van monitoring van Natura2000 instandhoudingsdoelen wordt momenteel door zowel Rijk als Provincie verder nagedacht. Qua methodiek zal hier - in overleg met de Provincie - bij worden aangesloten. Voor de uitvoering wordt contact gezocht met onderzoeksinstituten (WUR / Larenstein). De verwachting is overigens dat er binnen twee jaar nog onvoldoende data beschikbaar zullen zijn om de effecten van aanpassingen in het gebied op de natuur inzichtelijk te maken en daar vervolgens op bij te kunnen sturen.

De monitoring op het gebied van verkeer is minder ingewikkeld. Op vijf plekken langs de wegen in het Posbankgebied zijn verkeerstelpunten (op zonne-energie) aanwezig. Ook worden er verkeersdata verzameld die inzicht gaan geven over het eventuele waterbedeffect als gevolg van het invoeren van betaald parkeren. Hiermee ontstaat meer inzicht in wat er op zowel drukke als rustige dagen gebeurt en bij grotere evenementen. Daarbij is het van belang dat er een goed werkplan komt voor de tijdelijke wegafsluitingen in het weekend. Dit zal naar alle waarschijnlijkheid gebeuren met slagbomen, tot die tijd zullen verkeersregelaars worden ingezet. Het is niet realistisch om tijdelijke afsluitingen in de vorm van paaltjes te plaatsen en te verwachten dat bijvoorbeeld motorrijders niet erlangs zullen passeren. Ook heeft werk- en bevoorradend verkeer naar verwachting specifieke doorgang nodig. Tenslotte wordt ook de beleving van de verkeersdrukte gemonitord. De gevolgen voor de verkeersveiligheid in het gebied zullen niet pas na 2 jaar worden geëvalueerd, maar zullen continu kritisch worden gevolgd.

4. MAATREGELEN EN KOSTENRAMING
Maatregelentabel

Kosten principeplan vergeleken met scenario's

De geraamde kosten van het principeplan komen hoger uit dan de kosten van de scenariostudies. Dit is te verklaren doordat we in dit plan ook de investeringen voor Natuurmonumenten hebben opgenomen (ca 3,5 miljoen) en voor een aantal maatregelen een concretiseringsslag gemaakt hebben. Dit samen verklaart de hogere investeringen (van ca 3 miljoen voor het laagste scenario van de scenariostudies naar ca 6,2 miljoen voor het principeplan).

Kapitaallasten

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. Communicatie en monitoring behoren hier niet toe. Uitgaande van een afschrijvingsperiode van 20 jaar en 0,34% rente, komen de kapitaallasten nu uit op circa 320.000 euro per jaar tot circa 300.000 in 2042. Hierbij is nog geen rekening gehouden met subsidies uit bijvoorbeeld de Regiodeal en Programma Natuur, door deze subsidies zullen de kapitaallasten lager uit vallen.

1. Regionale spreiding bezoekersstromen		**Investering**	**kosten jaarlijks**
1.1 Aanleg rust- en overstappunten op parkeerplaatsen langs fietsroute (bankje, info, fietsfaciliteiten, startpunt routes)	Natuurmonumenten	€ 40.000	
1.2 Communicatie, marketing en productontwikkeling	Gemeenten, Natuurmonumenten	€ 80.000	
2. Verkeer en parkeren			
2.1 Uitvoering wegafsluitingen in het weekend	gemeenten Rheden en Rozendaal		€ 80.000
2.2 Afsluitingssysteem 4+2 wegen	gemeenten Rheden en Rozendaal	€ 30.000	
2.3 Weghalen parkeerplaatsen en herinrichting.	Natuurmonumenten	€ 80.000	
2.4 Parkeerterrein manege	Natuurmonumenten	€ 900.000	
2.5 Landschappelijke inpassing parkeerterrein manege	Natuurmonumenten	p.m.	
2.6 Parkeerplaats gemeentehuis Rheden benutten voor opvang bezoekers VZ	gemeente Rheden	p.m.	
2.7 Verkeersborden en toeristische bewegwijzering voor auto's	gemeenten Rheden en Rozendaal	€ 50.000	
2.8 Handhaving (geluid en na zonondergang)	gemeenten Rheden en Rozendaal		€ 20.000
3. Ontvangslocatie: bezoekerscentrum en herstelplan Heuven			
3.1 Bezoekerscentrum als centrale ontvangstlocatie	Natuurmonumenten	€ 1.200.000	
3.2 Herstelplan Heuven incl speelnatuur	Natuurmonumenten	€ 1.200.000	
4. Verbinding Station - landgoed Heuven			
4.1 Aanpassen stationsomgeving en oversteek Arnhemsestraatweg	gemeente Rheden	€ 1.000.000	
4.2 Aanpassen stationsgebouw	ProRail	p.m.	
4.3 Routes van station naar Heuven aanpassen, wandelen en fietsen, bebording	gemeente Rheden	€ 15.000	
4.5 Herinrichting Arnhemsestraatweg (Rheden) fase 2: verkenning herinrichting	gemeente Rheden	p.m.	
4.6 Herinrichting Arnhemsestraatweg (De Steeg)	gemeente Rheden	p.m.	
4.7 Aanpassen naam NS station	gemeente Rheden	€ 200.000	
5. Parkeer en route-informatiesysteem (PRIS)			
5.1 PRIS parkeersysteem, parkeerroutenetwerk fase 1 (binnenste ring + P Gem.huis)	gemeenten Rheden, Rozendaal en Natuurmonumenten	€ 500.000	
5.2 PRIS parkeersysteem, onderzoek haalbaarheid fase 2	gemeenten Rheden en Rozendaal e.a.	€ 50.000	
5.3 PRIS parkeersysteem, parkeerroutenetwerk	gemeenten Rheden en Rozendaal		
6. Monitoring			
4.1 Monitoring gemotoriseerd verkeer. Telpunten herstellen, data analyseren	gemeenten Rheden en Rozendaal	€ 80.000	
4.2 Monitoring instandhoudingsdoelen natuur	gemeenten Rheden en Rozendaal	€ 150.000	
4.3 Monitoring leefbaarheid en veiligheid, onderzoek en analyse data	gemeenten Rheden en Rozendaal	€ 30.000	
4.3 Monitoring bezoekers (druktemonitor / drukteradar)	gemeenten Rheden en Rozendaal	€ 60.000	
Subtotaal		**€ 5.665.000**	**€ 100.000**
Onvoorzien		**€ 500.000**	
Totaal		**€ 6.165.000**	**€ 100.000**

5. BIJLAGEN

I Amendement gemeente Rozendaal

Amendement

"Minder verkeer over de Posbank, scenario D"

De Rozendaalse raad in vergadering bijeen op 2 november 2021, sprekende over de Scenario's Masterplan Veluwezoom (agendapunt 8, raadsvoorstel Keuze scenario Masterplan Veluwezoom)

Overwegende dat:

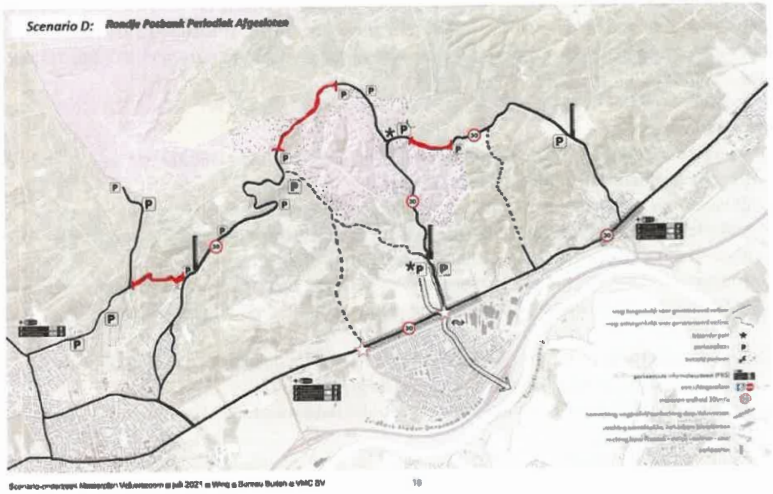
1. De verkeerssituatie rond de Posbank aanleiding geeft tot heroriëntatie van de toegankelijkheid van gemotoriseerd verkeer
2. Er weliswaar draagvlak is voor gehele afsluiting voor gemotoriseerd verkeer bij de stakeholders en belangengroepen, doch bij veel inwoners er draagvlak is voor gedeeltelijke en of periodieke afsluiting voor gemotoriseerd verkeer
3. Toegankelijkheid van het gebied rond de Posbank van belang is voor bezoekers van onze regio, doch geluidsoverlast en aantasting van de leefbaarheid dienen te worden verminderd
4. Er geen zekerheid is op lange termijn voor de financiële dekking van de exploitatie van alternatief vervoer en exploitatie van de parkeerplaatsen
5. Het niet duidelijk is welke (meetbare, essentiële) natuurwaarden zijn of worden gediend met welk scenario
6. Er alternatieven zijn om het 'rondje Posbank' door gemotoriseerd verkeer op piekmomenten te voorkomen
7. Het Rozendaalse veld als ontmoetingsplek een belangrijke sociale functie heeft voor veel inwoners van zowel de gemeente Rozendaal als de gemeente Rheden
8. Afsluiting van de toegangsweg naar het Rozendaalse veld mogelijk in strijd is met de voorwaarden uit de schenkingsakten uit 1917 en 1921 van de Geërfden van Velp.
9. Als op termijn op basis van evaluatie blijkt dat partiële afsluiting niet of onvoldoende effect heeft op de gewenste situatie, de situatie opnieuw kan worden bezien en afgewogen en worden besloten om aanvullende maatregelen te nemen.

Het ontwerpbesluit te schrappen en te vervangen door:

'Besluit:'

1. Voor het op te stellen Masterplan Veluwezoom Rheden – Rozendaal te kiezen voor scenario D; partiële afsluiting van het gebied rondom De Posbank, zoals aangegeven op het kaartje in figuur 1 hieronder, in de weekenden en op feestdagen gedurende de periode van 1 april tot en met 31 oktober.
2. Dat de maximale snelheid op Rozendaals grondgebied 30 km per uur moet worden en verzoekt het college hiertoe een verkeersbesluit te nemen.
3. De toegangsweg naar het Rozendaalse veld (Kluizenaarsweg) voor gemotoriseerd verkeer open te houden
4. 2 jaar na invoering van deze maatregelen, van gedeeltelijke afsluiting in combinatie met de verlaging van de verkeerssnelheid en het openhouden van toegangsweg naar het Rozendaalse veld, te evalueren.
5. Aspecten als leefbaarheid in de dorpen en overlast als gevolg van verkeer en geluid, onderdeel uit te laten maken van de evaluatie
6. Een bedrag van € 30.000, - uit de algemene reserve te bestemmen ten behoeve van het resterende deel van de cofinanciering in de Regiodeal.
7. De gemeente Rheden van alle hierboven geformuleerde punten op de hoogte te stellen

Figuur 1:



Afgesloten weggedeelten gedurende de weekenden en op feestdagen in de periode van 1 april t/m 31 oktober

Ondertekening

Fractie R'74:

Fractie BGR:

Mevr. C. ter Brugge

Mevr. L. Hupkes

II Amendement gemeente Rheden

VVD Rheden

CDA

Groep Pieper-Rook Burgerbelangen

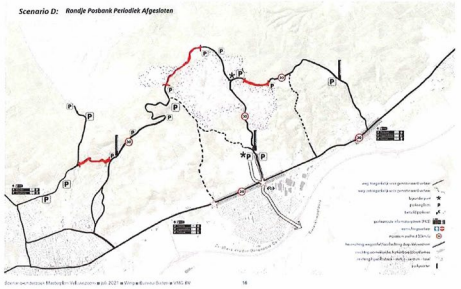
Amendement

Scenario D, een goed alternatief!

De raad in vergadering bijeen op 19 oktober 2021, sprekende over de Scenario's Masterplan Veluwezoom (agendapunt 4, raadsvoorstel 21.47),

Overwegende dat:

1. De verkeerssituatie rond de Posbank aanleiding geeft tot heroriëntatie van de toegankelijkheid met gemotoriseerd verkeer.
2. De natuurwaarden en biodiversiteit in Nederland onder druk staan en de gemeente Rheden verantwoordelijk heeft en voelt voor het in stand houden van natuurwaarden, het beschermen van leefbaarheid in de dorpen en toeristisch doelen.
3. De raad bij amendement het raadsvoorstel Omgevingsvisie Buitengebied (19.53) in haar vergadering van 20 oktober 2019 heeft gewijzigd met als kern: *"Ons streven is te komen tot een verantwoorde verkeersituatie voor het gehele natuurgebied (in en rond het Nationaal Park Veluwezoom)."*
4. Het gevraagde onderzoek deels is uitgevoerd zodat er niet is voldaan aan het inzicht voor beoordeling van de verbetering van de gehele verkeerssituatie in en rond het Nationaal Park Veluwezoom.
5. In het onderzoek tellingen zijn gedaan die ons inziens niet representatief zijn, aangezien deze tellingen in de eerste week van augustus 2020 hebben plaats gevonden (midden in de zomervakantie, in coronatijd en ten tijde van bloeiende heide).
6. Er weliswaar draagvlak is voor gehele afsluiting voor gemotoriseerd verkeer bij de stakeholders en belangengroepen, doch bij veel inwoners er draagvlak is voor gedeeltelijke en of periodieke afsluiting voor gemotoriseerd verkeer.
7. Toegankelijkheid van het gebied rond de Posbank van belang is voor bezoekers van onze regio, doch geluidsoverlast en aantasting van de leefbaarheid dient te worden voorkomen in de dorpen.
8. Er geen zekerheid is op lange termijn voor de financiële dekking van de exploitatie van alternatief vervoer en exploitatie van de parkeerplaatsen.
9. Het niet duidelijk is welke (meetbare, essentiële) natuurwaarden zijn of worden gediend met welk scenario.
10. De effecten op natuurwaarden van afsluiten van wegen op Nationaal Park Veluwezoom hadden kunnen worden onderzocht (Bloemersweg), maar niet zijn onderzocht.
11. Het Rozendaalse veld als ontmoetingsplek een belangrijke sociale functie heeft voor veel inwoners van zowel de gemeente Rheden als de gemeente Rozendaal.
12. Afsluiting van de toegangsweg naar het Rozendaalse veld mogelijk in strijd is met de voorwaarden uit de schenkingsakten uit 1917 en 1921 van de Geërfden van Velp.
13. Het Rozendaalse veld en de Kluizenaarsweg liggen in de gemeente Rozendaal.
14. Er alternatieven zijn om het 'rondje Posbank' door gemotoriseerd verkeer op piek momenten te voorkomen, zoals gedeeltelijke afsluiting van het Nationaal Park Veluwezoom tijdens weekenden en feestdagen in de periode van 1 april tot en met 31 oktober.
15. Er een alternatief scenario voorhanden is zoals gedeeltelijke afsluiting dat recht doet aan de uitgangspunten minder verkeersoverlast, meer rust voor de natuur en leefbare dorpen, zeker als daarbij de snelheid wordt beperkt.
16. Indien op termijn op basis van evaluatie blijkt dat gedeeltelijke afsluiting niet of onvoldoende effect heeft op de gewenste situatie dan kan deze opnieuw worden bezien en afgewogen.



Besluit het ontwerpbesluit te schrappen en te vervangen door:

'besluit:

1. Voor het op te stellen Masterplan Veluwezoom Rheden – Rozendaal te kiezen voor gedeeltelijke afsluiting van het gebied rondom De Posbank zoals aangegeven op de kaart van bijlage 1 (scenario D) in de weekenden en op feestdagen in de periode 1 april tot en met 31 oktober.
2. dat de maximale snelheid wordt beperkt tot bijvoorbeeld 30 km per uur en verzoekt het college hiertoe een verkeersbesluit te nemen.
3. De gemeente Rozendaal te laten weten dat de gemeente Rheden voorstander is van het openhouden van het Rozendaalse veld en de toegangsweg daar naar toe (Kluizenaarsweg) voor gemotoriseerd verkeer.
4. 2 jaar na invoering van deze maatregelen van gedeeltelijke afsluiting in combinatie met de verlaging van de verkeerssnelheid en het openhouden van toegangsweg naar het Rozendaalse veld te evalueren. Bij de evaluatie (dan wel bij het opstellen van het Masterplan Veluwezoom) ook het weggebruik van wielrenners te betrekken op het gebied van verkeersveiligheid, hinder voor overige weggebruikers, omwonenden en invloed op de flora en fauna.
5. een bedrag van € 110.000,00 uit de algemene middelen ter beschikking stellen ten behoeve van de cofinanciering van het tweede deel van de regiodeal.'

Fractie VVD — Yola Hopmans

Fractie CDA — Tanco Frijlink

Fractie GPRB — Magda Rook

Erik Roumen, raadslid D66

Krista Den Hertog-Heins, raadslid D66

Toezegging indieners: Aspecten als leefbaarheid in de dorpen en overlast als gevolg van verkeer en geluid maken onderdeel uit van de evaluatie

RAADSVERGADERING
19 OKT. 2021
No.

Na hoofdelijke stemming aangenomen met 14 stemmen voor en 10 stemmen tegen

III Brief van Natuurmonumenten 22-12-2021

Geachte heer Warmerdam, Haverkamp, beste Simon en Ronald,

Via deze brief wil Vereniging Natuurmonumenten graag haar positie verduidelijken over het parkeren in Nationaal Park Veluwezoom en de plek van dit onderwerp in het principeplan dat later uitgewerkt zal worden in een masterplan. Dit naar aanleiding van de brief van 21 november 2021 aan de colleges van B&W van de gemeenten Rheden en Rozendaal waarin de fracties die scenario D hebben opgesteld richting geven aan de uitwerking van dit scenario. Hoewel de brief niet rechtstreeks aan Natuurmonumenten was gericht, nemen de fracties richting uw colleges wel een standpunt in over twee onderwerpen die in belangrijke mate de verantwoordelijkheid en bevoegdheid zijn van ons als terreineigenaar: de parkeerplaatsen in ons gebied en de invoering van betaald parkeren.

Betaald parkeren

De directie van Natuurmonumenten heeft in 2019 besloten om betaald parkeren in te voeren in haar gebieden waar de vereniging drukke, eigen parkeerterreinen heeft. Aanvankelijk was het de bedoeling om de uitrol hiervan te starten in Nationaal Park Veluwezoom, maar omdat toen de contouren van de Regiodeal Veluwe zich al aftekenden en Natuurmonumenten bovendien in gesprek was over de aankoop van de manege Midden-Heuven, is de introductie uitgesteld. Voor ons is het betaald parkeren echter een gegeven dat ik hieronder zal toelichten.

Natuurmonumenten zorgt dat de natuur beleefd kan worden. We hanteren daarbij het profijtbeginsel: alleen de basisvoorzieningen zijn kosteloos voor iedereen te gebruiken. Bij meer specifieke voorzieningen staat tegenover het gebruik een vergoeding. Dit is bijvoorbeeld ook het geval bij de MTB-route en het ruiternetwerk. We vinden dit niet alleen nodig om financieel gezond te blijven, maar ook om het besef te versterken dat zorg voor de natuur niet gratis is. We proberen de beleving te optimaliseren door tal van voorzieningen en faciliteiten te bieden, zoals rondleidingen, evenementen, aanleggen van fiets- en wandelpaden en parkeergelegenheid.

Het beheer en onderhoud van de natuur en alle recreatieve voorzieningen kost veel geld. Natuurmonumenten ontvangt hiervoor een vergoeding van de provincie, maar deze dekt niet alle kosten. Een groot deel van de natuurliefhebbers draagt al bij, dat zijn onze leden. Voor hen verandert er dan ook niets. Bezoekers die nog geen lid zijn, maar wel van dezelfde voorzieningen kunnen profiteren, gaan met het betalen van een parkeervergoeding nu ook bijdragen. Onze structurele kosten worden in de praktijk voor ongeveer veertig procent gedekt door beheersubsidies van de overheid. De rest van de kosten brengt onze vereniging zelf op. Daar gaat de vergoeding voor het parkeren aan bijdragen. Daarom noemen wij dit een parkeerbijdrage.

Ik hoop dat hiermee duidelijk wordt dat de introductie van een parkeerbijdrage in Nationaal Park Veluwezoom voor ons los staat van de discussie over het masterplan.

Parkeerterreinen Beekhuizenseweg

Natuurmonumenten is eigenaar en beheerder van de parkeerterreinen langs de Beekhuizenseweg. De grootte varieert van acht tot tweehonderd plaatsen. Omdat deze weg op de drukste momenten van het jaar – althans, zo is het uitgelegd in scenario D – afgesloten zal worden, zijn veel van deze overwegend kleine parkeerterreinen niet langer nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Sinds de komst van het Veluwetransferium Posbank in 2007 is het beleid van Natuurmonumenten er op gericht om het autoverkeer zo veel mogelijk op te vangen langs de randen van het gebied. Het afsluiten van een deel van de parkeerterreinen aan de Beekhuizenseweg past zodoende in het beleid van onze vereniging. Overigens waren de provincie Gelderland en de gemeente Rheden toen ook mede opdrachtgever hiervan en steunden zij dit principe.

Het gebied blijft bereikbaar voor automobilisten: het parkeerterrein bij het paviljoen blijft immers jaarrond open. Ook het parkeerterrein De Driesprong, dat we speciaal hebben ingericht voor mindervaliden, zal voor deze doelgroep buiten de afgesloten dagen bereikbaar blijven. Kortom, het al dan niet afsluiten van parkeerplaatsen is een autonome, zelfstandige beleidskeuze van Natuurmonumenten.

Verder kunnen wij ons prima vinden in het voornemen om bezoekers en parkeerders meer te spreiden langs de randen van de Veluwezoom. Dit is niet alleen conform ons beleid, maar ook het beleid van de gemeente Rheden zoals in 2019 vastgelegd in de omgevingsvisie buitengebied. Spreiding naar de randen hoeft wat Natuurmonumenten betreft geen invloed te hebben op het aantal parkeerplaatsen. Dit kan gelijk blijven, waardoor het gebied nog steeds voor automobilisten bereikbaar blijft.

We weten ons daarin bovendien gesteund door een groot aantal lokale verenigingen en belangengroepen en ook door de ANWB, die in een recent onderzoek onder haar leden heeft vastgesteld dat '*Om de beleving van de Veluwe te verbeteren het een goede optie is om parkeerlocaties aan de randen van toegangspoorten bij de Veluwe te realiseren, in plaats van parkeerplaatsen midden op de Veluwe. Over deze optie zijn zowel bewoners als bezoekers overwegend positief'.*

Ik hoop dat hiermee helder is uiteengezet dat de introductie van betaald parkeren in Nationaal Park Veluwezoom en het openstellen of afsluiten van de parkeerterreinen in belangrijke mate een zelfstandige verantwoordelijkheid is van onze vereniging.

Vanzelfsprekend ben ik altijd bereid tot een nadere toelichting.

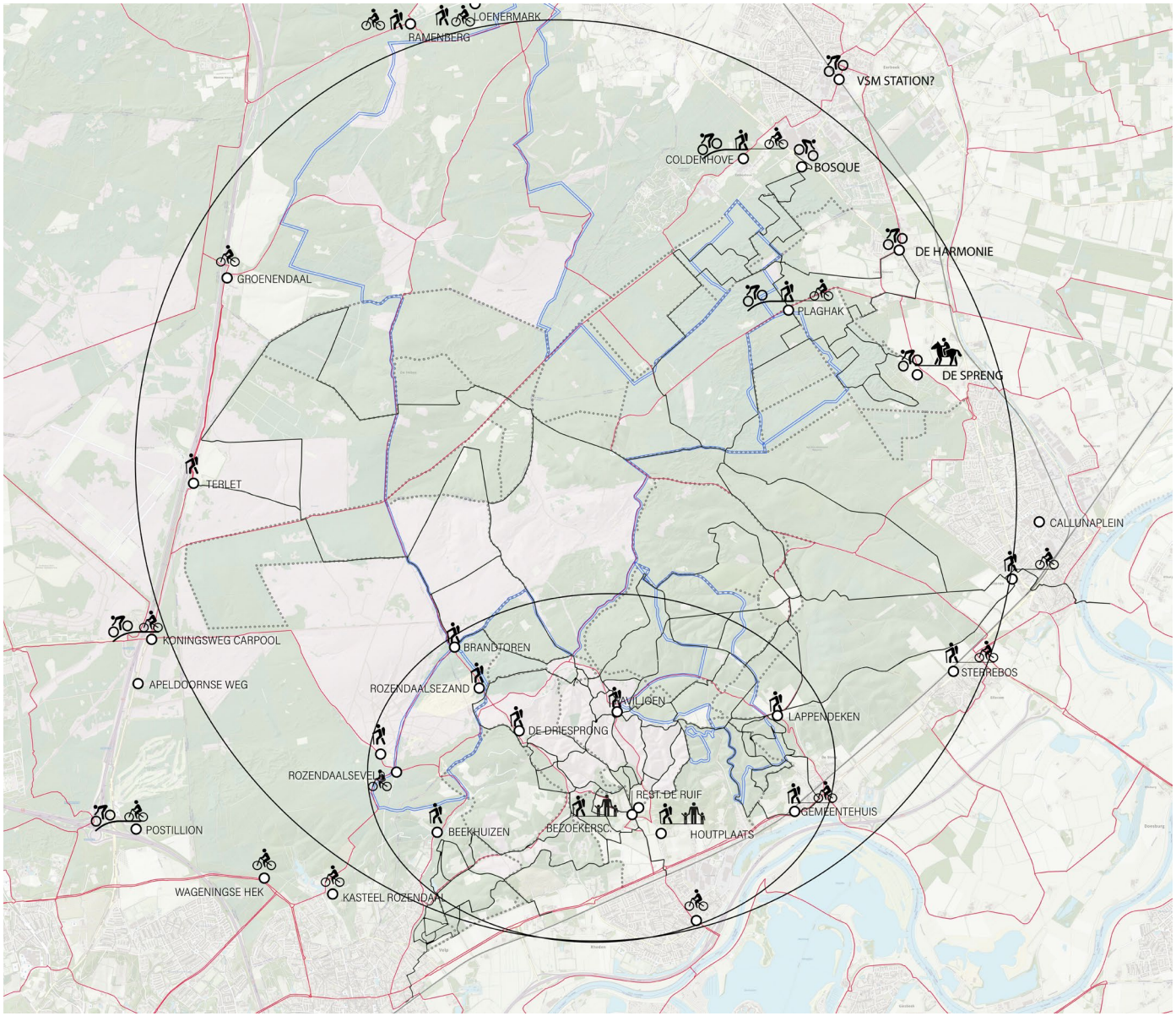
Met vriendelijke groet,

Jeroen de Koe

Gebiedsmanager Nationaal Park Veluwezoom

Vereniging Natuurmonumenten

IV Regionale spreiding startlocaties verschillende bezoekersgroepen op twee schaalniveaus



Ruiterroutes

Mountainbike routes

Fietsroute

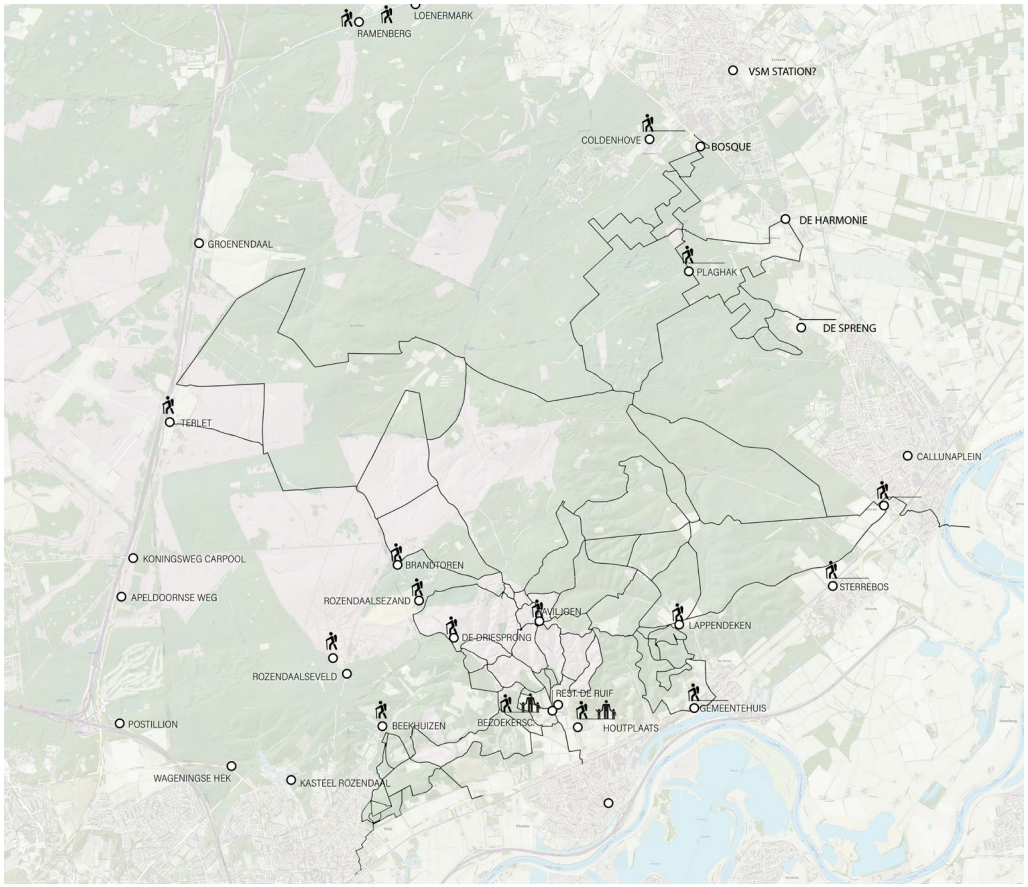
Wandelroute [lange afstand]

Wandelroute [korte afstand]

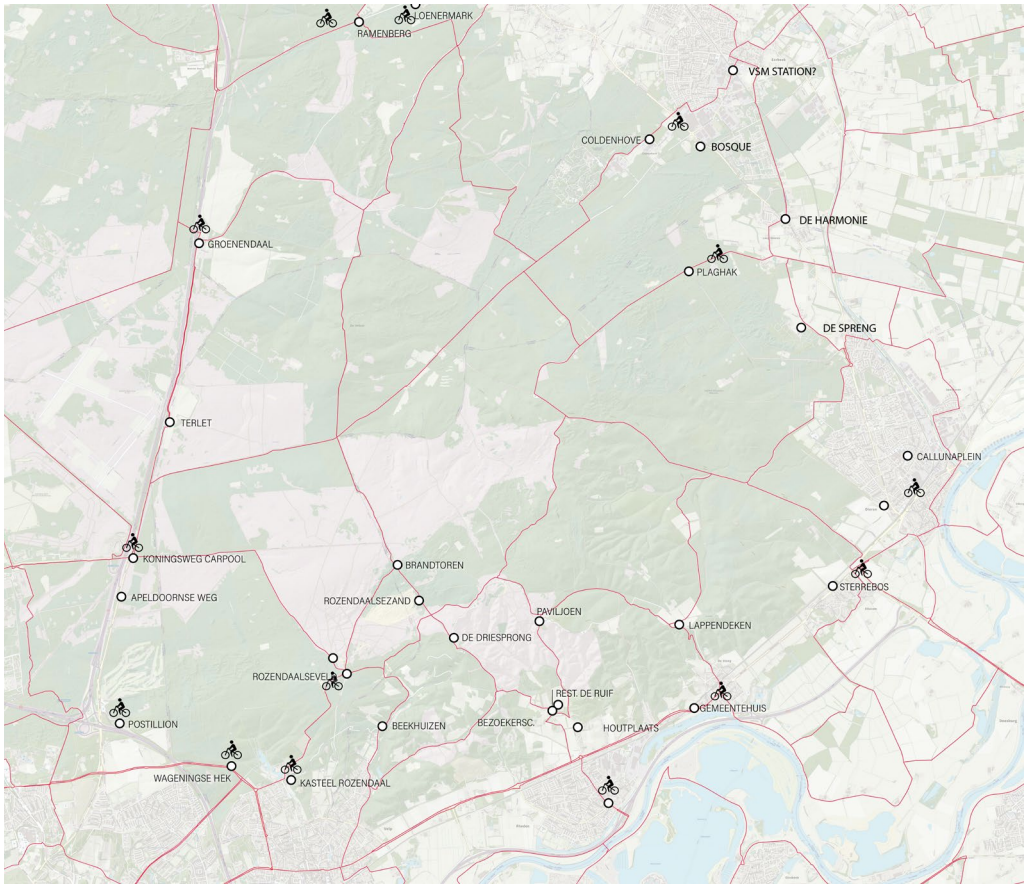
Parkeerplaats

IV.a Regionale spreiding wandelroutes, fietsroutes en startpunten

Wandelroutes en startpunten

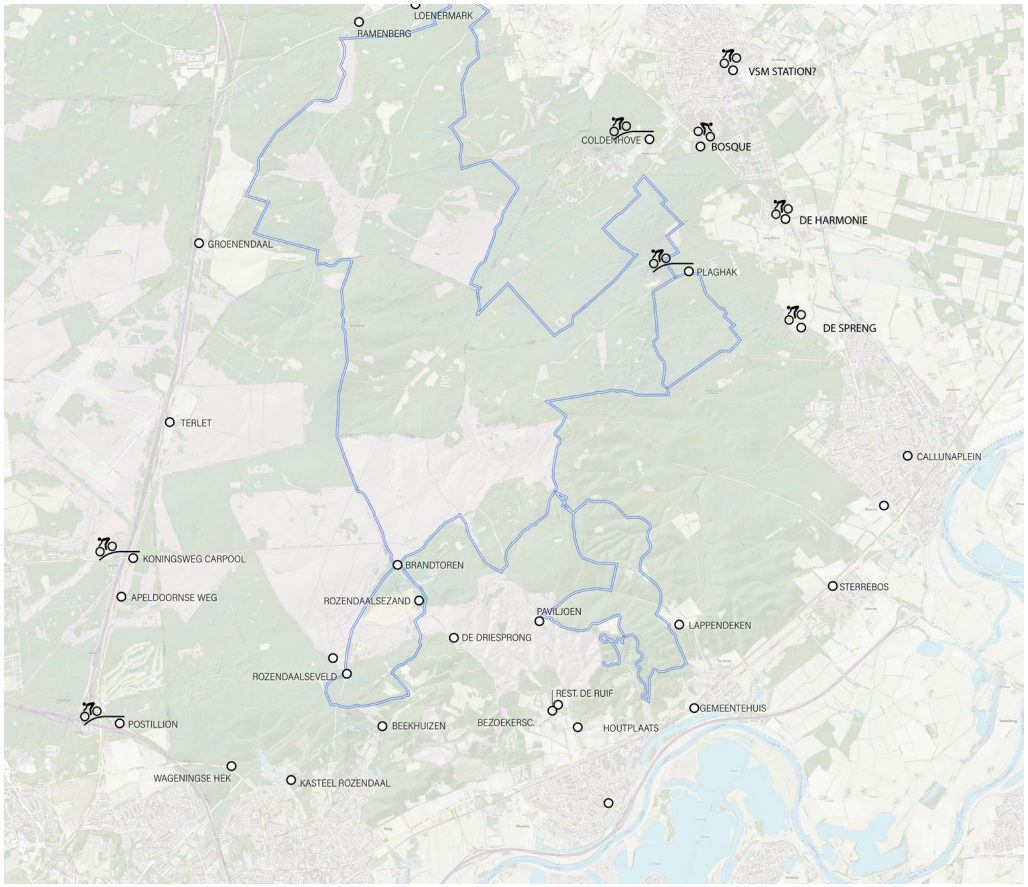


Fietsroutes en startpunten



IV.b Regionale spreiding mountainbikepaden, ruiterpaden en startpunten

Mountainbike paden en startpunten



Ruiterpaden en startpunten

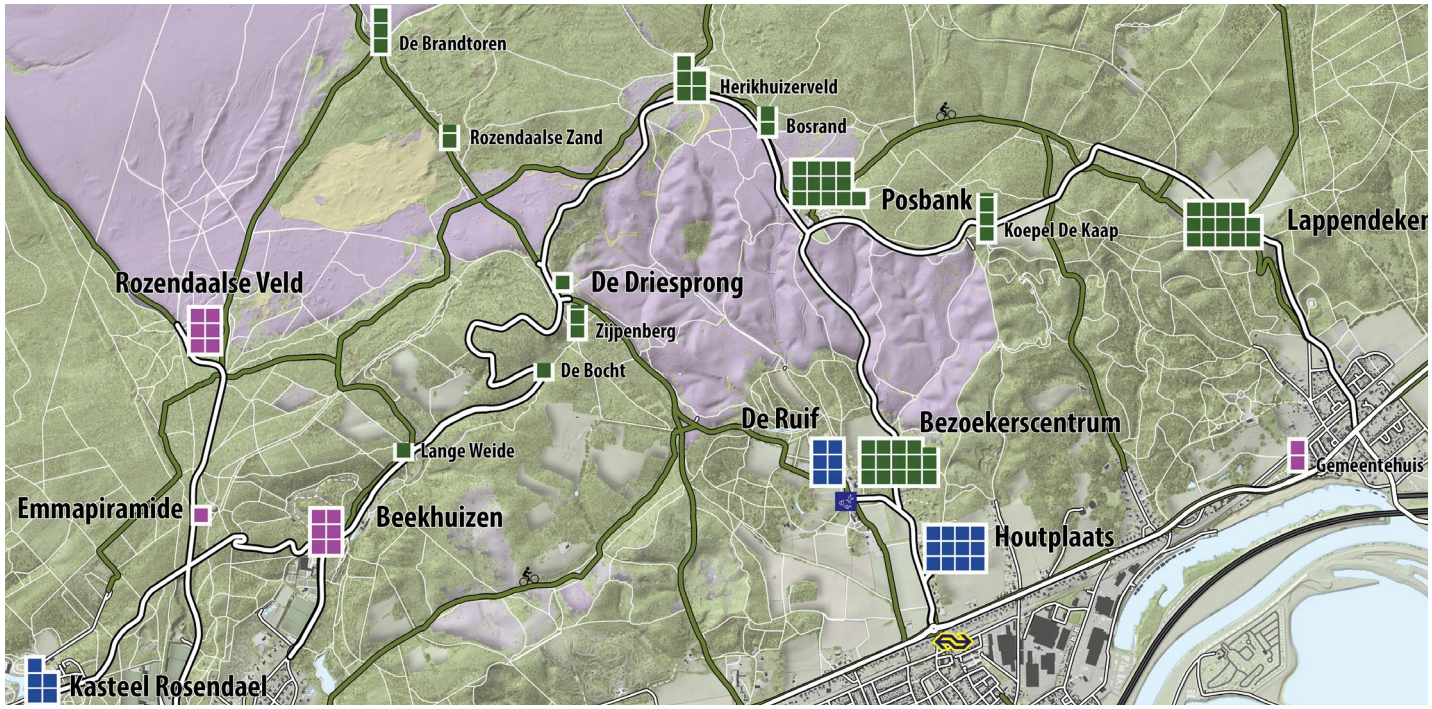
5. BIJLAGEN

V Overzicht van eigendomsituatie parkeerterrreinen

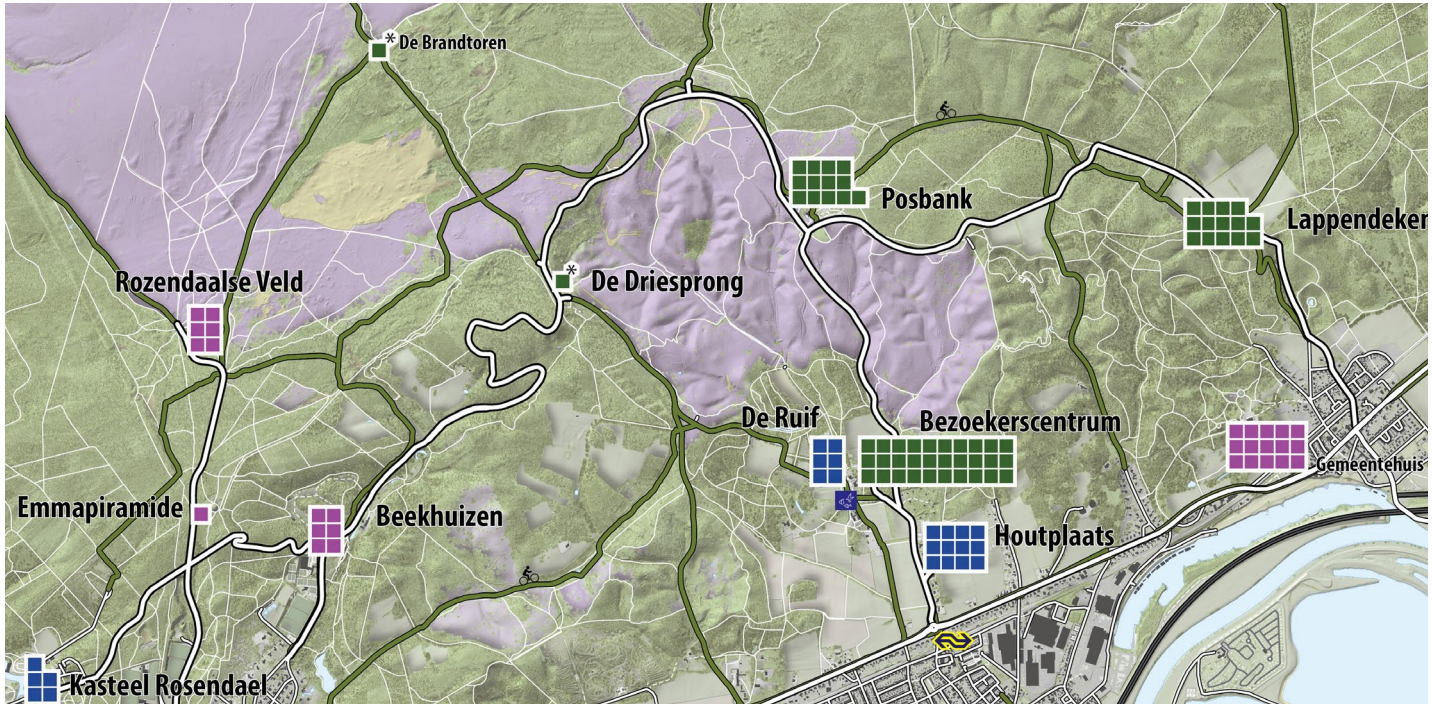
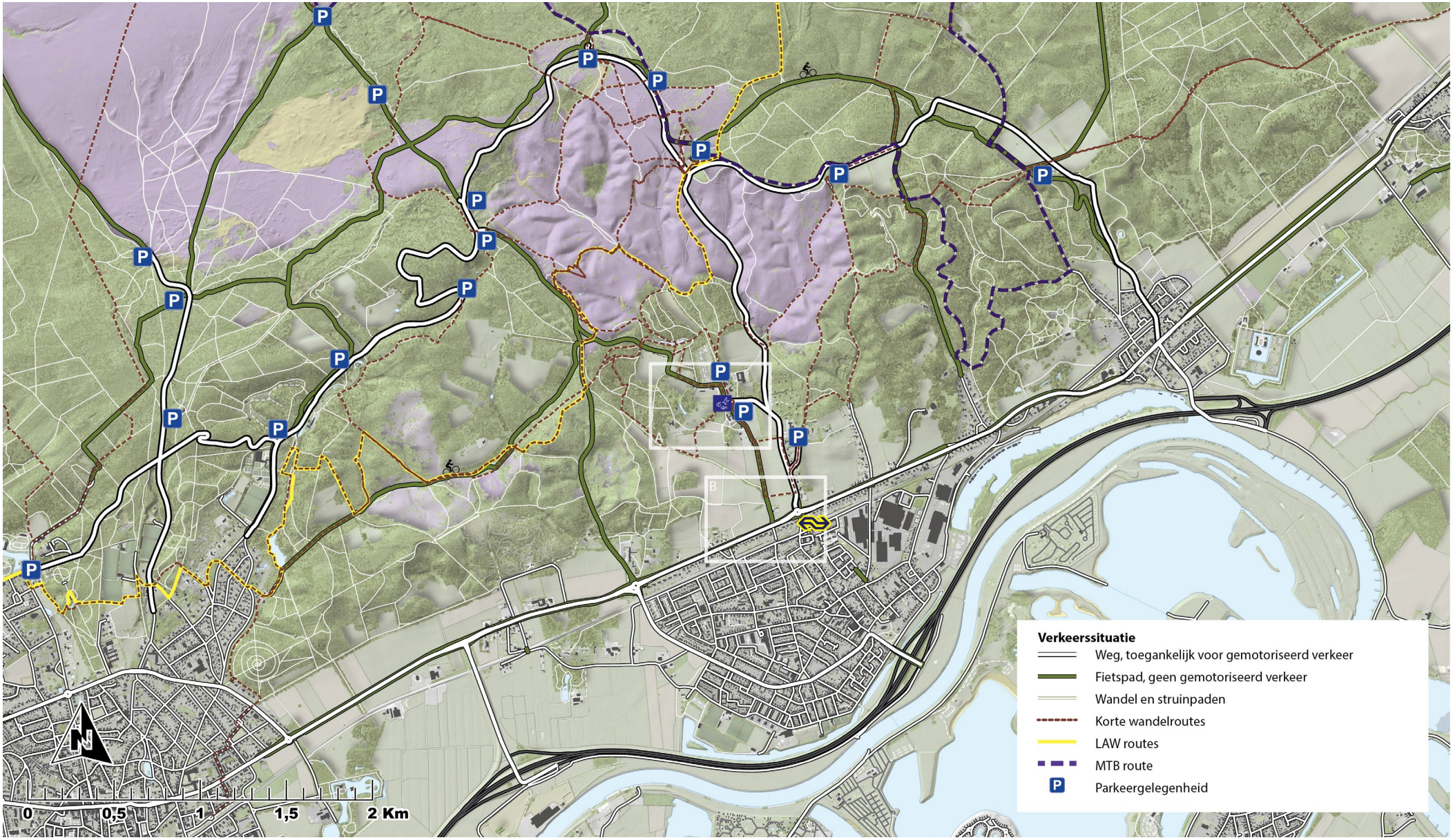
Parkeergelegenheden (aantal x10)

- Gemeente Rheden
- Privaat
- Natuurmonumenten
- Parkeren met vergunning

Huidige situatie



Nieuwe situatie



VI Overzichtskaart