

Structuurvisie 2030

“Groen dus vitaal”



GEMEENTE
UTRECHTSE HEUVELRUG



Voorwoord

Een glazen bol. Wat zou dat soms handig zijn. Kunnen kijken wat de toekomst ons brengt. Hoe ziet het verkeer er over twintig jaar uit? Met hoeveel inwoners zijn we dan en waar willen we wonen? Hoe behouden we ons landschappelijke en culturele erfgoed? Hoe combineren we wonen, werken en recreëren? Hoe gaan we om met de verschillende dorpen? Aan welke voorzieningen hebben we dan behoefte?

Komt deze tekst u bekend voor? Dat klopt! Zo begon het voorwoord bij de discussieversie van de structuurvisie. Inmiddels zijn we zo'n anderhalf jaar verder en ligt er een visie op de toekomst van onze gemeente waar we trots op zijn. Tot stand gekomen zonder glazen bol, maar wel met heel veel meedenken en meepraten van inwoners, belangengroepen, agrariërs en medeoverheden. Dit heeft resultaat gehad: bij de behandeling en vaststelling in de gemeenteraad bleek dat er breed draagvlak is ontstaan voor de structuurvisie.

De visie is opgebouwd rond zes aansprekende thema's: Natuur over de heuvels, Op de schouders van ons erfgoed, Duurzaam

bereikbaar, Leefbare dorpen, Vrije tijd op de Utrechtse Heuvelrug en Maatwerk voor wonen en werken. Ook ligt er een structuurvisiekaart met een uitvoeringsagenda waarin duidelijke keuzes worden gemaakt. U kunt lezen hoe wij hiermee onze waarden blijven behouden en waar mogelijk versterken.

Niet een glazen bol, maar de structuurvisie is ons kompas voor de komende jaren. Gemeenteraad, ambtelijke organisatie en natuurlijk ook inwoners kunnen nog te ontwikkelen beleid toetsen aan de structuurvisie. Als nieuwe gemeente hebben we hiermee samen met u als inwoners en belangengroepen de bakens gezet voor de toekomst.

Een toekomst die wij samen met u bepalen!

Namens het college van burgemeester en wethouders,

Frits Naafs
burgemeester

Inhoudsopgave

Voorwoord	3	4. Ontwikkelingsrichting 2030	33	Intermezzo: Banddorp N225	76
Lijst van kaarten	5	4.1 Inleiding	33	6. Uitwerking structuurvisiekaart	78
1. Inleiding	7	4.2 De zes gemeentebrede thema's	35	6.1 Inleiding	78
1.1 Aanleiding	7	4.2.1 Thema 1: Natuur over de heuvels	35	6.2 De gebieden van groot belang voor natuur	78
1.2 Kader en planhorizon	7	4.2.2 Thema 2: Op de schouders van ons erfgoed	37	6.3 De gemengde gebieden aan de noordflank	83
1.3 Het proces	8	4.2.3 Thema 3: Duurzaam bereikbaar	39	6.4 De gemengde gebieden aan de zuidflank	84
1.4 Te nemen besluiten	10	4.2.4 Thema 4: Leefbare dorpen	41	6.5 De lage gebieden aan de noordzijde	90
1.5 Leeswijzer	10	4.2.5 Thema 5: Vrije tijd op de Utrechtse Heuvelrug	43	6.6 De lage gebieden aan de zuidzijde	92
2. Gemeente in vogelvlucht	13	4.2.6 Thema 6: Maatwerk voor wonen en werken	45	6.7 De dorpen	93
2.1 Gemeente	13	4.3 De structuurvisiekaart	46	7. Uitvoeringsagenda 2010-2016	107
2.2 Dorpen	20	4.3.1 Inleiding	46	7.1 Inleiding	107
3. Ambitie	26	4.3.2 Kenmerken van de structuurvisiekaart	46	7.2 Overzicht projecten	107
3.1 Motto 'Groen dus vitaal'	26	4.3.3 De ruimtelijke hoofdkeuzes	47	7.3 Randvoorwaarden voor uitvoering	111
3.2 Kwaliteit van de leefomgeving	27	Intermezzo: Leefbaarheid en sociale samenhang	52	7.4 Wettelijk kader en instrumentarium	113
3.3 'Groene' positie in de regio	28	5. Uitwerking thema's	57	7.5 Samenwerking met de Provincie	114
Intermezzo: Gradiënten in onze gemeente	30	5.1 Inleiding	57	7.6 Evaluatie	114
		5.2 Thema's uitgewerkt	57	Lijst van begrippen	115
		5.2.1 Thema 1: Natuur over de heuvels	57	Verantwoording van foto's en afbeeldingen	119
		5.2.2 Thema 2: Op de schouders van ons erfgoed	61	Colofon	119
		5.2.3 Thema 3: Duurzaam bereikbaar	64		
		5.2.4 Thema 4: Leefbare dorpen	67		
		5.2.5 Thema 5: Vrije tijd op de Utrechtse Heuvelrug	70		
		5.2.6 Thema 6: Maatwerk voor wonen en werken	73		

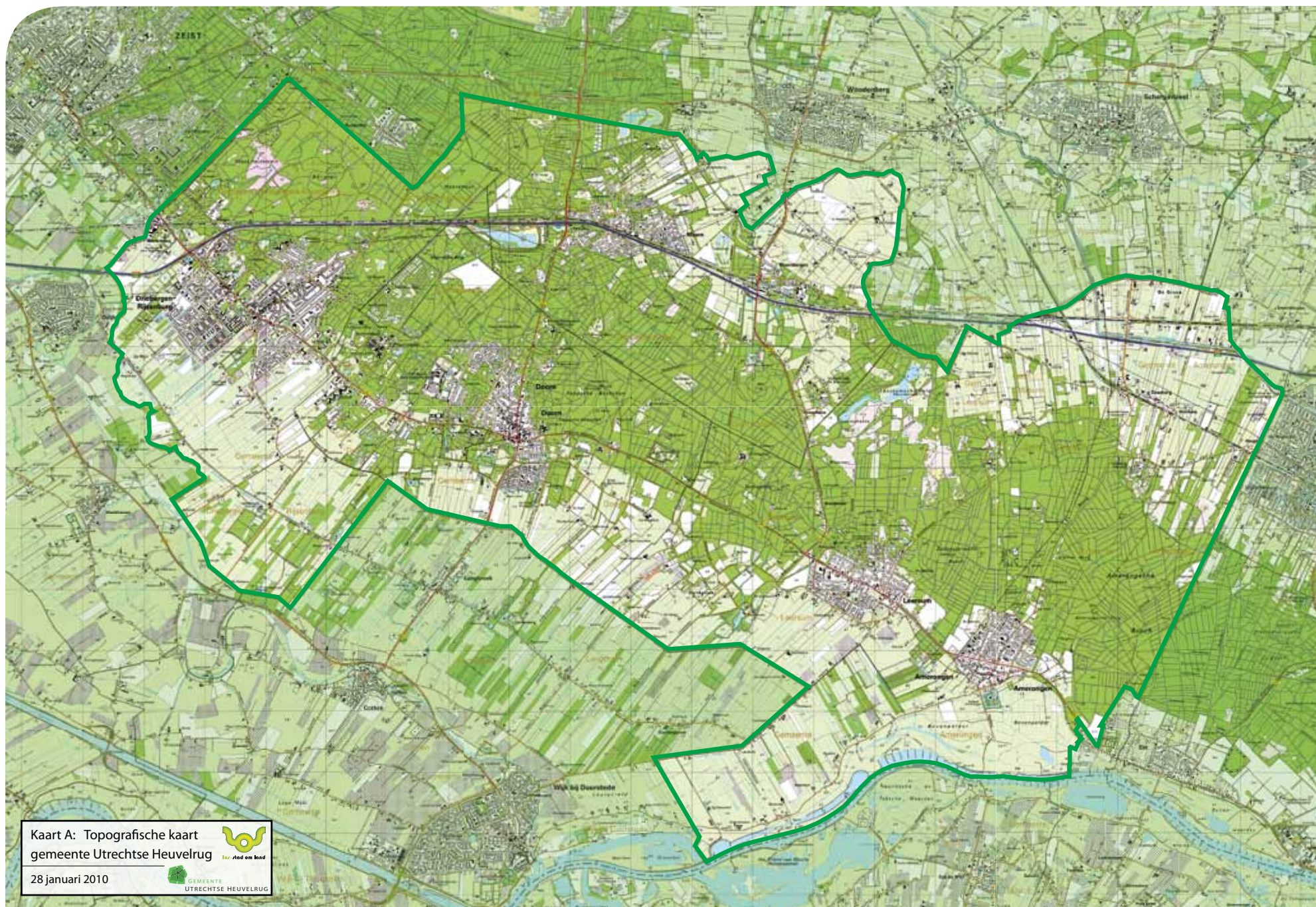
Lijst van kaarten

Kaart 1: Structuurvisiekaart	51
Kaart 2: Structuurvisiekaart met projecten	56
Kaart 3: Visiekaart Maarn	93
Kaart 4: Visiekaart Maarsbergen	94
Kaart 5: Visiekaart Overberg	95
Kaart 6: Visiekaart Driebergen-Rijsenburg	96
Kaart 7: Visiekaart Doorn	98
Kaart 8: Visiekaart Leersum	102
Kaart 9: Visiekaart Amerongen	104

Kaart A: Topografische kaart	6
Kaart B: Kaart met veel gebruikte namen	12
Kaart C: Geomorfologische kaart	17
Kaart D: Heel de Heuvelrug	47
Kaart E: De lage landen	48
Kaart F: De hoge rug	49
Kaart G: De gemengde zones	50
Kaart H: EHS en zonering structuurvisiekaart	58

Noot

In deze structuurvisie wordt met 'we' de gemeenteraad van de gemeente Utrechtse Heuvelrug bedoeld.



1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Utrechtse Heuvelrug (kaart A) is een hogedrukketel van belangen. Het gebied is erg geliefd om te wonen, werken en recreëren. Dit komt door onze strategische ligging ten opzichte van de Randstad, relatief goede bereikbaarheid, en vooral ook door ons aantrekkelijke landschap, vol met cultuurhistorische, landschappelijke, ecologische en hydrologische waarden. Maar deze vele waarden zorgen juist ook voor het steeds verder oplopen van de druk, want de ruimte voor dynamiek is zeer beperkt.

Op onze gemeente komt ook een aantal andere ontwikkelingen af. Onder invloed van ons eigen handelen, verandert het klimaat, wordt de bevolkingsopbouw van de gemeente anders en beïnvloedt toenemende automobiliteit de leefbaarheid in onze dorpen. Oplossingsrichtingen in de structuurvisie moeten dan ook bijdragen aan versterking van duurzaamheid en leefbaarheid.



In deze hogedrukketel worden voortdurend afwegingen gemaakt om ontwikkelingen wel of niet toe te staan of kwaliteiten wel of niet verder te ontwikkelen. Vaak is het moeilijk tot een beslissing te komen, omdat belangen slecht te wegen zijn: wat telt zwaarder? Soms vragen we ons af of de beslissingen elkaar wel voldoende ondersteunen.

Om hier lijn in te krijgen, is voor onze gemeente deze structuurvisie opgesteld met afspraken op hoofdlijnen over hoe we belangen zullen wegen en welke structuren we willen veranderen. Zo komt er duidelijkheid voor de inwoners en belanghebbenden en komen wij sneller tot beslissingen als er vragen op ons af komen over het behoud van bestaande kwaliteiten of de versterking daarvan. We verwachten dat er ook meer samenhang in die beslissingen zal zitten. En we kunnen ook op eigen initiatief een aantal structurele verbeteringen invoeren waar we nieuwe mogelijkheden zien. Kortom, dit wordt ons kompas voor de toekomst!

1.2 Kader en planhorizon

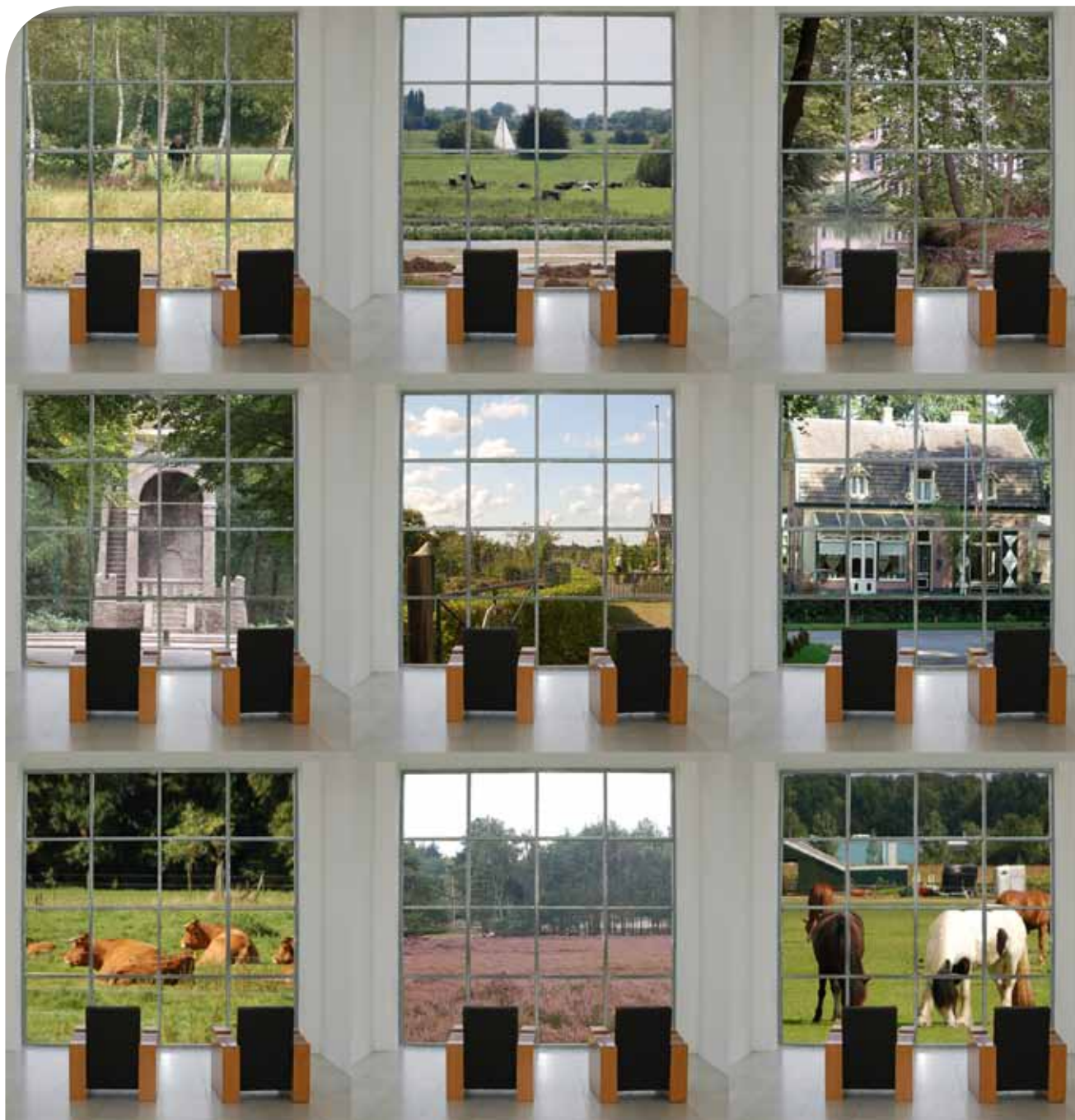
Het belangrijkste kader voor deze structuurvisie is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) die vanaf medio 2008 in werking is getreden. Achter deze wet zit een heel andere sturingsfilosofie dan achter de oude wet. Kern is dat iedere overheidslaag werkt vanuit het belang waar zij voor staat, en daartoe in een structuurvisie haar beleid vastlegt. Uit deze gedachtegang volgt het zelfbindende karakter van de structuurvisie: alleen het eigen overheidsniveau en de eigen organisatie worden gestuurd via de structuurvisie. Hierdoor verdwijnt een deel van de hiërarchie tussen de overheidslagen. Er zijn instrumenten bedacht (zoals de Algemene Maatregel van Bestuur – AMvB – en de verordening) die het mogelijk maken om, als dat nodig is, wel hiërarchisch te kunnen sturen, maar het uitgangspunt is zelfstandigheid.

Een ander belangrijk uitgangspunt van de nieuwe Wro is dat de belangen op een zo laag mogelijk overheidsniveau gediend moeten worden. Beleid in de ruimtelijke ordening ligt dus in principe bij de gemeente behalve wanneer aangetoond kan worden dat het belang op een hoger niveau ligt.

Met deze aanpak worden de verantwoordelijkheden in de ruimtelijke ordening beter geregeld, en de politiek/maatschappelijke discussie en legitimatie zo dicht mogelijk bij de vraagstukken gehouden. De verwachting van het invoeren van de nieuwe Wro is dat procedures korter zullen worden omdat iedere overheidslaag de juiste verantwoordelijkheden neemt en dus sneller tot een besluit kan komen. Dat biedt ons de mogelijkheid om slagkracht te ontwikkelen op die onderwerpen waarmee wij onze inwoners van dienst kunnen zijn.

Maar de zelfstandige positie van ons als gemeente bij het opstellen van een structuurvisie neemt niet weg dat wij in het formuleren van beleid zullen raken aan het beleid van andere overheden en instanties. De kans is zelfs groot dat dit regelmatig gebeurt. In deze structuurvisie zien we het als onze taak om aan te geven hoe onze visie zich verhoudt tot de visie van anderen en wat de eventuele consequenties zijn van overeenkomsten en verschillen van inzicht.

Voor de nieuwe gemeente Utrechtse Heuvelrug was er bij de start in 2006 uiteraard op geen enkel vlak gemeentebreed beleid. We hebben er voor gekozen om naast elkaar verschillende beleidsnota's en een structuurvisie op te stellen. We vonden het belangrijk om snel op een aantal beleidsthema's eigen beleid te hebben, wetende dat er koppelingen tussen beleidsvelden onderling en tussen de structuurvisie en beleidsvelden nodig zijn. Maar de samenhang in beleid moet groeien en kan niet in één keer worden neergelegd. De samenhang



groeit bijvoorbeeld alleen al door de aanwezigheid van vele mensen bij de inspraakavonden, want veel van die mensen zijn ook betrokken bij het opstellen van beleidsnota's.

Inmiddels zijn voor vrijwel alle beleidsterreinen beleidsnota's door de gemeenteraad vastgesteld. Dat beleid is overgenomen in deze structuurvisie en waar nodig ook inhoudelijk geciteerd. Veel beleidsnota's hebben een looptijd van een jaar of vijf en worden daarna geëvalueerd en indien nodig bijgesteld. De noodzaak tot bijstelling kan groter zijn wanneer we zouden constateren dat het sectorbeleid niet in dezelfde richting wijst als het integrale beleid. Tot nu toe hebben we daarvoor geen aanwijzingen. Nieuwe beleidsnota's zullen getoetst worden aan de structuurvisie.

Voor de ontwikkelingsrichting wordt gekeken naar een wat langere periode (tot 2030). Het concrete beleid voor de kortere termijn omvat de periode 2010 – 2016. De einddatum is gekozen omdat die eindigt in het midden van een raadsperiode en ruim genoeg is voor de looptijd van ruimtelijke projecten en de voorspelbaarheid van ontwikkelingen. De keuze van begin- en eindpunt in het midden van een raadsperiode maakt het mogelijk om direct na de start van een nieuwe raad het lopende beleid te evalueren en desgewenst bij te stellen.

1.3 Het proces

Eind 2006 zijn we gestart met het proces om te komen tot de structuurvisie. We hebben ervoor gekozen vele burgers en instanties bij het proces te betrekken. Dat vergt doorlooptijd en levert kwaliteit.

Op 31 mei 2007 hebben we de uitgangspunten en kaders voor de structuurvisie vastgesteld in de Startnotitie. Vervolgens

heeft het college van burgemeester en wethouders een aantal stappen gezet ter voorbereiding van de structuurvisie.

In het najaar van 2007 zijn in alle dorpen openbare bijeenkomsten georganiseerd waarin allerlei ideeën konden worden aangedragen en waarin volop werd gediscussieerd over mogelijke ontwikkelingen. Deze avonden leverden een staalkaart aan onderwerpen op die zijn gebruikt om de ontwerpfase in te gaan.

Om meer scherpte in de discussie te krijgen, is in 2008 een tussenstap gezet en een 'discussieversie' van de structuurvisie gemaakt. Hierin werden, over de volle breedte van de ruimtelijke ordening, discussies aangezwengeld. In deze versie was nog geen keuze gemaakt voor de ontwikkelingsrichting van onze gemeente. Met opzet zijn alle thema's die in principe van belang zijn voor de gemeente op een hoog ambitieniveau ingezet. Er is een grote woningbouwlocatie als mogelijkheid aangewezen en we hebben laten zien welke omvangrijke aanpassingen in de wegenstructuur mogelijk zijn, een invulling gegeven aan een sprong voor het openbaar vervoer, de hoogst mogelijke ambitie voor cultuurhistorie neergezet (Werelderfgoedlijst) en de meest robuust mogelijke natuurstructuur voorgesteld. En overall is daarbij de ruimte voor recreatie en economie aangegeven. De ideeën zijn ook nog eens behoorlijk concreet uitgewerkt zodat de doorwerking voor iedereen duidelijk was.

Bijna 2000 exemplaren van deze discussieversie zijn verspreid. Tijdens vier avonden in oktober en november 2008 zijn met ongeveer achthonderd burgers discussies gevoerd. Daarnaast is de discussieversie naar een groot aantal instanties gestuurd met de vraag om een reactie. Er zijn in totaal ruim tweehon-

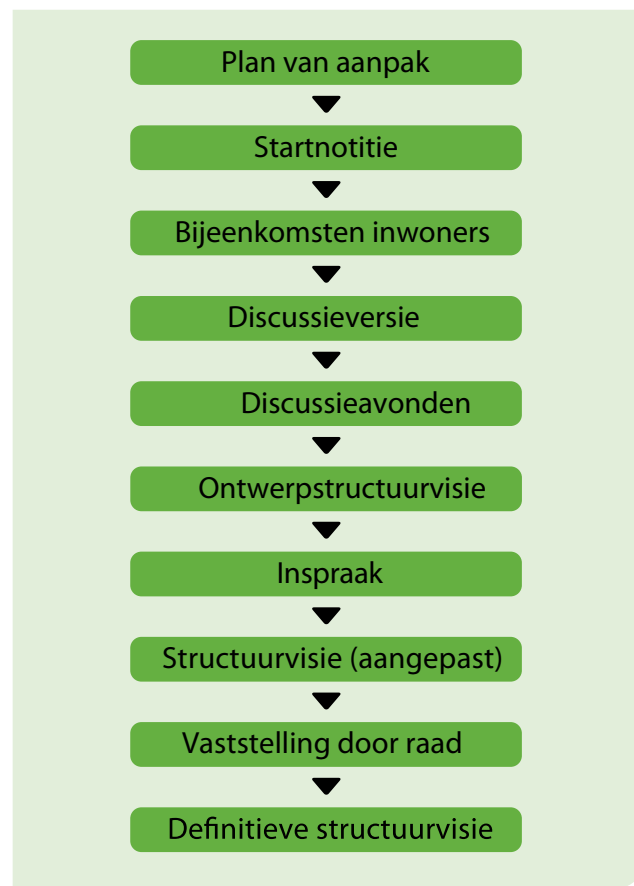
derd reacties binnengekomen. Met de discussieavonden en de uitgebreide schriftelijke reacties is een goed beeld ontstaan van wat er binnen en buiten onze gemeente leeft als het gaat om de ontwikkeling van de gemeente.

Op basis van dit beeld is ten behoeve van bespreking in de raad een raadsinformatiebrief opgesteld waarin het college in grote lijnen de voorgenomen overgang van discussieversie

naar ontwerp heeft neergelegd. Op 26 februari en 2 maart 2009 zijn de discussieversie en de raadsinformatiebrief samen met alle reacties uit de samenleving besproken in de gemeenteraad. Wij hebben op hoofdlijnen ingestemd met de ontwikkelingsrichting van het document zoals die door het college is voorgesteld. Op diverse punten zijn suggesties voor aanvullingen gedaan. Tevens hebben wij in april 2009 een themabijeenkomst over de sociale pijler van de structuurvisie gehouden en hiermee het college extra informatie voor dit onderdeel van de structuurvisie gegeven.

Op basis van bovenstaande inbreng is een ontwerpstructuurvisie opgesteld. In dat document is een integraal antwoord gegeven op alle reacties op de discussieversie. De ontwerpstructuurvisie is daarmee geen aangepaste discussieversie geworden maar heeft een nieuwe opzet gekregen. De ontwerpstructuurvisie is door de gemeenteraad op 9 juli 2009 vrijgegeven voor inspraak en in de tweede helft van augustus breed verspreid ten behoeve van de inspraak. In de periode tussen 25 augustus en 18 oktober 2009 zijn ruim 140 zienswijzen op de ontwerpstructuurvisie binnengekomen. De zienswijzen zijn beantwoord in een afzonderlijk document (nota van beantwoording zienswijzen ontwerpstructuurvisie) en gebruikt om het concept van de definitieve versie van de structuurvisie op te stellen.

Het concept van de definitieve structuurvisie is op 7 januari 2010 behandeld in de raadscommissie en op 28 januari 2010 vastgesteld door de gemeenteraad. Voor de inwoners is geen beroep tegen de voorstellen in de structuurvisie mogelijk.



Processchema

1.4 Te nemen besluiten

Volgens de nieuwe Wro wordt 'beleid' vastgelegd in een structuurvisie en 'normstelling' in het bestemmingsplan. In de praktijk van de ruimtelijke ordening houdt dit in dat alles wat niet direct volgens een geldend bestemmingsplan is toegestaan een beleidsdiscussie wordt. Deze gemeentelijke structuurvisie geeft op hoofdlijnen richting aan die beleidsdiscussie.

Dit is van belang voor de burger die met ideeën komt die afwijken van het bestemmingsplan. Zulke ideeën zullen in moeten spelen op de richting die in deze structuurvisie wordt aangegeven. Het is ook van belang voor toekomstige sector- of aspectplannen. Zij zullen de richting die hier gegeven wordt moeten oppakken, want dat beleid zal getoetst worden aan deze structuurvisie. Deze structuurvisie bevat ook een aantal ideeën en voorstellen die we als gemeente zelf zullen uitwerken.

Zoals de nieuwe Wro aangeeft, is de structuurvisie alleen bindend voor de overheid die deze visie vaststelt (zelfbindend). De burger mag er op rekenen dat wij ons houden aan de voornemens in deze visie en ons ook daadwerkelijk conform de visie zullen gedragen. Omdat de wereld voortdurend verandert, zullen aanpassingen noodzakelijk en wenselijk zijn, maar niet nadat een discussie over die wijziging is gevoerd en de wijziging zelf als zodanig door ons is vastgesteld. De uitdaging is om daar waar dat kan (nog) beter om te gaan met de bestaande kwaliteiten van onze gemeente. Hierbij houden we rekening met de bestaande kaders en met het ontwikkelingsperspectief in de structuurvisie.

Lopende ontwikkelingen waarover in beginsel al besluiten zijn genomen voordat de ontwerpstructuurvisie ter inzage is gelegd ondervinden geen gevolgen van het voorgenomen beleid in deze structuurvisie. Uitgangspunt is dat gebruiksmogelijkheden op basis van geldende wet- en regelgeving niet worden beperkt. Voorbeelden hiervan zijn de provinciale structuurvisie – voorheen het Streekplan 2005–2015 -, het Reconstructieplan Gelderse Vallei/Utrecht-Oost en de bestemmingsplannen. Ook vergunningverlening vindt plaats op basis van vigerende bestemmingsplannen. De structuurvisie wordt de komende jaren uitgewerkt om voldoende concreet te zijn voor vertaling in de toekomstige (bestemmings-) plannen.

1.5 Leeswijzer

De structuurvisie voor de gemeente Utrechtse Heuvelrug bestaat uit zeven hoofdstukken met een aantal bijlagen. Na de Inleiding (hoofdstuk 1) en een korte schets van onze gemeente (hoofdstuk 2) volgt in hoofdstuk 3 onze Ambitie. Vervolgens geven we in hoofdstuk 4 de Ontwikkelingsrichting 2030 aan, gebaseerd op gesignaleerde knelpunten en onze ambitie. In hoofdstuk 5 en 6 werken we deze ontwikkelingsrichting zowel thematisch als gebiedsgericht uit tot beleid voor de komende periode en tot een structuurvisiekaart (de zogenaamde plankaart). Vervolgens komen we in hoofdstuk 7 tot de concrete Uitvoeringsagenda voor de periode 2010 – 2016. Als bijlage is toegevoegd een lijst van gehanteerde begrippen.

De structuurvisie met bijbehorende kaarten en achtergrondinformatie is digitaal beschikbaar via de gemeentelijke website www.gemeenteutrechtseheuvelrug.nl.



Van oudsher profileert de gemeente zich met haar kastelen en buitenplaatsen

2. Gemeente in vogelvlucht

2.1 Gemeente

De gemeente Utrechtse Heuvelrug (kaart B) ligt in het zuidoostelijke deel van de Provincie Utrecht en grenst direct aan de Randstad. De gemeente omvat de dorpen Amerongen, Doorn, Driebergen-Rijsenburg, Leersum, Maarn, Maarsbergen en Overberg. Het oppervlak van de gemeente is 13.410 ha. De gemeente Utrechtse Heuvelrug is in oppervlakte de 81e gemeente van Nederland.

De gemeente is per auto te bereiken via de snelweg A12 en de provinciale wegen N225, N226 en N227. De N225 verbindt

de dorpen Driebergen-Rijsenburg, Doorn, Leersum en Amerongen met elkaar. Deze weg vormt daarmee een belangrijk onderdeel van de Stichtse Lustwarande. Omdat de N225 de eerder genoemde dorpen doorkruist bestaat daar veel overlast. De gemeente heeft een zodanige aantrekkingskracht dat de verkeersintensiteit op de N-wegen vrij hoog te noemen is. Dit leidt tot barrièrewerking, luchtvervuiling, geluidsoverlast en verkeersveiligheidsvraagstukken.

Per trein is de gemeente goed bereikbaar via twee NS-stations: station Driebergen-Zeist en station Maarn. De dorpen (uitgezonderd Overberg) zijn onderling verbonden door middel van buslijnen.

Voor verplaatsingen binnen de dorpen vervult de fiets een belangrijke rol. Tussen de dorpen vinden de verplaatsingen meestal met de auto plaats.

Inwoners

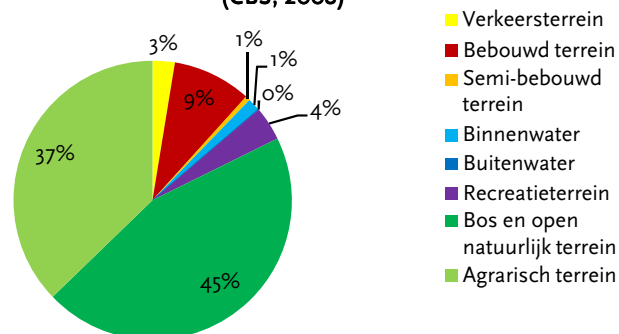
De gemeente telde op 1 januari 2009 48.935 inwoners. Qua inwoneraantal is onze gemeente de 69e gemeente van Nederland.

Het aantal inwoners van de gemeente is stabiel. In onze gemeente wonen verhoudingsgewijs veel ouderen en er zijn veel woonvoorzieningen voor ouderen. Het aandeel 65-plussers in de gemeente Utrechtse Heuvelrug is 20% tegenover landelijk 14%. Het aantal jongeren is stabiel en wijkt niet af van het landelijk gemiddelde. Kenmerkend in de leeftijdsopbouw is de dip in de leeftijdsgroep van 20 tot 35 jaar. Veel jongeren verlaten de gemeente wanneer ze naar het hoger onderwijs gaan. In een verdere levensfase kiest een deel van hen opnieuw voor onze gemeente. Daarnaast heeft de gemeente aantrekkingskracht op anderen, die graag wonen in een rustige, groene omgeving met stedelijke voorzieningen dichtbij.

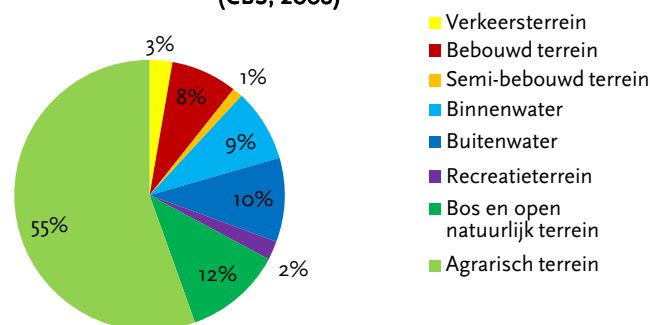
De gemeente heeft geen grote allochtone gemeenschappen. Er is een kleine Marokkaanse en Turkse gemeenschap in Driebergen. Daarnaast is er een asielzoekerscentrum (azc) in Leersum, dat grotendeels zijn voorzieningen heeft op eigen terrein.

De gemeente herbergt een groot aantal gezondheidsinstellingen waar mensen wonen en werken, bijvoorbeeld Quarijn, De Brug, Intra Zorg Plus, Oranjestein en Beukenstein (verpleging en verzorging), MRC Aardenburg (revalidatie), Lievegoed Zorggroep (psychiatrie, verslavingszorg en gehandicaptenzorg). Een opvallend aanwezige groep vormen de bewoners en bezoekers van Bartiméus (visueel gehandicapt), die vooral gebruikmaken van de voorzieningen in Doorn en Driebergen.

Grondgebruik in gemeente Utrechtse Heuvelrug in 2003
(CBS, 2008)



Grondgebruik in Nederland in 2003
(CBS, 2008)



Cirkeldiagrammen geven de karakteristiek van onze gemeente weer

Het gemiddelde opleidingsniveau van de werkzame bevolking is in Doorn, Driebergen en Maarn zeer hoog, in Amerongen gemiddeld en in Leersum laag. De bevolking van de gemeente Utrechtse Heuvelrug heeft dit relatief hoge opleidingsniveau kunnen omzetten naar een relatief hoog gemiddeld inkomen. Opvallend is dat niet alleen het totale inkomen hoger ligt dan zowel het provinciaal als het landelijk gemiddelde, maar dat ook alle afzonderlijke categorieën bovengemiddeld scoren. Uitschieter is de categorie inwoners met pensioen; een huishouden met als belangrijkste inkomensbron pensioen heeft in de gemeente gemiddeld 25%

meer besteedbaar inkomen dan het landelijk gemiddelde. Ook voor het inkomen geldt dat het gemiddeld gestandaardiseerde inkomen in Maarn, Doorn en Driebergen hoger ligt dan in Amerongen, Leersum en Overberg.

Historie

De dorpen van onze gemeente hebben een eigen rijke historie. Vanaf de middeleeuwen ontstonden op de overgang van de Heuvelrug naar lagere gebieden de engdorpen Amerongen, Doorn, Leersum, Maarn en Maarsbergen. De bewoners leefden van de akkerbouw op de hogere gronden. In de periode

van de elfde tot de veertiende eeuw werd de schaapskudde geïntroduceerd. De schapen begraaften de woeste gronden, die zich tot heidevelden ontwikkelden. Vanaf de zeventiende eeuw werd langs de zuidhelling van de stuwwal bij Amerongen tabak geteeld. Enkele tabaksschuren zijn bewaard gebleven. Eind negentiende eeuw werden de woeste gronden door grootschalige aanplant omgevormd tot bossen. Die bossen leverden grondstof voor leerlooierijen (eikenschors), brandhout en mijnhout.



Schaapskudde op de heide begin 20ste eeuw

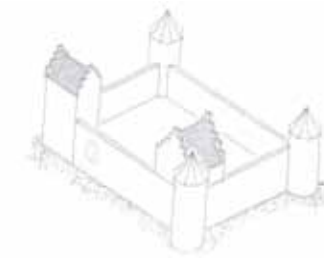
Van oudsher heeft de Utrechtse Heuvelrug een sterke aantrekkingskracht gehad op de elite en hiervan zijn overal in het gebied de sporen terug te vinden. In de dertiende eeuw vestigden prinses, graven en ridders zich in het Kromme Rijngebied en het Langbroekerweteringgebied. Hiervan getuigen de kastelen en ridderhofsteden uit deze tijd. Vanaf de achttiende eeuw werd het gebied Utrechtse Heuvelrug populair onder welgestelden uit de stad Utrecht. Zij stichtten hier landgoederen en buitenplaatsen en legden vaak rondom het huis bijzondere tuinen aan. Karakteristieke elementen in de tuinaanleg vinden hun oorsprong vooral in de Engelse landschapstijl. In

de negentiende eeuw werd de weg van De Bilt naar Rhenen bestraat, wat het aantal landgoederen en buitenplaatsen nog sterker deed stijgen. Zo ontstond de Stichtse Lustwarande: een kralensnoer van landgoederen en buitenplaatsen die zich aan een rijen langs de N225.

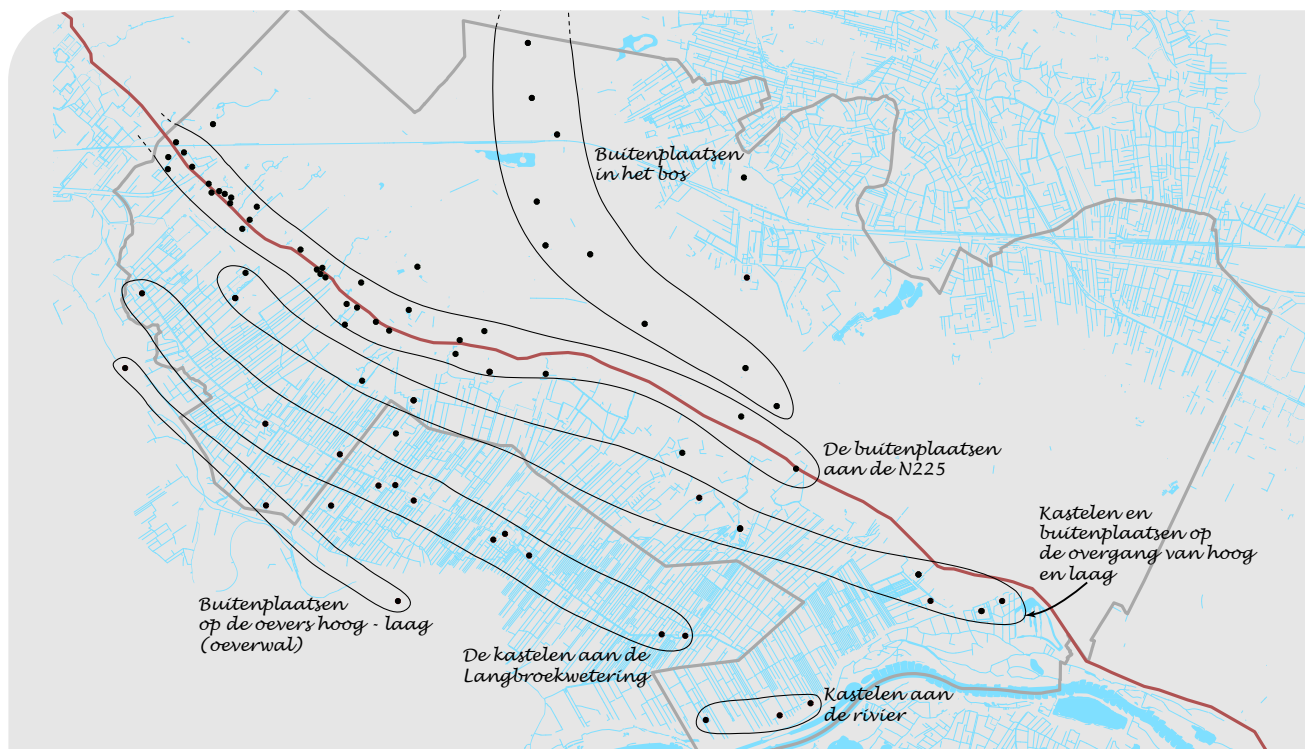
De gemeente kent een hoge dichtheid aan kastelen en landgoederen. Meest bekend zijn Huis Doorn, Sterkenburg en kasteel Amerongen. De uitstraling van deze landgoederen en buitenplaatsen is - in combinatie met de groene omgeving - een interessant decor voor recreatieactiviteiten. Alle NSW-gerangschikte



Topografische kaart 1839-1859 die de situatie weergeeft toen onze gemeente nog voor een belangrijk deel onbebost was



Reconstructie van de bouwgeschiedenis van Huis Doorn



Deze kaart geeft een overzicht van de locaties van kastelen en buitenplaatsen. Ze zijn gegroepeerd op basis van hun landschappelijke ligging: op de heuveltoppen, rond de N225, op de overgang van hoog naar laag of langs de Langbroekwetering.

landgoederen zijn volgens de regels opengesteld voor publiek. Dit betreft wandelpaden en soms een ruiterspad of fietspad. Voor andere recreatieve activiteiten zoals het terreinfietsen ligt dit vaak moeilijker. Enkele landgoederen specialiseren zich in recreatie en toerisme en bieden mogelijkheden voor wandelingen, overnachtingen of andere recreatieactiviteiten.

Natuur en landschap

Door de combinatie van verschillende landschapstypen heeft de gemeente een afwisselend en aantrekkelijk landschap met

bossen, agrarisch platteland en een bijzonder cultuurlandschap. Het landschap is in te delen in een vijftal zones.

Gelderse Vallei

Het noordoostelijke deel van de gemeente maakt deel uit van de Gelderse Vallei. Dit is een relatief laaggelegen gebied en heeft een nat karakter. Het landschap kenmerkt zich door de afwisseling van de openheid van weidegebied en kleine bossen heidegebieden. De Gelderse Vallei heeft een hoofdzakelijk agrarisch karakter.

Utrechtse Heuvelrug

De Utrechtse Heuvelrug heeft een grote verscheidenheid aan landschappen. Meest kenmerkend is de stuwwal van meer dan 60 meter hoog, die zich uitstrekt van Huizen tot Rhenen (kaart C). Dit zorgt voor spectaculaire hoogteverschillen en uitzichten. Centraal op de Utrechtse Heuvelrug ligt een uitgestrekt bosgebied. Daarnaast maken heidevelden en stuifzanden deel uit van de Utrechtse Heuvelrug. Het gebied kent bijzondere natuurwaarden en is deels aangemerkt als Ecologische hoofdstructuur (Ehs). De Stichtse Lustwarande neemt een bijzondere plaats in. Deze reeks van buitenplaatsen en landgoederen kenmerkt zich door de karakteristieke parkbossen, lanen en zichtlijnen.

Langbroekerweteringgebied

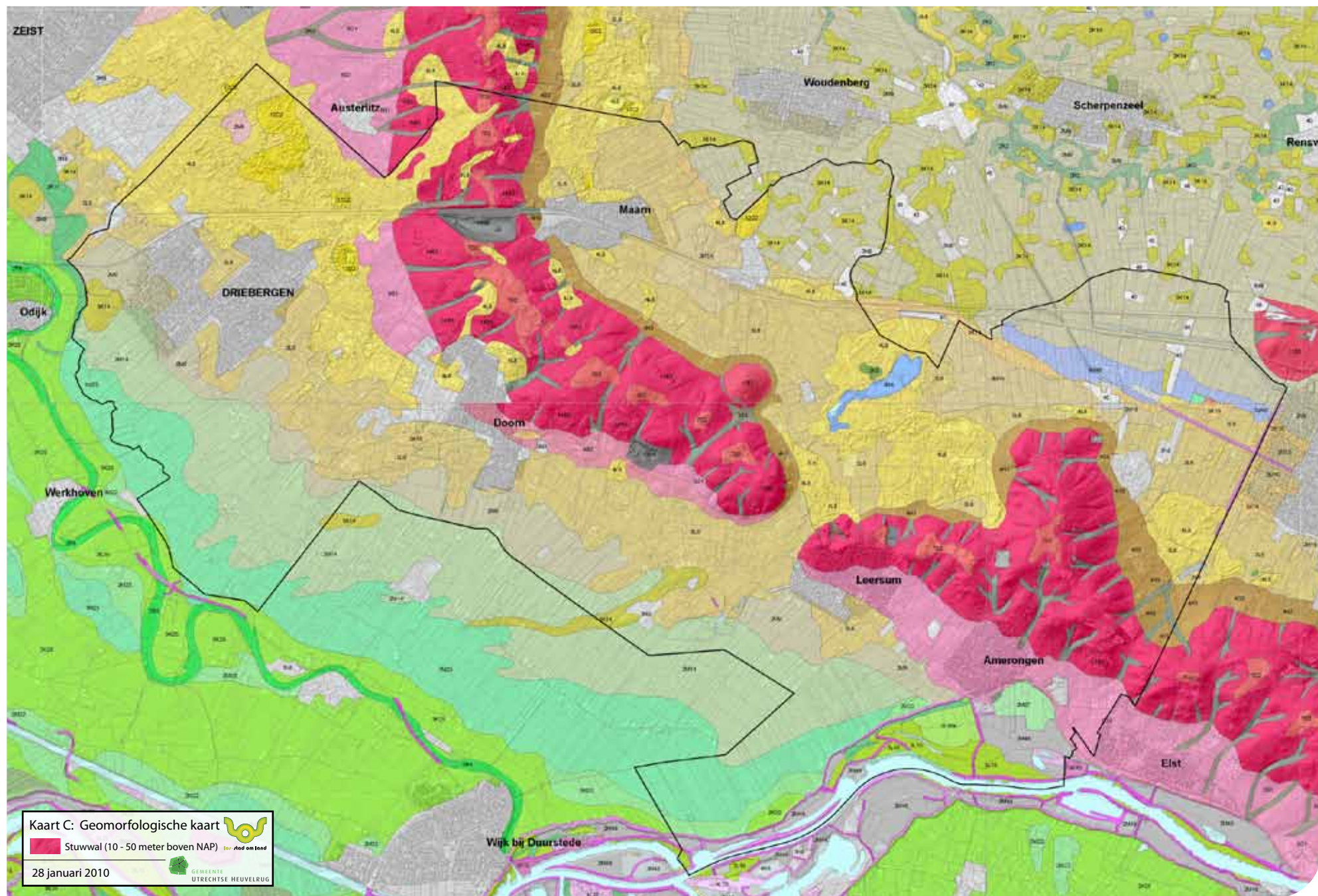
Het Langbroekerweteringgebied ligt tussen de Utrechtse Heuvelrug en het rivierenlandschap. Het gebied kenmerkt zich door de afwisseling van bossen, weilanden, grienden, boomgaarden, houtwallen en weteringen. In dit gebied is de landbouw sterk verweven met de natuur. Landgoederen, buitenplaatsen en ridderhofsteden met bijbehorende parken en lanen afgewisseld met karakteristieke boerderijen geven het gebied zijn bijzondere charme.

Kromme Rijngebied

Direct ten zuiden van de gemeente ligt het Kromme Rijngebied. In dit gebied is een afwisselend kommen-, oeverwallen- en stroomruggenlandschap te vinden.

Nederrijn

Het zuidelijke deel van de gemeente is gelegen aan de Nederrijn. De uiterwaarden direct langs de rivier herbergen bijzondere natuurwaarden.





Wonen en werken

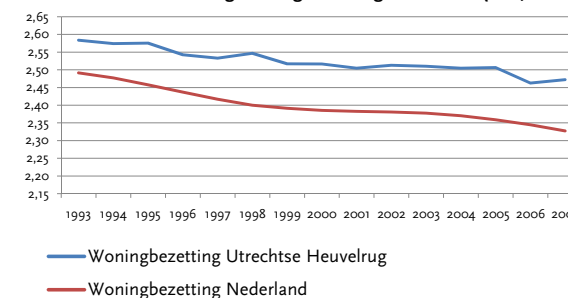
Het wonen in de gemeente Utrechtse Heuvelrug is in trek. In de dorpen is het groen, rustig en veilig wonen. Er staan veel luxe woningen in de dorpen, waardoor er een grote aantrekkingskracht is op meer welgestelde huishoudens van buiten

de gemeente. Het aantal goedkope woningen is beperkt. Per 1 januari 2009 telde de gemeente 48.935 inwoners. Zij wonen in 20.181 woningen. De verdeling naar segment en dorp is als volgt:

	Amerongen	Doorn	Driebergen	Leersum	Maarn	Maarsbergen	Overberg	Totaal
Sociale huur	27%	26%	26%	27%	16%	0%	0%	26%
Koop/part.huur	73%	74%	74%	73%	84%	100%	100%	74%

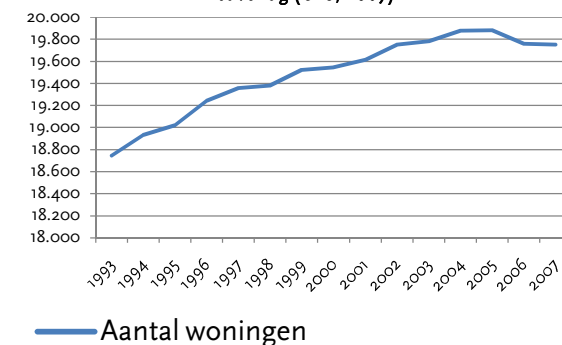
Bron: Woonvisie 2007

Historische ontwikkeling woningbezetting 1998-2007 (CBS, 2008)



De gemiddelde woningbezetting in de gemeente volgt op enige afstand de landelijke dalende trend. In de landelijke trend zijn de steden van groot gewicht en is de trend van afname iets sterker.

Historische ontwikkeling aantal woningen in gemeente Utrechtse Heuvelrug (CBS, 2007)



Het aantal woningen is de laatste vijftien jaar gestaag gegroeid. Let op: de grafiek begint bij 18.000 woningen.

In de huursector in het segment tot € 631 (peildatum 1 januari 2009) is vraag en aanbod in evenwicht. De behoefte aan wat duurdere huurwoningen binnen het segment tot € 631 neemt toe, door de hogere inkomenspositie van de gemiddelde huurder. De gemiddelde verkoopprijzen van woningen binnen de gemeente zijn relatief hoog. De gemiddelde verkoopprijs van verkochte woningen in 2006 lag voor de Utrechtse Heuvelrug op € 385.000, in Nederland als geheel op circa € 245.000. Uit een analyse van de woningbehoefte uit 2007 blijkt dat er een behoefte is aan vrijstaande woningen (boven de € 375.000) enerzijds en goedkope rijtjeswoningen (€ 180.000 tot en met € 250.000) anderzijds.

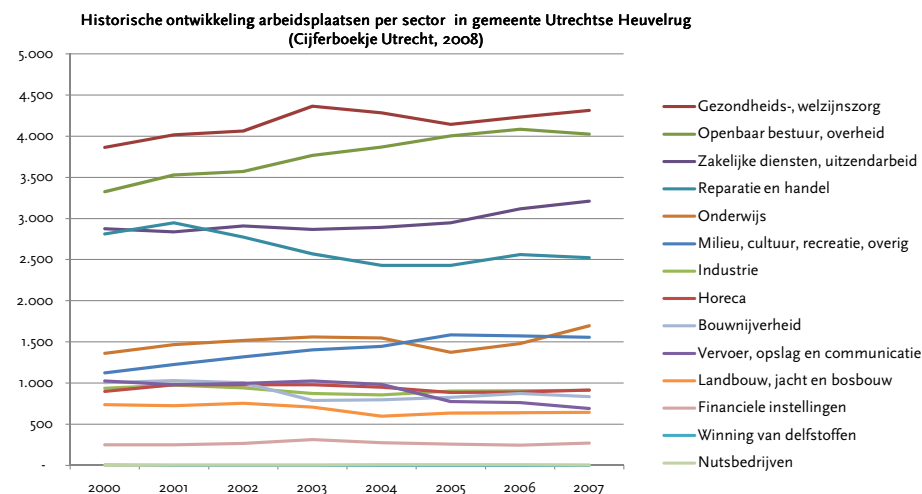
In 2008 waren er in de gemeente 21.282 arbeidsplaatsen, verdeeld over 3.820 bedrijfsvestigingen. Een groot gedeelte

van deze banen is te vinden in de sectoren overheid, zorg en zakelijk. Het economisch zwaartepunt ligt aan de westzijde van de gemeente. Van de arbeidsplaatsen is driekwart geconcentreerd in Driebergen en Doorn, in ongeveer de helft van het aantal vestigingen. Grofweg verloopt het karakter van de bedrijvigheid van grootschalig bij station Driebergen-Zeist naar kleinschalig in Amerongen. Maar een klein gedeelte (6%) van de werkgelegenheid is te vinden op de bedrijventerreinen. Bedrijven zijn veelal gevestigd langs de N225, maar ook in de dorpen en de buitengebieden zijn er volop economische activiteiten.

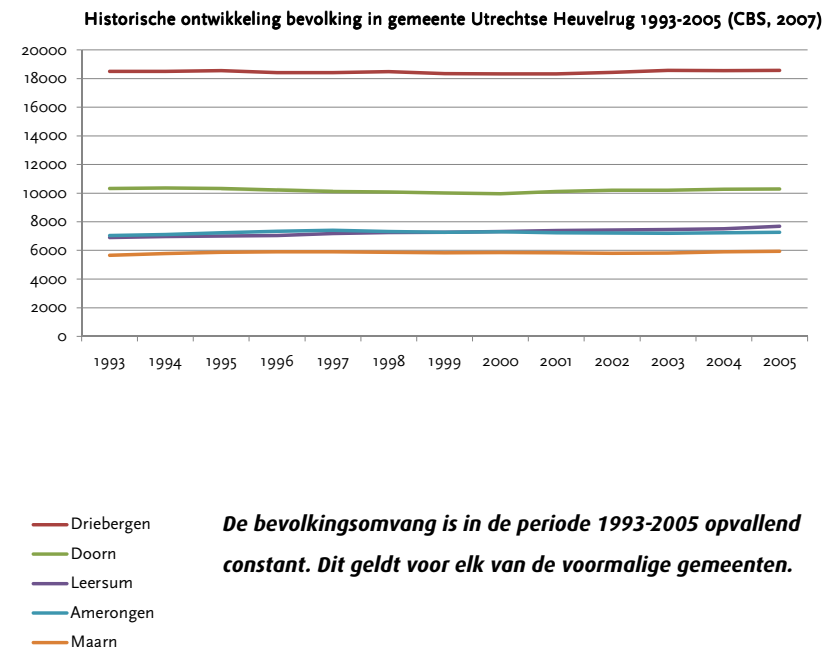
Kwantitatief matchen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt maar matig. Dagelijks pendelen circa 9.000 personen de gemeente in (bron: Rabobank 2006). Van de ruim 21.000

arbeidsplaatsen worden slechts 12.000 ingevuld door inwoners van de gemeente en 35% (6.800 personen) van de werkende beroepsbevolking oefent zijn werk uit buiten de gemeente. Binnen de grenzen van de huidige gemeente reizen ongeveer 1.500 personen dagelijks van woon- naar werklocatie tussen de dorpen (bron: Economisch Beleidsplan).

Opvallend is het grote aantal ZZP'ers (Zelfstandigen Zonder Personeel) in de gemeente. Met meer dan 1.300 ZZP'ers komt dit neer op 27 ZZP'ers per 1.000 inwoners; landelijk waren er medio 2007 20 ZZP'ers per 1.000 inwoners. Daarnaast zijn er nog een kleine 500 tweepersoonsbedrijven in de gemeente.



De werkgelegenheid wordt in de gemeente Utrechtse Heuvelrug met name gevormd door de sectoren gezondheids- en welzijnszorg, openbaar bestuur en overheid, zakelijke dienstverleningen reparatie en handel. Opvallend is dat de eerste drie niet alleen groot zijn, maar ook een stijgende lijn vertonen.



De bevolkingsomvang is in de periode 1993-2005 opvallend constant. Dit geldt voor elk van de voormalige gemeenten.

2.2 Dorpen

Een korte beschrijving van elk dorp:

Amerongen

Amerongen ligt voor een groot deel op de zuidelijke helling van de Utrechtse Heuvelrug. In 1930 konden de smalle wegen het toenmalig verkeer al niet meer verwerken en werd ten noorden van de toenmalige bebouwing een rondweg aangelegd. Deze weg, een deel van de huidige N225, is nu de scheiding tussen het 'oude' en het 'nieuwe' dorp. Het 'oude'

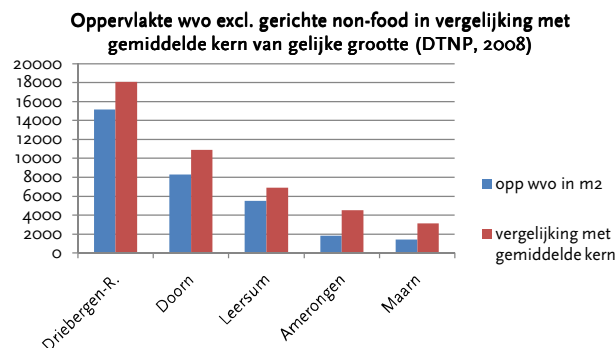
dorp heeft daardoor het karakteristieke van de vorige eeuwen kunnen behouden. De status van 'beschermd dorpsgezicht' zorgt voor de instandhouding van het stratenpatroon en de grote variatie in bebouwing: herenhuizen, (ex-) boerderijen en winkelwoningen in de nabijheid van het kasteel Amerongen.

Doorn

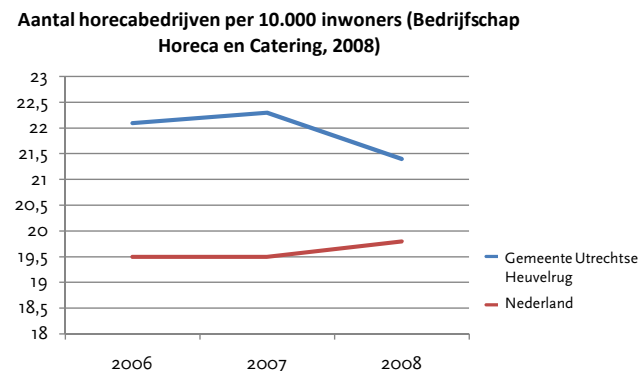
De Utrechtse Heuvelrug kwam in de achttiende eeuw in trek als buitenplaats voor de welgestelden. Zij lieten er grote buitenplaatsen aanleggen. In de loop van de negentiende eeuw

en het eerste kwart van de twintigste eeuw zocht de stedelijke adel onder andere Doorn uit voor vakantie of als plaats voor een tweede huis. Doorn werd een vakantie- en pensionplaats. De aanleg van de trambaan langs de Hoofdstraat droeg hier ook aan bij. Gezien de mooie omgeving, de rust en de frisse lucht is het niet verwonderlijk dat Doorn sanatoria en rusthuizen aantrok. Leverden vroeger de ridderhofsteden en alles wat daarmee samenhang de voornaamste bronnen van bestaan op, nu werden dat de grote buitenplaatsen en de pensions, waarvan veel inwoners van Doorn afhankelijk waren. Momenteel is Doorn een recreatiekern met veel forensen maar ook veel arbeidsplaatsen. En het is de vestigingsplaats van het gemeentekantoor van de gemeente Utrechtse Heuvelrug.

WVO is een maat voor het winkeloppervlak. De gemiddelde kern waarmee vergeleken wordt is bepaald door de omvang van de kern. De categorie 'gerichte non-food' gaat over bouwmarkten en meubelboulevards en is uit de vergelijking gehaald omdat dit type winkel in onze gemeente niet of nauwelijks voorkomt.



De grafiek laat een vergelijking tussen het aantal horecabedrijven per 10.000 inwoners zien in de gemeente Utrechtse Heuvelrug en het Nederlands gemiddelde in de jaren 2006, 2007 en 2008. Let op: deze grafiek begint bij 18 horecabedrijven per 10.000 inwoners.



Driebergen-Rijsenburg

Nadat de Landstraat (nu de Hoofdstraat/N225) in de Franse tijd was bestraat, begon de trek naar de Utrechtse Heuvelrug. De goedkope zandgronden waren geliefd als beleggingsobject en werden met bos ingeplant om ze rendabel te maken. Aanvankelijk met beuken en eiken, later steeds meer met dennen en sparren. Er ontstond op deze manier een complex van goed onderhouden parkbossen, onder meer het Driebergse bos en de buitenplaats Beerschoten-Willinkshof nabij het huidige station Driebergen-Zeist. Vanwege de hele reeks van buitenplaatsen en landgoederen, met grote en kleinere huizen, is het gebied van De Bilt tot Rhenen vanaf die tijd aangeduid als de 'Stichtse Lustwarande'.

In 1931 is Rijsenburg bij Driebergen gevoegd en is de gemeentenaam Driebergen-Rijsenburg gekozen. Hoewel Rijsenburg mede door de latere grote nieuwbouwwijken geheel in Driebergen is opgegaan, is de eigen identiteit bewaard gebleven. Het in Nederland unieke Kerkplein is een beschermd dorpsgezicht.



Dr. Schaepman monument in Driebergen-Rijsenburg



Detail Uilentoren in Leersum

Leersum

De herbebossing in de vorige eeuw bracht veel ontwikkeling naar de Utrechtse Heuvelrug. De dennen en andere bomen dienden voor de bewoners van het gebied als gebruiks- en handelsgoederen. De ongerepte natuur trok veel gefortuneerde gasten richting Leersum. Er kwamen meer pensions en het dorp werd welvarender.

Wie nu Leersum binnenrijdt, ziet een vrolijk en eigentijds dorp waar het goed wonen en recreëren is. Een plaats met een grote saamhorigheid, die terug te vinden is in de talrijke



Gemeentehuis Maarn rond 1943

actieve verenigingen en vrijwilligers en als hoogtepunt het jaarlijkse bloemencorso.

Maarn

Het spoor en de rijksweg A12 lopen al jaren zowel letterlijk als figuurlijk als een rode draad door het Maarnse heden en verleden. De zandwinning bij de Zanderij Maarn speelde een belangrijke rol bij de groei van het dorp. Maarn ligt centraal in het land, is prima ontsloten en beschikt over een treinstation. Maarn is bij uitstek een prachtig dorp om in te wonen en

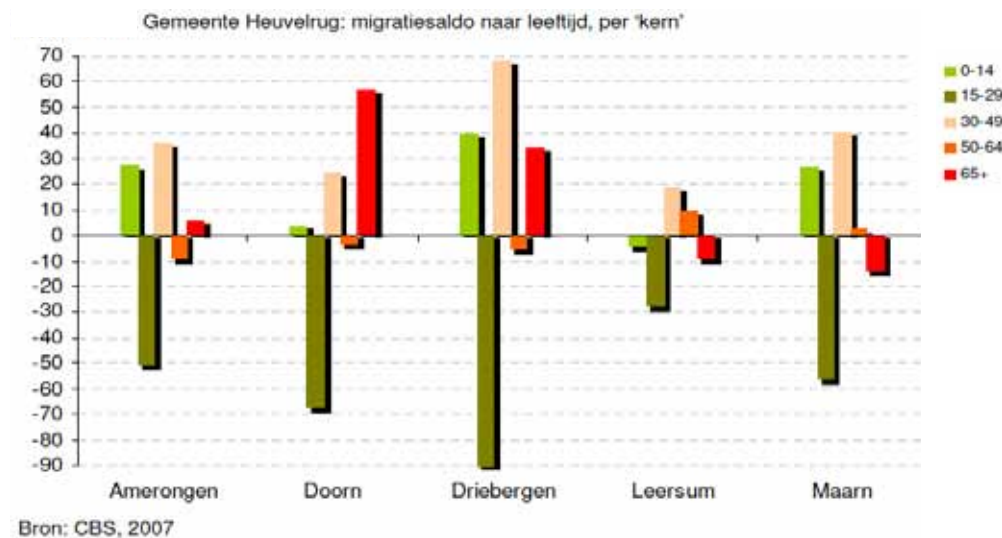
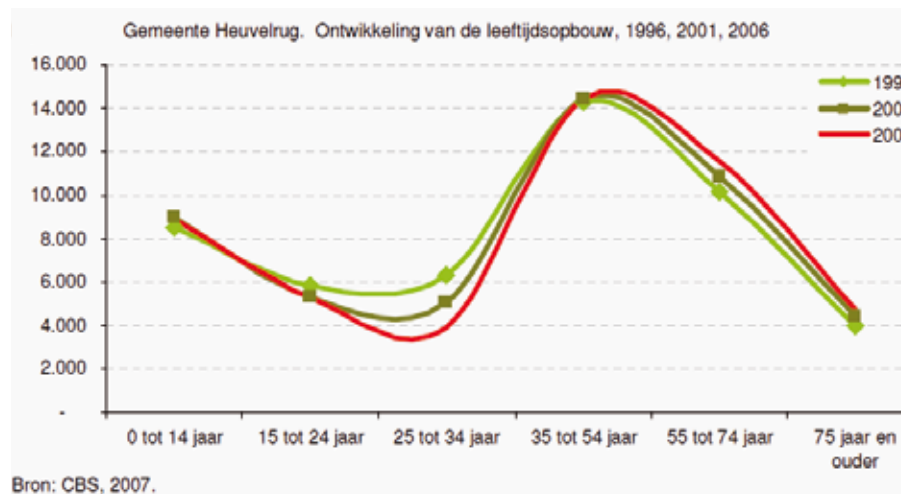
te recreëren. Het karakter van het dorp wordt in hoge mate bepaald door de landgoederen, de schitterende bossen en weilanden. Maarn is een typisch Utrechtse Heuvelrugdorp, maar grenst ook aan de Gelderse Vallei. De inwoners hebben er zich de afgelopen jaren sterk voor gemaakt om het groene en rustige karakter van de plaats te behouden en waar mogelijk te versterken. Maarn is een forensendorp. De ligging aan de A12 en het spoor brengt ook nadelen met zich mee. Vooral geluidsoverlast en de luchtkwaliteit zijn grote zorgen voor de leefbaarheid in het dorp.

Maarsbergen

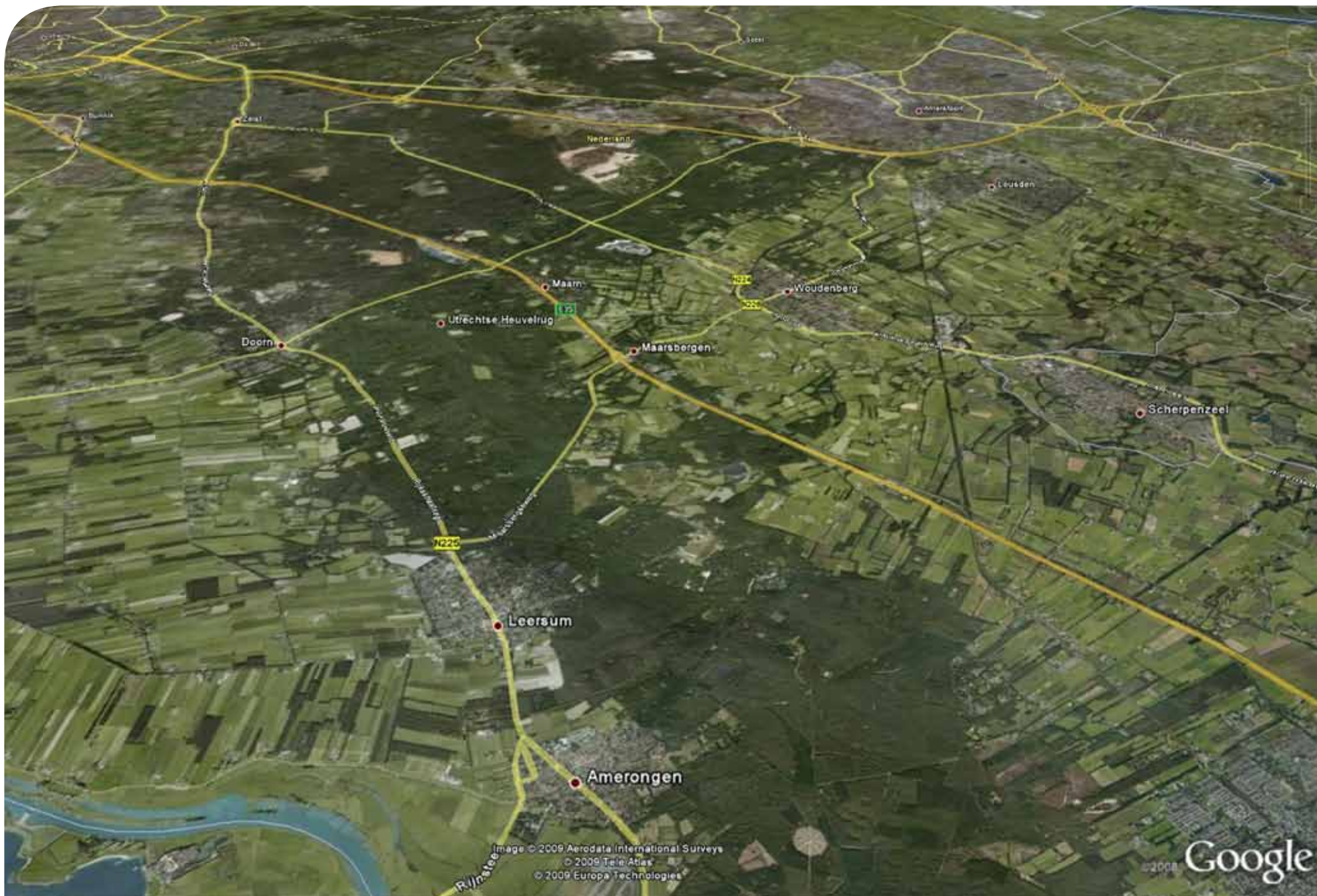
Meerseberch of Meersbargen betekent moerassig land bij een berg. Maarsbergen ligt op het grensgebied van de Utrechtse Heuvelrug en de Gelderse Vallei. De aanleg van de spoorlijn in 1844 zorgde ervoor dat Maarsbergen uit haar isolement kwam. Door het toenmalige station en de bijkomende bedrijvigheid, ontstond een nieuwe kern: een kerk, een school, herberg, enzovoort. Voor 1850 was er bij kasteel Maarsbergen sprake van een kern, de Meersbergse buurt met een tiental boerderijen en enkele woningen. Tot 1 januari 2006 hoorde Maarsbergen bij de voormalige gemeente Maarn.

Overberg

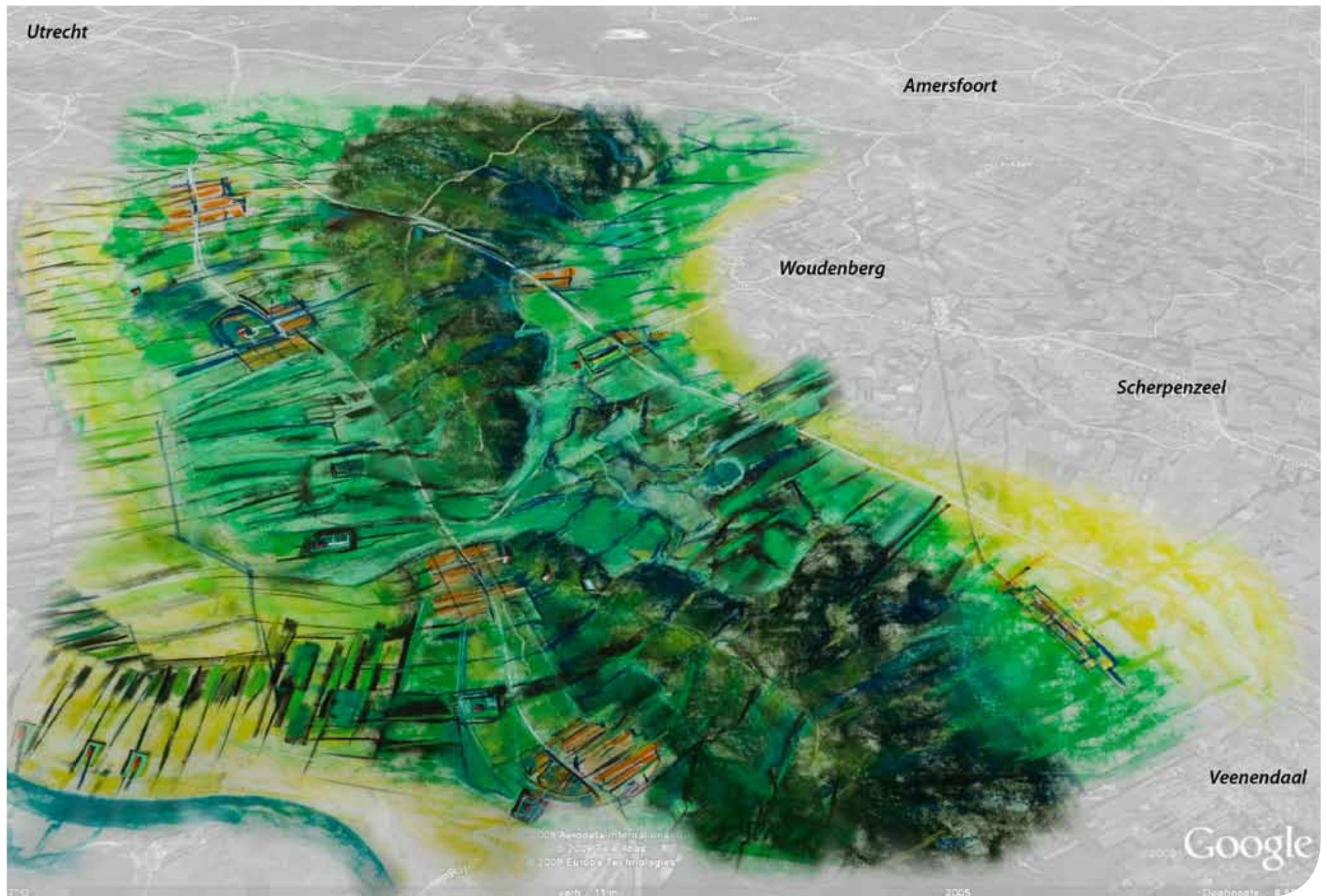
Op de uitlopers van de Utrechtse Heuvelrug in het gebied dat zich uitstrekt naar de Gelderse Vallei ligt Overberg. Een buurtschap dat reeds eeuwen onder namen als 'De Hucht', 'De Groep' en 'De Haar' op de kaart stond. De dorpskern behoorde bij de voormalige gemeente Amerongen en van daaruit gezien lag het 'over de berg', vandaar de naam Overberg. Het dorp is ontstaan in een gebied dat vroeger uit veengronden en heidevelden bestond, waarbij het dorp sterk agrarisch georiënteerd was. Tegenwoordig is Overberg ook een populaire vakantiebestemming, waar op de fiets volop ontdekkingsmogelijkheden zijn.



Deze grafieken uit de Woonvisie laten zien dat vooral de groep jong-volwassenen wegtrekt uit onze gemeente. Uit de grafiek 'ontwikkeling van de leeftijdsopbouw' is te zien dat dit een steeds sterker wordende trend is.



In vogelvlucht richting het noordwesten: luchtfoto van de hele gemeente Utrechtse Heuvelrug



In vogelvlucht richting het noordwesten: de Darthuizerpoort die de Heuvelrug onderbreekt is prominent aangegeven

3. Ambitie

3.1 Motto 'Groen dus vitaal'

Onze ambities en uitgangspunten hebben wij in het recente verleden verwoord in het document 'Visie op de gemeente Heuvelrug: Groen en vitaal in balans' uit mei 2005. Dit document heeft ten grondslag gelegen aan de 'geboorte' van de gemeente Utrechtse Heuvelrug op 1 januari 2006. Citaat:

'De gemeente Utrechtse Heuvelrug is een groene, vitale, leefbare en gastvrije gemeente, met dorpen die een eigen identiteit en cultuurhistorische waarde hebben. De gemeente stelt de inwoner centraal en verleent op een kwalitatief hoog niveau haar diensten.'

Wij zijn een van de groenste gemeenten van Nederland, maar hebben ook een substantiële economische betekenis in kansrijke en groeiende sectoren. We bieden een hoogwaardige woonomgeving met rijk geschakeerde dorpse samenlevingen van hoge kwaliteit. We hebben een van de waardevolste samenhangende cultuurhistorische complexen, maar zijn ook los daarvan een belangrijk toeristisch doel voor velen die in de steden in de Randstad wonen.

Het omgaan met deze uitersten en het vinden van steeds weer de juiste balans is de uitdaging waar we voor staan. Het vinden van deze balans is voor ons een stap op weg naar een duurzame samenleving. En wij willen daarmee een leidende positie in de duurzame ontwikkeling van Nederland innemen. In de regio zullen we een proactieve houding kiezen en onze doelen steeds voorleggen aan andere besturen die ook op of tegen de Heuvelrug liggen.

Natuur, landschap, cultuurhistorie en archeologie zijn samen met de sociale kwaliteit van onze dorpen voor ons het uitgangspunt. Voor wonen, economische ontwikkeling, sport en recreatie is ruimte als dat in het verlengde van het uitgangspunt gevonden kan worden. Omgekeerd willen we graag dat de samenleving vanuit de behoefte aan wonen, werken, sporten en recreëren op zoek gaat naar gebruiksmogelijkheden van ons grondgebied. Want de vitaliteit die daarmee wordt ingebracht, verhoogt de waarde van onze leefomgeving voor iedereen. Dat vraagt in onze complexe omgeving met zoveel waarden creativiteit en maatwerk voor de functies wonen, werken, sport en recreatie. En het vraagt om een standvastige, maar niet dogmatische houding vanuit het oogpunt van natuur, landschap, cultuurhistorie en de samenleving.

Ons motto is: 'Groen dus vitaal'

In dit motto staat 'Groen' in zijn brede betekenis voorop en geeft daarmee tevens onze regionale en landelijke positie aan. Het is allereerst deze positie die we met de structuurvisie op duurzame wijze willen versterken. En dan vooral door het behouden en versterken van de bestaande kwaliteiten. Wij zijn in eerste instantie een beheergemeente en geen ontwikkelingsgebied. Ontwikkelingsvragen staan altijd in het teken van de beste wijze van beheer. Langzame vernieuwing, aandacht voor de bestaande kwaliteiten en richten op maatwerk zijn kenmerken van de bestuurlijke houding die we kiezen. Het grootste deel van het motto 'vitaal' zit immers verankerd in die bestaande kwaliteiten van onze samenleving.

Dit betekent niet dat we een kaasstolp zetten over onze gemeente. We streven naar een stabiel bevolkingsaantal waar-

mee we onze samenleving duurzaam 'vitaal' kunnen houden. Als we naar de economische aspecten van het begrip 'vitaal' in ons motto kijken dan is de boodschap dat ondernemers in onze gemeente (of het nu gaat om inwoners, bouwers, bedrijven, landbouwers of recreatieondernemers) de waarden van natuur, cultuurhistorie en landschap niet moeten bevechten. De door hun gewenste ontwikkelingen moeten juist bijdragen aan versterking van de 'groene' waarden. Uitgangspunt daarbij is dat economie en ecologie elkaar dienen te versterken. We denken met deze aanpak zoveel vertrouwen op te bouwen bij de mensen die hun hart hebben liggen bij natuur, landschap en cultuurhistorie dat die bereid zijn (en blijven) om mee te denken over duurzame ontwikkelingsmogelijkheden (De Utrechtse Heuvelrug Natuurlijk Duurzaam).

Ook in haar sociale aspecten wil onze gemeente 'vitaal' zijn. De gemeente vindt het belangrijk dat de inwoners van de dorpen elkaar vinden op maatschappelijke terreinen en initiatieven ontplooiën voor hun medebewoners en hun dorp. Uitgangspunt daarbij is dat de gemeente ruimte geeft voor initiatieven en ondersteunt waar dat nodig is. De gemeente beschikt over voldoende informatie (gegevens en contacten) om te signaleren waar behoeftes liggen en waar zaken niet zonder hulp van de grond komen. Vitaliteit en leefbaarheid betekenen ook lichamelijk, geestelijk en sociaal welbevinden van mensen. Omgekeerd heeft gezondheid van de inwoners van onze dorpen invloed op de vitaliteit en leefbaarheid van het dorp en de gemeente als geheel.

In de volgende paragrafen werken we twee punten nader uit: kwaliteit van de leefomgeving en onze 'groene' positie in de regio.

3.2 Kwaliteit van de leefomgeving

We streven naar een hoogwaardige kwaliteit van onze leefomgeving. Dit is een bindende kracht in onze gemeente.

Dat leidt tot de volgende deelambities:

- Alleen iets veranderen als het echt een verbetering is ten opzichte van de huidige leefomgeving. En omdat onze leefomgeving al zo aantrekkelijk is, leidt dat tot een houding van **bedachtzaamheid**. Liever nog een keer een discussie voeren dan te snel een beslissing nemen.
- Werken met een **integrale belangenafweging**. Iedere vierkante meter van ons grondgebied is belegd met meerdere waarden. Er is vaak sprake van conflicterende waarden. Een goede afweging kan dus alleen gemaakt worden als belangen integraal worden samengebracht. Zelfs een klein verzoek van inwoners vraagt daarom om een integrale aanpak.
- Een groot belang hechten aan **leefbaarheid en sociale samenhang**. Draagt een ontwikkeling ook echt bij aan de verbetering van de sociale kwaliteiten van de dorpen? Dit uit zich bijvoorbeeld in aandacht voor betrokkenheid van inwoners bij allerlei vraagstukken, want zij weten het meest over die leefbaarheid. De structuurvisie met de vele discussies en het uitgebreide proces is daarvan een voorbeeld. Het uit zich ook in de wijze waarop beleidsinformatie wordt verzameld, waarbij 'het dorp' centraal staat.
- Bijdragen aan een werkelijk **duurzame omgeving**. Een omgeving die voor onze kinderen net zo aantrekkelijk is als voor ons. Altijd een keuze voor het hoogst mogelijke niveau van duurzaamheid als kompas, ook al is het niet altijd voor 100% te realiseren.



Zeilboot op de Rijn, natuurontwikkeling op de voorgrond

Voor de uitwerking van het begrip duurzaamheid in de Uitvoeringsagenda van deze structuurvisie (hoofdstuk 7) hanteren wij de volgende principes die nauw aansluiten op bovenstaande ambities:

We willen een klimaatbestendige gemeente zijn.

Klimaatverandering heeft mogelijk grote consequenties voor de waterhuishouding. Water is een sturend principe in de ruimtelijke ordening. Indien nodig nemen we maatregelen om water te bergen.

Wij koesteren de unieke kwaliteit van landschap, natuur, groen, cultuurhistorie en archeologie in onze gemeente en verbeteren deze waar mogelijk.

We willen een robuuste groenstructuur waarin de cultuurhistorische en archeologische waarden tot hun recht komen. Daarom staan we ruimtelijke ontwikkelingen alleen toe op plaatsen waar ze de groenstructuur niet aantasten en mogelijk zelfs versterken. We zetten in op ecologisch groen en hebben veel aandacht voor water. We nemen maatregelen om oppervlaktewater zichtbaar te maken en schoon te houden, regenwater vast te houden en grondwater te beschermen.

Wij willen een schone, gezonde en veilige gemeente zijn.

Wij streven naar een goede bodemkwaliteit, veel groen en water in de wijken, een goede lucht- en geluidskwaliteit, weinig lichthinder en een schoon en veilig vervoerssysteem.

Wij gaan verspilling tegen.

We zetten in op meervoudig ruimtegebruik, energiezuinig bouwen en inkopen, het gebruik van duurzame materialen en het voorkomen dan wel hergebruiken van afval.

We beoordelen ontwikkelingen in hun brede context, zowel in termen van ruimte als tijd.

Ontwikkelingen staan nooit op zichzelf. Ze hebben invloed op en worden beïnvloed door hun omgeving. Stilstand of achteruitgang kunnen we in bepaalde situaties accepteren als dit uiteindelijk een verbetering teweegbrengt.

Wij willen een economisch vitale gemeente zijn.

Ontwikkelingen moeten een gezonde economische basis hebben. We willen een goed ondernemersklimaat waar instellingen en bedrijven die een duurzame economische ontwikkeling bevorderen tot bloei kunnen komen. We denken dan vooral aan bedrijvigheid in de sector kennis en innovatie, recreatie en toerisme, duurzame landbouw en zorg en wellness. We hechten aan maatschappelijk betrokken ondernemen.

3.3 'Groene' positie in de regio

Wij maken volop deel uit van het functionele systeem van West Nederland. Binnen dat systeem vervullen wij in de Utrechtse regio een aantal specifieke taken: de opvang van mensen in een rustige groene omgeving, de ontwikkeling van een hoofdstructuur voor natuur en de bescherming van waardevolle cultuurhistorie. Andere gemeenten vervullen de taak van bijvoorbeeld de opvang van woningen en weer andere hebben een groot aandeel in het maken van ruimte voor bedrijvigheid.

Om de taken ook goed te kunnen invullen, willen wij toe naar een structuur voor regionale sturing waarin de taken en verantwoordelijkheden, en de lusten en de lasten van deze regionale taakverdeling **integraal** (dus over alle sectoren heen en niet alleen voor wonen en werken) en in samenhang worden

bepaald en vastgelegd. Deze sturing zou zo moeten werken dat wanneer er bijvoorbeeld Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) gerealiseerd moet worden om recreanten met het openbaar vervoer in ons gebied te brengen in plaats van met de auto, dit ook als een regionale verplichting wordt gezien.

We willen daarvoor in de eerste plaats intensiever samenwerken met de Provincie Utrecht. Vooral op de beleidsterreinen van natuur, landschap en cultuurhistorie, maar ook voor



onze vraagstukken op het gebied van de agrarische sector en mobiliteit moeten we, meer dan nu, als overheden samen optrekken. Wij denken dat het beleid daardoor effectiever kan worden omgezet in maatregelen. Ons vertrekpunt is daarbij de structuurvisie.

In de tweede plaats nemen wij deel aan de bestuurlijke samenwerking in de regio Zuidoost Utrecht. Hier wordt een aantal beleidsontwikkelingen tussen gemeenten in de regio op

elkaar afgestemd. Dat is een goede zaak, maar het regionale verband Zuidoost Utrecht is te klein voor de taakverdeling die we hierboven aangeven. Daarvoor is nadrukkelijke directe samenhang met de Stadsregio Utrecht (BRU) en bijvoorbeeld de NV Utrecht (Noordvleugel Utrecht) noodzakelijk. Een goed voorbeeld is de samenwerking voor de mobiliteitsaanpak voor de ring Utrecht en driehoek Amersfoort (het zogenaamde 'VERDER' programma). We willen bij de uitwerking van de Uitvoeringsagenda van de structuurvisie onderzoeken hoe we

de samenwerking vanuit de regio Zuidoost Utrecht ook voor andere beleidsterreinen kunnen uitbreiden.



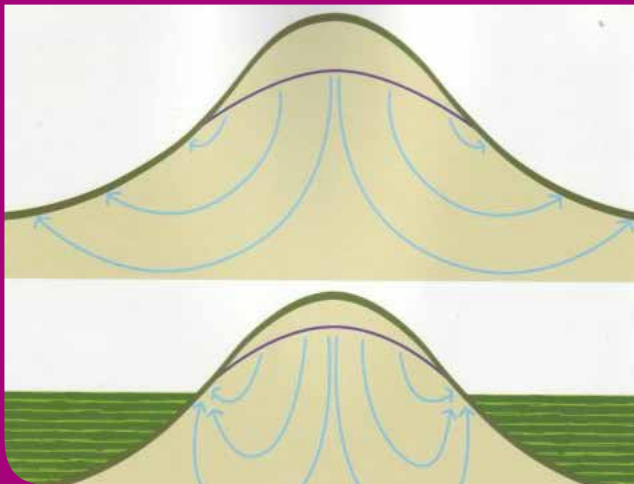
Raadzaal gemeentekantoor Doorn

Intermezzo: Gradiënten in onze gemeente

De bijzondere omgevingskwaliteiten van de gemeente Utrechtse Heuvelrug zijn niet in eerste instantie gebonden aan de Utrechtse Heuvelrug zelf, maar vooral aan de overgangen van het gebied naar het lage land: de gradiënten. Op deze overgangen ontstaat namelijk onder invloed van de hoogteverschillen en de grondwaterstromen, een baaiert aan milieuomstandigheden die nu en in het verleden de basis voor bijzondere natuur-, landschaps- en cultuurhistorische waarden zijn.

Deze analyse zal ingrijpende gevolgen hebben voor de ruimtelijke keuzes die wij in de komende jaren zullen maken.

De motor achter de omgevingskwaliteiten is het water dat uit de Utrechtse Heuvelrug geperst wordt en aan de voet ervan uitstroomt.

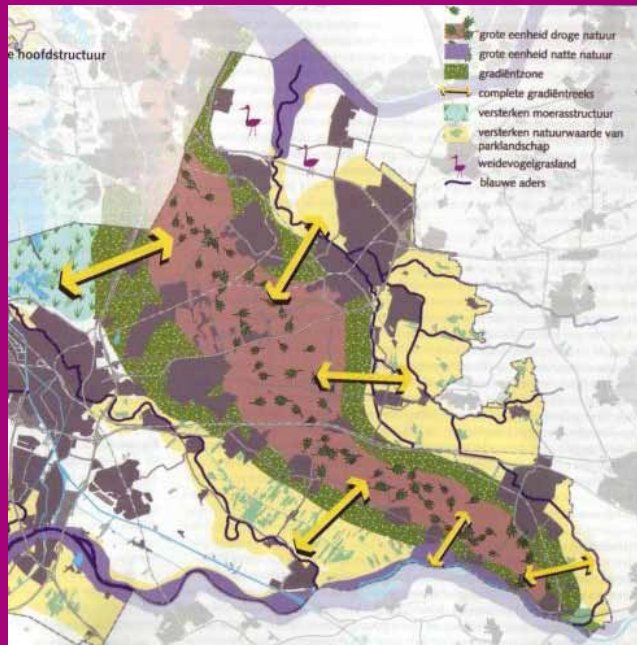


Omdat de hellingen van de Utrechtse Heuvelrug niet overal even steil zijn, is daar veel variatie te vinden.

Hierdoor ontstaan op korte afstand heel verschillende milieuomstandigheden die altijd al aanleiding zijn geweest voor grote verschillen in gebruik, zoals deze oude kaart laat zien.



Aan de voet van de Utrechtse Heuvelrug ligt een zone waar de grootste verschillen op korte afstand voorkomen. Dat laat deze kaart voor natuur goed zien.

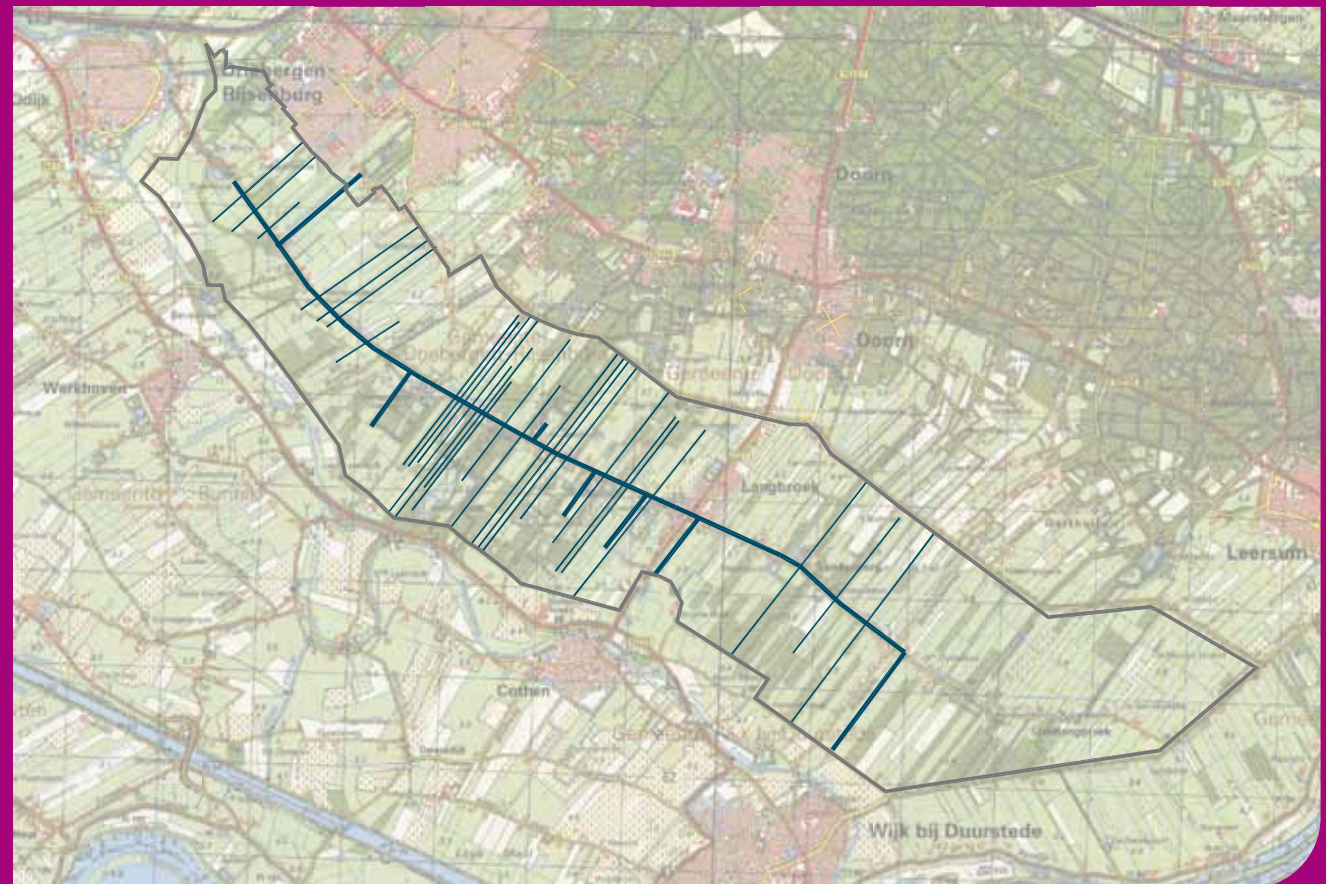


En dat is ook de zone waar de meeste landgoederen liggen.



En waar op die landgoederen vaak bijzondere zichtlijnen gecreëerd zijn om zoveel mogelijk gebruik te maken van de diversiteit in het landschap.

Ook de lage gebieden aan weerszijden van de Utrechtse Heuvelrug zijn zo bijzonder, omdat deze gebieden uiterst nat zijn en daarop moeten worden ingericht, zoals het Langbroekerweteringgebied.





4. Ontwikkelingsrichting 2030

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staat de vraag centraal met welke bril we naar de toekomst kijken: wat is de ontwikkelingsrichting 2030 van de gemeente Utrechtse Heuvelrug? We benaderen de ontwikkelingsrichting vanuit twee invalshoeken: gemeentebreed en via een indeling in verschillende gebieden. Op deze manier kunnen we werken op verschillende schaalniveaus die enerzijds goed inspelen op de noodzakelijke samenhang voor optimaal beheer van onze gemeente als geheel en anderzijds recht doen aan de grote verschillen tussen gebieden in onze gemeente.

Voor de gemeentebrede invalshoek werken we met thema's. Het kiezen van die thema's is een belangrijke stap in het ontwikkelen van beleid. In een structuurvisie is dat extra lastig, maar belangrijk, omdat de thema's inspelen op iets dat nog ver weg ligt in de toekomst, tamelijk abstract is of over hele grote gebieden speelt.

Wij kiezen in de structuurvisie voor zes thema's die een breed terrein bestrijken. Wij hebben immers als beheergemeente niet één specifiek opgave die er uit springt. De volgorde van de thema's weerspiegelt de algemene houding **'groen dus vitaal'**: eerst de groene en cultuurhistorische opgaven, dan die van mobiliteit en leefbaarheid en tenslotte de meer economische opgaven. Met de keuze van deze zes thema's geven we evenwichtig sturing aan de realisatie van de structuurvisie.

We willen sturing geven aan de ontwikkelingsrichting voor de verschillende geografische samenhangende gebiedsdelen (zones). De structuurvisiekaart die hiervoor is ontwikkeld, heeft een landschappelijke onderlegger en is gebaseerd op versterking van de bestaande situatie en op de hieraan gekoppelde gemeentebrede thema's. Daarmee legt deze kaart dus ook een deel van de ontwikkelingsrichting vast.

De wijze waarop we de ontwikkelingsrichting 2030 in de komende jaren willen realiseren wordt in de hoofdstukken 5

en 6 uitgewerkt. In hoofdstuk 5 werken we de thema's uit en in hoofdstuk 6 de gebiedsgerichte benadering (inclusief de dorpen) met de structuurvisiekaart.

Uitgangspunt voor de ontwikkelingsrichting 2030 van onze gemeente is het bestaande (rijks- en provinciale) beleid zoals (onder andere) weergegeven in de provinciale structuurvisie en het Reconstructieplan Gelderse Vallei/Utrecht-Oost. De vigerende Ehs-kaart maakt onlosmakelijk deel uit van de structuurvisie. Dit beleid ondersteunen wij en werken we in deze structuurvisie verder uit. Waar nodig wordt dit beleid aangehaald, maar we leggen het accent in deze structuurvisie vooral op de specifieke belangen van onze gemeente. Indien noodzakelijk geven we expliciet aan waar we in de toekomst tot aanvullingen op het bestaande beleid willen komen.





4.2 De zes gemeentebrede thema's

4.2.1 Thema 1: Natuur over de heuvels

Opgaven:

- *Het realiseren van samenhang tussen de Utrechtse Heuvelrug en de lage natte gebieden aan weerszijden daarvan;*
- *Realiseren van een 'hele' Utrechtse Heuvelrug in de lengterichting;*
- *Het realiseren van de bestaande Ehs (Ecologische hoofdstructuur) en het uitwerken van de Ehs-'overig' gebieden.*

De gemeente Utrechtse Heuvelrug is medehoeder van één van de belangrijkste natuurlijke landschappen van Nederland. Dat legt een verantwoordelijkheid bij ons neer die we graag op ons willen nemen. De belangrijkste opgave die we zien is om een zo robuust mogelijke groene structuur te ontwikkelen voor natuur, cultuurhistorie en landschap die de hele gemeente omvat en doordringt.

Wij willen de lengterichting van de Utrechtse Heuvelrug zoveel mogelijk 'helen'. De versnipperende werking van bijvoorbeeld wegen moet daarvoor worden verkleind. In flankerend beleid moet daarop worden ingespeeld (sport, recreatie, cultuurhistorie, verkeer). In de uitvoering van deze opgave zijn wij één van de overheidspartijen naast de aangrenzende gemeenten zoals Zeist en Rhenen, de Provincie Utrecht en het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug. Lopende initiatieven vanuit het Streekplan en het Nationaal Park, zoals het ontsnipperingsbeleid en de introductie van schapen op de Utrechtse Heuvelrug, passen in deze hoofdlijn.

Op de gradiënt van de Utrechtse Heuvelrug willen we een aantal doorgaande zones voor natuur veiligstellen en ontwikkelen. Binnen de bestaande begrenzing van de Ehs willen we de natuurstructuur optimaliseren, waarbij de belangen van andere sectoren worden meegewogen. We willen geen uitbreiding van de Ehs, maar bekijken wel of we ook buiten de Ehs waar wenselijk en mogelijk de natuurstructuur kunnen verbeteren. In dat geval door initiatieven te stimuleren en bij (her-) ontwikkelingen in het gebied te streven naar versterking van deze structuren. Zo ontstaat geconcentreerde aandacht voor de kansrijke natuurgebieden. Ook hier werken we samen met andere overheden, maar onze rol zal groter dan die van de andere overheden zijn omdat de belangentegenstellingen vaak heel lokaal zijn.

Met de Provincie en andere partijen willen we de Ehs-'overig' gebieden daadwerkelijk realiseren. Daartoe willen we binnen de uitgangspunten van de provinciale structuurvisie (het Streekplan) de voorgestelde begrenzingen binnen de zoekgebieden evalueren en definitief binnen de zoekgebieden de beste begrenzing van dit deel van de Ehs vaststellen. Verdere uitbreiding van de Ehs is wat ons betreft niet aan de orde. Het is onze ambitie om uiteindelijk toe te werken naar een situatie waarin deze specifieke legenda-eenheid Ehs-'overig' geheel gaat verdwijnen. We willen hiermee duidelijk krijgen welke gebieden echt voor de Ehs veiliggesteld moeten worden en op welke Ehs-'overig' gebieden de Ehs-aanduiding kan verdwijnen. Dit zal met name voor agrarische gronden die nu onder de aanduiding Ehs-'overig' vallen, duidelijkheid scheppen.



4.2.2 Thema 2: Op de schouders van ons erfgoed

Opgaven:

- *Het behouden en geven van betekenis aan de grote rijkdom aan cultuurhistorisch erfgoed die onze gemeente kent;*
- *De Stichtse Lustwarande versterken en toeristisch aantrekkelijk maken.*

Deze opgave strekt zich uit over de archeologie, het cultuurlandschap en de monumenten. Er zijn vele dilemma's en vragen rond ons erfgoed. Niet alleen in relatie tot de culturele identiteit van onze gemeente, maar ook hele praktische, zoals wat de beste manier van instandhouding en (her-) gebruik is.

Ons gebied is rijk aan archeologische overblijfselen. Het bewaren, maar vooral ook zichtbaar maken van deze overblijfselen is onze verantwoordelijkheid. De rijkdom aan archeologie biedt onze gemeente de mogelijkheid dit als kans te benutten. Door archeologie vroegtijdig in ruimtelijke processen in te brengen kan een goede vertaling plaatsvinden in ruimtelijke ontwikkelingen.

De Stichtse Lustwarande en de kastelen in het Langbroekerweteringgebied zijn een van de belangrijkste historische landgoederensembles van Nederland. Samen met de Vechtstreek en delen van de Veluwezoom vormen ze de top drie van de Nederlandse cultuurhistorie buiten de steden. Delen van de Stichtse Lustwarande zijn bewust in samenhang ontworpen, in opdracht van vermogende mensen die kwaliteit hoog in het vaandel hadden en er een totaallandschap van maakten. Diverse dorpen hebben zeer karakteristieke dorpsgezichten die behouden dienen te blijven.

Het is onze maatschappelijke opgave om de bestaande kwaliteiten op de juiste wijze te beheren en nieuwe omgevingskwaliteiten toe te voegen waar we daarvoor echte mogelijkheden zien. We moeten daarbij afwegen of de beeldkwaliteit in evenwicht is met natuur, economie en de historie. Uiteindelijk is de opgave om voldoende vertrouwen in ons eigen kwaliteitsgevoel te krijgen.

Particuliere bewoning van landgoederen geniet de voorkeur. Als dat niet lukt, gaan we voor publieke gebruiksmogelijkheden van gebouwen en terreinen op zoek naar (inter-) nationale voorbeelden van goed gebruikte landgoederen waar de historie sturend is. Dit richt zich op gebouwde elementen op de landgoederen en op de beste combinatie cultuurlandschap en natuurlandschap. Nieuwe landgoederen spelen een belangrijke rol in het kader van groene compensatie en ontwikkeling van landschappelijke waarden.

Vanuit het project Agenda 2010 van de Provincie Utrecht zijn in de afgelopen jaren activiteiten uitgevoerd gericht op profilering van de Stichtse Lustwarande. Hoewel dit zinvol is geweest, heeft het nog niet geleid tot een algemeen bekende en gedragen ambitie die in een paar woorden aangeeft waar het naartoe moet met de waardevolle cultuurhistorie in ons gebied.



4.2.3 Thema 3: Duurzaam bereikbaar

Opgaven:

- *Versterken openbaar vervoer, stimuleren fietsgebruik en beïnvloeden reisgedrag;*
- *Ontwikkelen stationsgebied Driebergen-Zeist en stationsgebied Maarn;*
- *De gemeente op langere termijn duurzaam bereikbaar hebben en houden;*
- *Regionaal verkeer verleiden om onze gemeente heen te rijden.*

Wij willen de bereikbaarheid en verkeersdoorstroming verbeteren. Tegelijkertijd willen we verkeer en vervoer duurzamer maken, zodat het leefklimaat erop vooruit gaat en daarmee de aantrekkelijkheid voor inwoners, recreanten en ondernemingen. Ook willen we innovatieve projecten stimuleren die uitgaan van het duurzame principe en uitkiender omgaan met energie, zodat een bijdrage wordt geleverd aan het oplossen van het klimaatprobleem.

De mobiliteitsbehoefte zal in de komende jaren naar alle waarschijnlijkheid alleen nog maar toenemen. Mobiliteit op zich is een positief teken van dynamiek en vitaliteit. Maar een hogere mobiliteit kan niet met auto's worden gerealiseerd, daar is in onze gemeente geen (milieu-) ruimte voor. Onze strategie is dan ook om het openbaar vervoer en het gebruik van de fiets aantrekkelijk te maken en de autobereikbaarheid op peil te houden. De totale bereikbaarheid neemt daardoor toe.

De overheid kan het reisgedrag van mensen beïnvloeden. Wij zetten daarom in op verbetering van mobiliteitsketens. Het combineren van verschillende vormen van vervoer maakt het mogelijk om ieders sterke punten optimaal te benutten. Openbaar vervoer (bus en trein) moet zo veel mogelijk worden ingezet op grotere afstanden (meer dan tien kilometer) en de fiets op korte afstanden (minder dan tien kilometer) en/of als voor- en natransport van het openbaar vervoer. Door de opkomst van de elektrische fiets, kan de fiets ook een rol van betekenis gaan spelen bij verplaatsingen van meer dan tien kilometer. Op dit soort ontwikkelingen zullen wij ons zo goed mogelijk instellen en hiervoor de infrastructuur geschikt maken. De stationsgebieden bij Driebergen-Zeist en Maarn worden in dit licht herontwikkeld.

De automobiliteit moet op een zodanige manier afgewikkeld worden dat er zo min mogelijk overlast ontstaat in de leefomgeving. Autoverkeer dient dan ook zo snel mogelijk gebruik te maken van de infrastructuur die hiervoor het meest geschikt en ingericht is (of wordt). In onze gemeente zijn dat de rijksweg A12 en de N-wegen. Maar zowel de rijksweg als de N-wegen in onze gemeente doorkruisen vele dorpen en hebben daarmee grote (negatieve) invloed op de leefbaarheid in de dorpen. Om deze reden willen we doorgaand verkeer zoveel mogelijk verleiden dan wel geleiden om routes te kiezen buiten om onze gemeente heen die minder overlast geven voor de leefbaarheid in de woonomgeving. We nemen dan ook maatregelen om doorgaand verkeer door onze gemeente zoveel mogelijk te ontmoedigen waardoor minder overlast optreedt voor de leefbaarheid in onze woonomgeving. Dit zal ons uitgangspunt zijn in regionale visies en bij overleggen.

De verkeersassen binnen de dorpen dienen op een zodanige manier ingericht te worden dat er sprake is van een beheerste doorstroming zonder een aantrekkelijk alternatief te worden voor de A12. De veilige bereikbaarheid van voorzieningen voor sport en dergelijke is een belangrijk aandachtspunt. Samen met andere overheden vindt nader onderzoek plaats naar de meest duurzame oplossingen voor langere termijn (netwerkstudie). Zie paragraaf 5.2.3 voor een nadere omschrijving van de netwerkstudie.

Het grootste positieve effect op mobiliteit kunnen we bereiken als bezoekers, forensen en anderen op voorhand hun reisgedrag zouden aanpassen en een alternatief voor de auto zouden kiezen. Verbetering van het openbaar vervoer en fietsvoorzieningen is hiervoor nodig. Door middel van beleid, voorlichting en educatie kan de samenleving aangemoedigd worden betrokken te kiezen voor duurzame mobiliteit.



4.2.4 Thema 4: Leefbare dorpen

Opgaven:

- *Versterken eigen identiteit per dorp;*
- *Levendige dorpsharten behouden en versterken met samenhang in wonen en voorzieningen voor jong en oud.*

De inwoners van onze gemeente voelen zich erg verbonden met het specifieke dorp waar ze wonen. Elk dorp kent een eigen identiteit. Er is een bloeiend verenigingsleven en er wordt veel aan sport gedaan. Het meedoen aan vrijwilligerswerk ligt op hoog niveau. Uit een enquête onder de inwoners die in 2006 over dit onderwerp is gehouden, blijkt dat men in het algemeen tevreden is over de leefbaarheid van de dorpen.

We weten allemaal dat het niet alleen goed wonen en werken is in onze gemeente omdat de omgeving zo mooi is, maar ook omdat we dat in sterke en levensvatbare dorpen doen. Ons beleid is gericht op instandhouding en versterking van de leefbaarheid, sociale samenhang en identiteit van alle zeven dorpen. Dat gaat niet vanzelf. Er zijn namelijk sluipende ontwikkelingen die de kracht van de dorpen aantasten en er zijn nieuwe mogelijkheden om die kracht te vergroten.

Aantasting van de kracht kan worden veroorzaakt door bevolkingsdaling (we zullen in de gaten moeten houden of de bevolking op peil blijft met het huidige woningbouwprogramma), scheefgroei van de bevolkingssamenstelling (vergrijzing, hogere inkomensgroepen), specialisatie en opschaling van de aanbieders van voorzieningen (winkels, zorg, scholen, enzovoort), hogere eisen van de consument en algemene maatschappelijke individualisering. Verder is het zaak om oog

te houden voor de zwakkere groepen. Voor ouderen, gehandicapten en minima kunnen er belemmeringen zijn om volledig te profiteren van de voorzieningen.

Kansen ontstaan door bij overheidsinvesteringen aandacht te hebben voor versterking van de sociale samenhang in de dorpen. Hierbij denken we aan woonservice (zorg-) zones, brede scholen, cultuurhuizen, sportvoorzieningen in combinatie met onderwijs, gezondheidscentra en centrumplannen. Maar nieuwe kansen ontstaan ook omdat arbeidspatronen veranderen (er gaan meer mensen thuis werken, en de vraag naar zorg neemt toe), er steeds meer actieve ouderen komen en de welvaart nog steeds toeneemt waardoor nieuwe voorzieningen mogelijk en rendabel kunnen worden. Een restaurant waar voorheen vooral een biefstuk werd geserveerd kan zich bijvoorbeeld specialiseren tot tapasbar, en een ander richt zich misschien op 'ecologisch eten'. Zo groeit de variatie en toegevoegde waarde in de restaurants samen met het ontstaan van een eetcultuur.

Wij zien in het voorgaande twee opgaven.

De eerste opgave is het behoud van de eigenheid van ieder dorp en dat ook dorpsgericht invullen. Dit heeft deels een ruimtelijke dimensie (waar ontwikkelen we wat en hoe ziet het eruit?) en deels een sociale dimensie. De leefbaarheid en sociale samenhang van de dorpen wordt grotendeels bepaald door de behoeften van de inwoners. In de ideale situatie voelen alle inwoners een band met het dorp, weten ze elkaar te vinden als dat nodig is en geven ze signalen af als de steun van de gemeente gewenst is. Daarbij heeft de gemeente ook haar wensen. Wij willen een gezonde, veilige, duurzame omgeving bieden voor alle bewoners. Als gemeente hebben we daarbij een bijzondere rol voor de jongeren, ouderen, gehan-

dicapten en de minima. Cultuur is een belangrijke verbindende schakel tussen mensen. Kunst in de openbare ruimte draagt bij aan de herkenbaarheid van de gemeente. We willen ruimte bieden aan (breedte-) sport.

De tweede opgave is om deze behoeften en wensen bij elkaar te brengen door herkenbare en bruisende dorpsharten te ontwikkelen, waarbij voorzieningen zoveel mogelijk geconcentreerd zijn in 'centrumgebieden'. Het beleid voor de wijken wordt gericht op een goede woonfunctie (met werken aan huis) terwijl we in de centrumgebieden functies gaan concentreren en combineren: wonen, winkels, zorg, bestuur, scholen, cultuurhuizen, horeca, enzovoort.

In de huidige situatie wordt de leefbaarheid van de dorpen enigszins aangetast door de doorsnijding van de dorpen door infrastructuur. Zowel de bundel van de A12 en het spoor door en langs de dorpen Driebergen-Rijsenburg, Maarn en Maarsbergen evenals de N225 en N227 in verschillende andere dorpen zorgen voor leefbaarheidsproblemen. De betreffende wegen zorgen voor geluidsoverlast, verslechtering van de luchtkwaliteit, barrièrewerking (mogelijkheid tot oversteken) en aantasting van de verkeersveiligheid. Voor de verbetering van deze fysieke vorm van leefbaarheid is het van belang dat het autoverkeer niet nog verder toeneemt.



4.2.5 Thema 5: Vrije tijd op de Utrechtse Heuvelrug

Opgaven:

- *Duurzaam versterken natuurgerichte vormen van dagrecreatie en verblijfsrecreatie;*
- *Ontwikkelen cultuurhistorisch gerichte vormen van recreatief medegebruik;*
- *Ruimte vinden voor sport.*

De groene positie van onze gemeente in de regio verlangt van ons dat we openstaan voor iedereen. De consequenties hiervan moeten wij in goede banen leiden en daarom willen we inzetten op een duurzame manier van recreatie en toerisme.

Wij zijn veruit de belangrijkste toeristisch/recreatieve bestemming in de Provincie Utrecht als het gaat om het niet-stedelijke toerisme en de recreatie. Recreatie en toerisme leveren dan ook een belangrijke bijdrage aan de economie. Daarnaast wonen onze inwoners niet voor niets hier; zij maken veel gebruik van de mooie omgeving. Recreatie is een groot maatschappelijk belang dat vergelijkbaar is met het belang van de natuur in ons gebied. Wij vinden dan ook dat toerisme, sport en recreatie niet ten koste mogen gaan van natuur. Maar ook niet ten koste van cultuurhistorie en de leefbaarheid in de kernen. Hieruit volgt een complexe opgave. Wij denken echter dat de tegenstelling niet zo groot is als deze op het eerste gezicht lijkt, mits we ons richten op bezoekers met respect voor natuur en cultuur. We zoeken hierbij naar het juiste evenwicht tussen mogelijkheden voor dagrecreatie (waarvoor geen echte alternatieven bestaan in de wijde omgeving) en verblijfsrecreatie.

We zetten in op het duurzaam versterken van natuurgerichte vormen van recreatie die aansluiten bij de mogelijkheden en beperkingen van het Nationaal Park en de lage gebieden aan de rand van onze gemeente. Daarnaast bevorderen we recreatief medegebruik van onze landgoederen door het stimuleren van cultuurhistorische vormen van recreatie. Voor de verblijfsrecreatie stimuleren we een hoogwaardige en duurzame doorontwikkeling. Hierbij realiseren we ons dat binnen de Ehs geen sprake kan zijn van netto uitbreiding van het oppervlak van terreinen voor verblijfsrecreatie. De gemeente is er een voorstander van dat de gemeenten op de Utrechtse Heuvelrug als eenheid de toeristische markt op gaan. Wij hebben daarom gekozen voor versterking van ons recreatieve en toeristische product in regionaal verband: de regio Utrechtse Heuvelrug. Dit geldt ook voor de promotie van de zakelijke markt: de congres- en vergadercentra.

De sport beschikt in onze gemeente over een aantal goede basisvoorzieningen verspreid over alle dorpen. Wij stellen ons tot doel het huidige aanbod in stand te houden en waar nodig af te stemmen op de veranderende vraag. Bij toekomstige ontwikkelingen onderzoeken wij mogelijkheden voor clustering van accommodaties per dorp, combinaties van sportaccommodaties met bijvoorbeeld scholen en mogelijkheden voor intensiever gebruik van de huidige ruimte (bijvoorbeeld aanleg van kunstgrasvelden en medegebruik door onder andere kinderopvang).

Er is echter ook een aantal vraagstukken aangaande uitbreiding en/of verplaatsing van accommodaties aan de orde. De behoefte aan sportvoorzieningen wordt aangegeven door de sportverenigingen en individuele sporters. Voor een evenwicht

tige spreiding van deze sportvoorzieningen over de dorpen en de behoefte per dorp zal een visie ontwikkeld worden. Hierbij zal ook het onderzoek naar het aantal en de omvang van de zwembaden worden betrokken. Er zijn belangrijke raakvlakken met andere elementen in de structuurvisie zoals onder andere het ruimtegebrek, de verkeersbewegingen door vooral de jeugd, de verkeersveiligheid en de noodzaak van het multifunctioneel gebruiken van sportaccommodaties door onder andere onderwijsinstellingen. In deze visie speelt de (veilige) bereikbaarheid van de accommodaties voor gebruikers een grote rol. Nieuwe sportlocaties dienen bij voorkeur langs de N225 worden ontwikkeld in verband met de bereikbaarheid met openbaar vervoer.

De behoefte aan sportvoorzieningen wordt verder bepaald door de ambitie om ons sportieve imago te versterken. De gemeente kan ruimte geven aan nieuwe en moderne vormen van sportbeoefening voor onder andere atletiek (atletiekbaan) en een klimwand of klimbos in bijvoorbeeld het Doornse Gat. Ook kan door het creëren van moderne (over-) capaciteit van bijvoorbeeld een sporthal, zwembad of sportpark een regionale behoefte worden ingevuld. Onze gemeente krijgt zo een rol in regionale, landelijke of internationale sportevenementen, waardoor het sportieve imago zal toenemen.

Ontwikkelingen op sportgebied vragen om structuuraanpassingen op de lange termijn, niet alleen in de omvang en de locaties van sportvoorzieningen, maar ook in het gebruik van de openbare ruimte. Het grondgebruik staat de komende tien jaar al onder druk, omdat bestaande locaties onvoldoende uitbreidingsmogelijkheden hebben of de sportvoorzieningen om andere redenen moeten worden verplaatst.



4.2.6 Thema 6: Maatwerk voor wonen en werken

Opgaven:

- *Woningbouwprogramma inbreidingslocaties uitvoeren;*
- *Maatwerk voor wonen en werken binnen het saldo van de 'rode' contouren;*
- *Duidelijkheid scheppen voor een duurzame toekomst van de agrarische sector;*
- *Binnenhalen van één onderwijsinstelling en één kennisinstelling van nationaal niveau.*

Onze omgeving is prachtig en onze dorpen zijn sterk. Daar- onder borrelt het van ondernemingslust. En de dynamiek die daarmee wordt voortgebracht hebben we nodig om onze dorpen sterk te houden, onze regionale rol waar te maken en onze samenleving in stand te houden. De opgave is om onze waarden in stand te houden en te versterken en toch ruimte en mogelijkheden te vinden voor beheerste dynamiek in deze omgeving. Daarbij moeten we de druk weerstaan om als potentiële ontwikkelingslocatie te gaan dienen. Dat kunnen we alleen maar doen door ons groene duurzame imago verder te ontwikkelen en beleidsmatige randvoorwaarden te scheppen. De voorlopers bij onze eigen inwoners moeten we naar voren schuiven en we moeten bijvoorbeeld de juiste maatschappelijke en commerciële ondernemers aantrekken.

We streven naar een stabiel bevolkingsaantal en naar een redelijk evenwichtige verdeling van bevolkingsgroepen in leeftijd, inkomen en opleiding. Daarmee kunnen we onze samenleving sociaal en functioneel duurzaam in stand houden. We bouwen binnen onze gemeente alleen voor de behoefte van onze eigen inwoners. De focus ligt daarbij op groepen die moeilijk een passende woning kunnen vinden. Het is van groot

belang dat we voldoende blijven bouwen binnen de 'rode' contouren van de dorpen om ze vitaal te houden en draagvlak te geven voor het voorzieningenniveau. Ons uitgangspunt is om bij deze ontwikkeling de 'rode' contouren rond de dorpen niet uit te breiden. Met het huidige woningbouwprogramma van ongeveer 1.400 woningen kunnen we met deze doelstellingen de komende jaren vooruit. Uitzondering vormt Overberg; hier zal buiten de 'rode' contour wel wat extra ruimte nodig zijn voor enkele extra woningen per jaar. In geval van een uitzondering is het algemene compensatieprincipe van toepassing: bouwen buiten de 'rode' contouren ('groen>rood') dient altijd gepaard te gaan met tenminste gelijkwaardige compensatie binnen de gemeente ('rood>groen'). We willen dus niet dat het totale saldo aan bouwruimte de contouren overstijgt.

De gemeentelijke structuurnota bedrijventerreinen zal duidelijkheid geven over de uitbreidingsbehoefte van bestaande bedrijven binnen onze gemeente. Eerst wordt gekeken naar inpassing in de bestaande bedrijventerreinen. Vervolgens wordt gekeken naar uitbreiding van de bestaande bedrijventerreinen of inpassing op bedrijventerreinen in de regio.

Voor de uitbreidingsmogelijkheden voor bedrijven bij Maarsbergen sluiten we aan op de mogelijkheden die de huidige provinciale structuurvisie (het 'oude' Streekplan 2005-2015) ons biedt. Het moet aansluiten op het bestaande bedrijventerrein en ook de mogelijkheid bieden tot beperkte uitbreiding voor de al gevestigde bedrijven. Daarnaast willen we ruimte reserveren voor kleine bedrijfjes die elders in onze gemeente in de knel komen. Of een bedrijf beter elders in de regio een plek kan vinden, hangt mede af van de dienst die er geleverd wordt aan de bewoners en bedrijven in onze eigen gemeente.

In de provinciale structuurvisie is er voor uitplaatsing van Leersumse bedrijven de mogelijkheid opgenomen voor een bescheiden ontwikkeling aansluitend op het bedrijventerrein Amerongen. Uitgangspunt is dat deze ontwikkeling landschap- pelijk en archeologisch in te passen in het open landschap. Belangrijk is de economische uitvoerbaarheid. Lokale bedrijven moeten in staat zijn zich daar te kunnen vestigen. Indien deze uitgangspunten niet vervuld kunnen worden, dan wordt ontwikkeling niet voorgestaan en zal er elders in de gemeente naar compensatieruimte gezocht moeten worden.

Behalve de genoemde ontwikkelingen wordt ook ingezet op revitalisering van de bestaande bedrijventerreinen. Dit betreft in de eerste plaats de omgeving van het station Driebergen- Zeist waar ook in beperkte mate ruimte is voor wonen. Daarnaast willen we een deel van het bedrijventerrein bij Amerongen herstructureren als een gecombineerde woon-werklocatie.

De agrarische sector is voor onze gemeente blijvend van groot belang: als economische activiteit en als drager van ons cultuurlandschap. Een grotere bedrijfseconomische omvang en specialisatie worden binnen onze gemeente steeds moeilijker, omdat de ruimte zo beperkt is en de gebiedswaarden zo hoog zijn. Tegelijkertijd willen we dat normale bedrijfseconomische ontwikkeling mogelijk blijft. Het alternatief van de verbrede landbouw die zich met behoud van de agrarische functie en bestemming richt op andere bronnen van inkomsten heeft in de afgelopen jaren veel meer aandacht en kansen gekregen. Met name in het Langbroekerweteringgebied zal verbrede landbouw een steeds belangrijkere rol kunnen spelen.

Onze gemeente is bij uitstek aantrekkelijk voor onderwijs- en kennisinstellingen. Onderwijs en kennisontwikkeling zullen

steeds meer een levenslange noodzaak en behoefte worden. Onze gemeente is een ideale vestigingsplaats voor onderwijs- en kennisinstellingen met een groen en duurzaam karakter. Wij zoeken naar versterking van deze sectoren door het aantrekken van een onderwijsinstelling en een kennisinstelling van nationaal niveau. Een mogelijke locatie voor dergelijke instellingen is het stationsgebied Driebergen-Zeist.

4.3 De structuurvisiekaart

4.3.1 Inleiding

Het aantal ontwikkelingen en opgaven in onze gemeente is groot, maar relatief (ten opzichte van de grootte van onze gemeente) klein in omvang. Dit is het gevolg van de hogedruk-ketel van belangen enerzijds en onze beheerstatus anderzijds. Een kenmerk van de vragen waar wij mee te maken hebben, is dat ze geografisch gegroepeerd zijn. Dit komt omdat onze gemeente een aantal zeer verschillende gebieden kent, waar de situatie heel verschillend is en waardoor er ook heel verschillende vragen en ontwikkelingen spelen.

Om samenhang in beleid te krijgen, willen we de ontwikkelingsrichting sturen met behulp van een structuurvisiekaart met gebiedsdekkende zonering. Een dergelijke zonering speelt in op de geografische spreiding en clustering van vraagstukken. Het is tevens een beproefd instrument om vanuit beleidskeuzes een uitspraak te kunnen doen over de vele individuele vraagstukken die natuurlijk allemaal uniek zijn. Met deze gebiedsindeling ontstaat een duurzame basis voor ons beleid, waarmee we minimaal tien jaar verder kunnen. De structuur die we neerzetten, kan namelijk flexibel en 'roder' of 'groener' worden ingevuld, en met heel andere accenten.

We kiezen voor een kaartbeeld dat sterk, of zelfs geheel, op de landschappelijke onderlegger van ons gebied gebaseerd

is. De landschappelijke onderlegger van ons gebied werkt door in zeer veel aspecten van onze omgeving. Of het nu gaat om het watersysteem, de bossen, de wegen, de landgoederen, de dorpen of de landbouw, de ruimtelijke weerslag van al deze aspecten op onze omgeving is terug te voeren naar die landschappelijke onderlegger. Bij de vertaling van deze aspecten naar de ruimtelijke situatie (en dat doen we in een structuurvisie) is het in onze gemeente dan ook effectief om de landschappelijke onderlegger als basis te nemen voor de structuurvisiekaart.

4.3.2 Kenmerken van de structuurvisiekaart

De structuurvisiekaart is een visiekaart met ontwikkelingskeuzes. Het beginpunt van die keuzes is de bestaande situatie. Die geeft aan welke vraagstukken er spelen en of er moet worden ingegrepen. Afhankelijk van de keuze om meer of minder in te grijpen in de bestaande situatie ligt het beleidsdoel, de visie, verder of minder ver weg van de huidige situatie.

De gemeentebrede opgaven voor het versterken van de natuurstructuur zijn verwerkt in de structuurvisiekaart. Hierbij wordt voor een aantal gebieden een gebiedsbrede richting gekozen die inzet op (aanvullende) maatregelen voor inrichting en beheer van de natuurstructuur in nauwe afstemming met de agrarische, cultuurhistorische en/of recreatieve structuur. In de meeste gebieden is de afstand tussen nieuw en bestaand beleid beperkt en komen verschillen vooral tot uiting in specifieke beleidsaspecten. De opgaven worden beschreven in de uitwerking van de structuurvisiekaart in hoofdstuk 6.

De kaart is eenvoudig in de hoofdlijn en genuanceerd in de details. We onderscheiden maar vier à vijf hoofdkeuzes voor het beleid. Daarmee geven we in hoofdlijn aan waar we naartoe willen. Daarbinnen onderscheiden we meer dan dertig zones

waar de hoofdlijn iedere keer net anders uitwerkt. De kleuren op de structuurvisiekaart geven beleidsrichtingen aan. Het zijn geen functieaanduidingen zoals van een bestemmingsplankaart.

Een beleidsrichting geeft richting aan de afwegingen die in de toekomst moeten worden gemaakt tussen belangen of voor (dan wel tegen) ontwikkelingen. Maar de beleidsrichting vervangt de afweging niet; die moet altijd nog aanvullend gemaakt worden. In de meeste gevallen gaat het daarbij om een beoordeling van, of reactie op, initiatieven vanuit de samenleving. En bij het maken van de uiteindelijke afwegingen is niet alleen ons eigen gemeentelijk beleid van belang maar ook houden we ons aan het vigerende beleid van hogere overheden. Bijvoorbeeld voor zaken als de Ehs, Nationale landschappen en Rijksmonumenten. Actieve interventie van de overheid is een aanvullende keuze die net als initiatieven vanuit de samenleving, ook binnen de beleidsrichting moet worden beoordeeld.

De beleidsrichting 'natuurzone', bijvoorbeeld, houdt in dat bij de beoordeling van initiatieven het natuurbelang zwaarder weegt dan het gewoonlijk zou wegen. Tegen deze achtergrond is de herontwikkeling van een conferentiecentrum bijvoorbeeld een kans om de natuurverstoringen van dat centrum te verminderen. Het hoeft dus niet te betekenen dat er helemaal geen aanpassing van een bestaand conferentiecentrum mogelijk is.

De beleidsrichting 'gemengde zone' bijvoorbeeld houdt in dat bij de beoordeling van initiatieven de mate van stapeling van doelen (natuur, cultuurhistorie, werken of recreatie) beoordeeld wordt. Iemand die bijvoorbeeld een cultuurhistorisch park te eenzijdig in de richting van natuur wil ontwikkelen, zal de overheid als rem tegenkomen.

Een beleidsrichting wordt dus altijd geconfronteerd met een concrete vraag in een concreet gebied. De combinatie van beide leidt bijna automatisch tot genuanceerde maatwerkoplossingen.

4.3.3 De ruimtelijke hoofdkeuzes

Heel de Heuvelrug

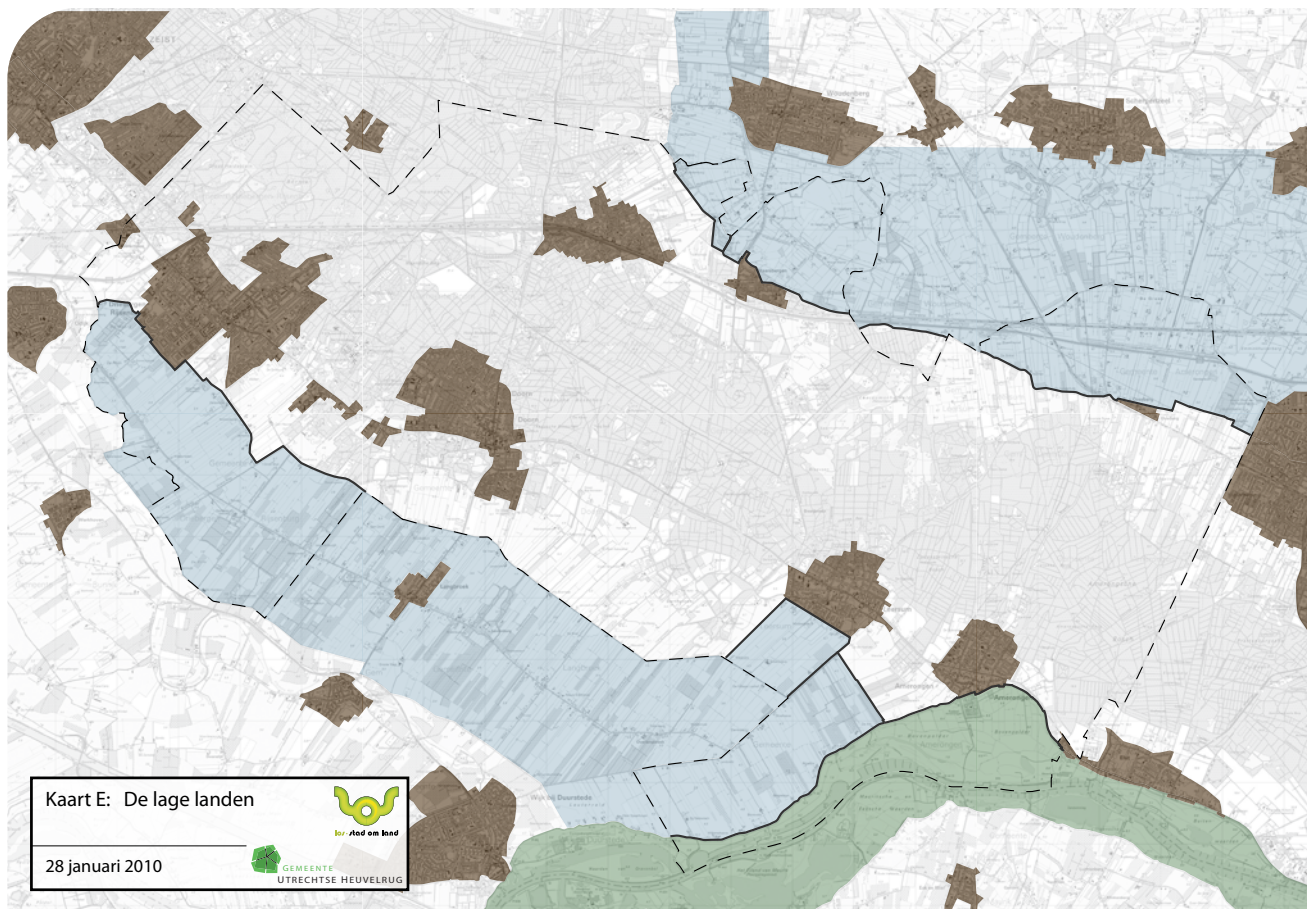
Ten eerste definiëren we de Utrechtse Heuvelrug in zijn grootste mogelijke vorm (kaart D). Het hogere middendeel en de volledige gradiënt nemen we mee in die basiseenheid Utrechtse Heuvelrug. Daarmee plaatsen we in één klap alle kwaliteiten, vraagstukken en ontwikkelingen die 'des heuvelrugs zijn' in één samenhangend beeld waarmee we maximaal inzetten op onze regionale positie en onze eigen beleving van de samenhangende kwaliteiten van de Utrechtse Heuvelrug. Een groot deel van de Ehs is terug te vinden in dit gebied.

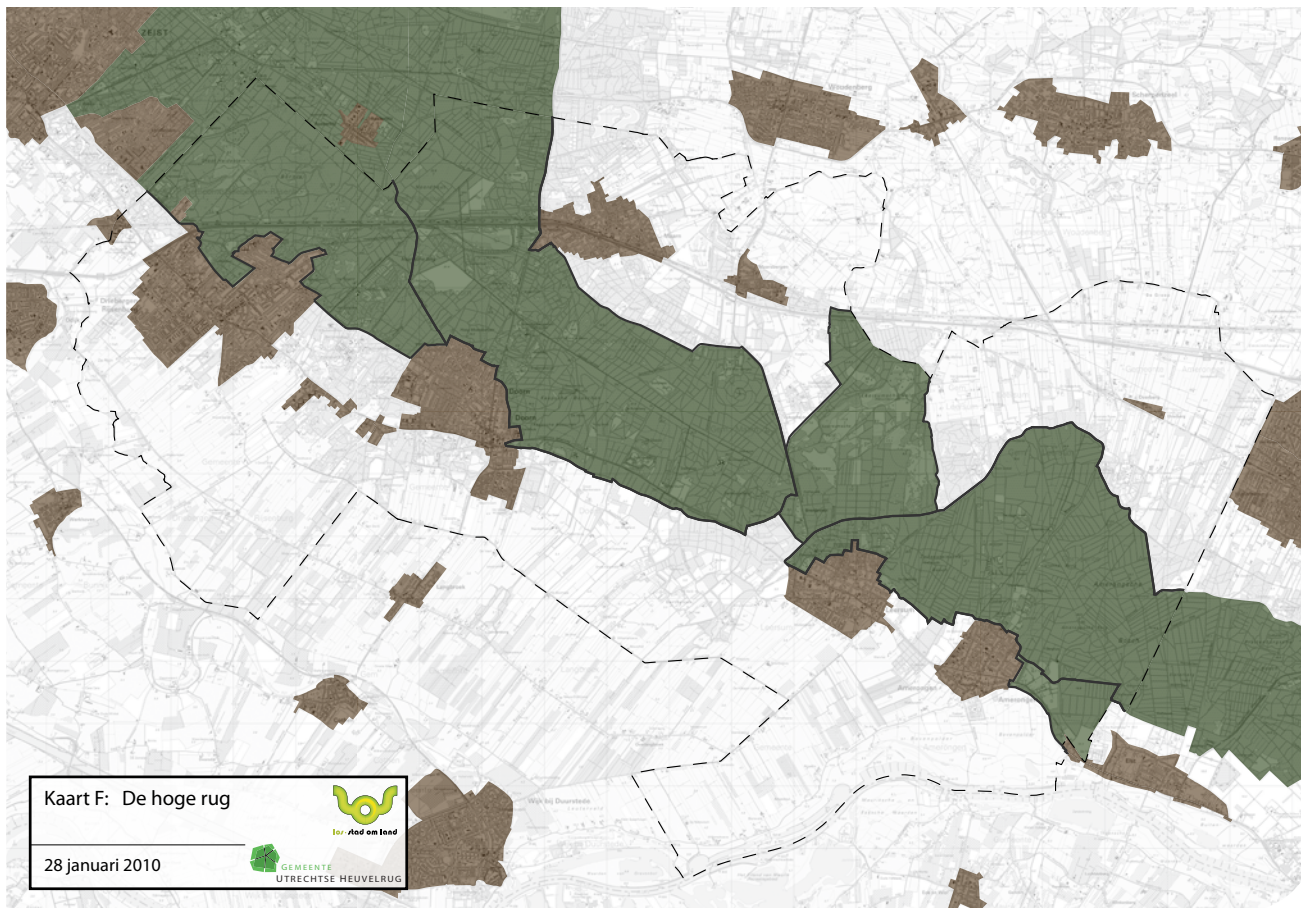


De lage landen

Aan weerszijden ligt het lage gebied dat grotendeels onder invloed staat van kwel uit de Utrechtse Heuvelrug (kaart E). Het Langbroekerweteringgebied is aan de zuidzijde een heel eigen eenheid met eigen kenmerken. Aan de noordzijde zijn er de zeer natte delen ten noorden van Overberg en Maarn en is er de zone van het karakteristieke Gelderse Valleilandschap met haar verspreide 'kampen': de hogere plekken waar de boerderijen, gehuchten en dorpen ontstonden en waar de Gelderse Vallei de Utrechtse Heuvelrug raakt.

In de lage gebieden speelt de landbouw een belangrijke rol en wordt deze op verschillende manieren gemengd met combinaties van andere functies. In het Langbroekerweteringgebied zijn dat cultuurhistorie, landschap, natuur en recreatie. In de natte delen aan de noordzijde is het de combinatie van landbouw met water en natuur en in de kampenzone met verstedelijkingsvragen, natuur, recreatie en intensieve vormen van landbouw.





De hoge rug

Op de Utrechtse Heuvelrug onderscheiden we de relatief smalle band met echte heuvels als kernzone voor natuur (kaart F). Hier is het gebied het minst bebouwd, zijn er dus ook de minste barrières, is er het meeste bos en heide en zijn de biotoopverschillen het grootst.

Veruit het grootste deel van het gebied van de Utrechtse Heuvelrug bestaat uit een relatief vlak gebied dat geleidelijk oploopt vanuit de lage randen. Ook in de gradiëntzone willen we waar mogelijk de natuur versterken voor meer samenhang van de Utrechtse Heuvelrug met enerzijds de Veluwe/Gelderse Vallei en anderzijds het Langbroekerweteringgebied/Kromme Rijngebied. Spil is aan de noordkant het Leersumse Veld. Dit was natuurlijk altijd al belangrijk voor natuur, maar met de aanleg van het ecoduct over de A12 komt het nog centraler te liggen. Aan de zuidkant is het gebied rond Darthuizen belangrijk voor de natuurstructuur. De zones ter weerszijden van het Leersumse Veld en de zone tussen Doorn en Leersum blijven echter gemengde zones gericht op een levensvatbare toekomst voor de agrarische sector in combinatie met het versterken van de natuurstructuur.

Het bos tussen Doorn en Zeist hoort uiteraard bij de robuuste hoofdstructuur. Dit is een gebied met eigen landschappelijke kenmerken, van oudsher een bebost stuifzandgebied met kleinere hoogteverschillen.

Vervolgens is er een aantal delen op de gradiënt dat van belang is om de natuur aan te laten haken op zijn omgeving, zoals het rivierengebied en de Gelderse Vallei.

De gemengde zones

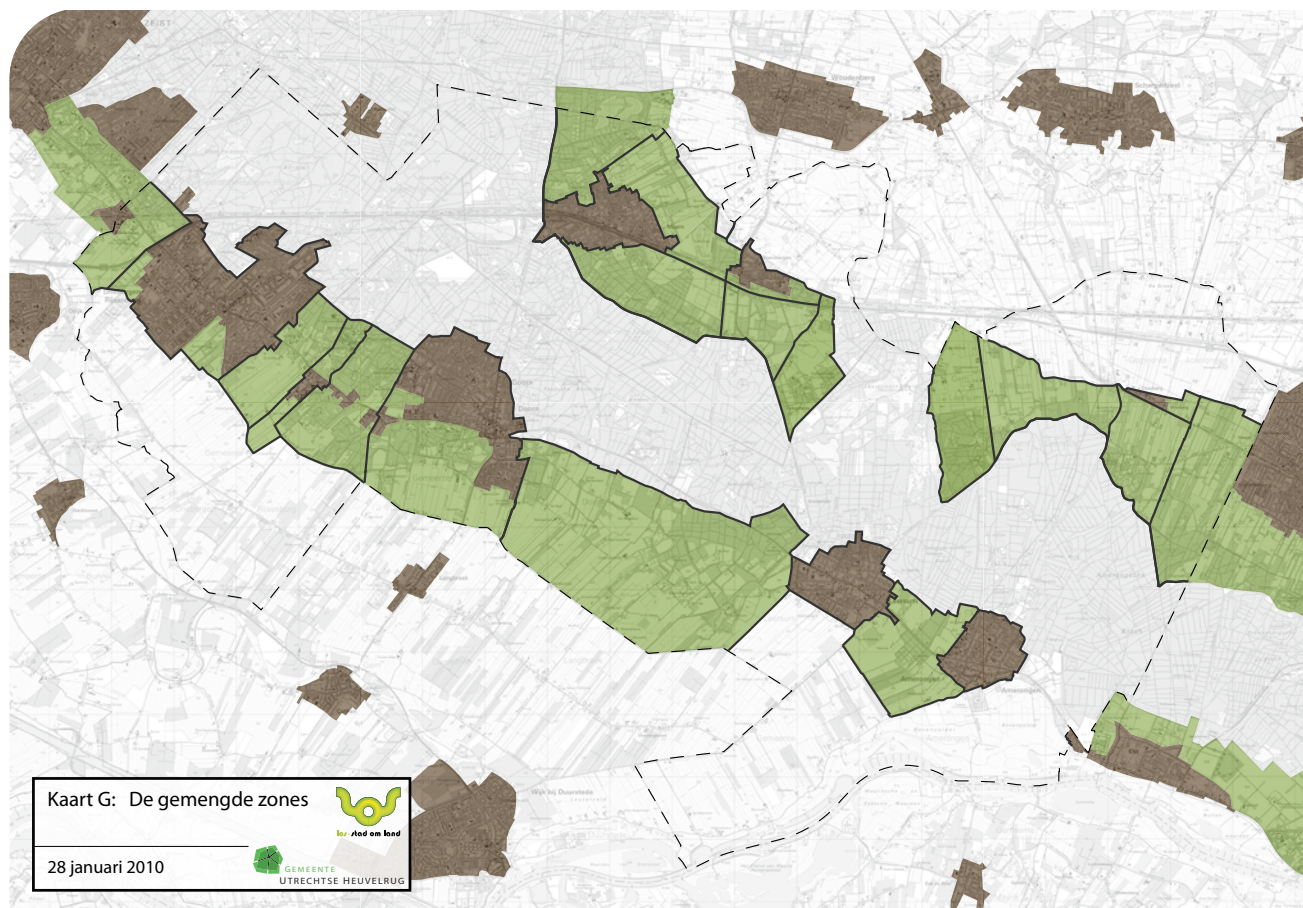
Op de gradiënt zijn nu de meest ingewikkelde gebieden met gemengde vormen van gebruik overgebleven (kaart G). Hierin liggen alle dorpen, bijna alle landgoederen, veel recreatie-terreinen, waardevolle natuur (oude lanen, oude bossen, Kombos, enzovoort), de meeste infrastructuur en agrarische bedrijven.

In deze gebieden moet een genuanceerd beleid gevoerd worden. We onderscheiden 19 gemengde zones die allemaal een complexe mix van functies hebben en ook heel verschillend zijn. Het loopt uiteen van natuur en cultuurhistorie bij kasteel Maarsbergen tot de bebouwde kom van Driebergen.

De structuurvisiekaart (kaart 1)

De hoofdaccenten verbeelden we in een aantal kleuren op de structuurvisiekaart:

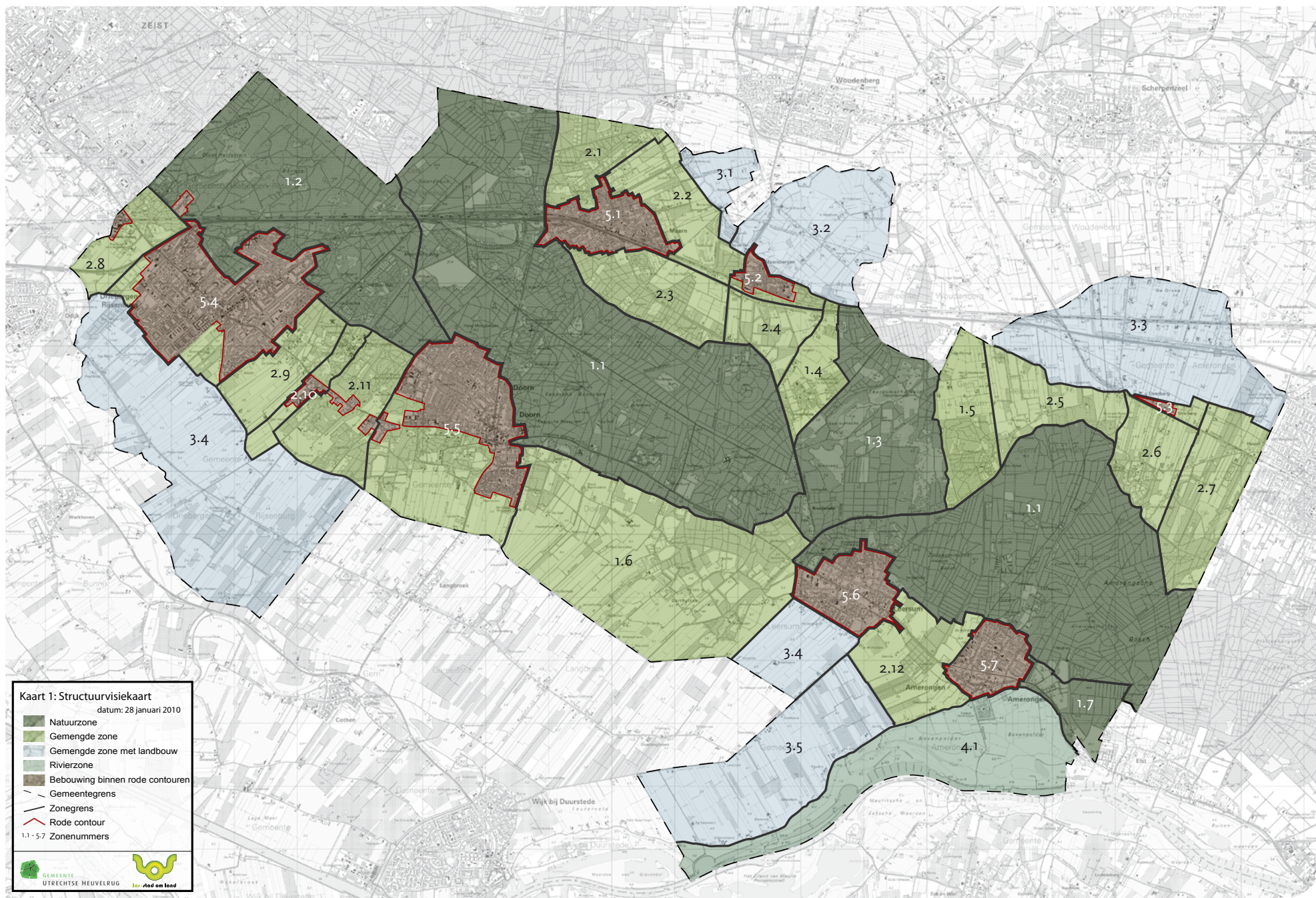
- Donkergroen: Hoofdaccent op natuur. Dit zijn de gebiedsdelen die samen de hoofdstructuur voor natuur vormen. Bij iedere veranderingsvraag die zich hier aandient spannen we ons in om door die ontwikkeling meer kansen voor natuur te scheppen. Bijvoorbeeld door concentratie, vermindering van uitstralingseffecten, (her-)inrichting en andere vormen van beheer;
- Lichtgroen: Gemengde zone. Hier streven we naar een duurzame functiemenging. Maar wel in een grote breedte. Soms is die menging vooral op natuur gericht, soms op de agrarische sector en soms is het een zeer brede mix van landbouw, cultuurhistorie, wonen, werken en natuur. Een veranderingsvraag (of het nu uitbreiding of herontwikkeling is) benaderen we integraal en we zoeken naar maatwerk. De verandering moet niet alleen een verbetering zijn voor de initiatiefnemer, maar ook voor andere belanghebbenden;



- Blauw: Gemengde zone met een flink aandeel van de agrarische sector. We willen ruimte bieden aan een breed scala aan functies en waarden, maar die moeten wel in een agrarisch landschapsbeeld passen en eraan bijdragen;
- Grijs: Bestaande dorpskernen en overige gebieden met een 'rode' contour.

Zoals al eerder aangegeven bepaalt het vigerende beleid van hogere overheden de speelruimte voor het gemeentelijke be-

leid en vormt daarmee de onderlegger voor ons beleid. Vooral op het terrein van natuur en cultuurhistorie is deze onderlegger van essentieel belang. De vigerende Ehs-kaart maakt onlosmakelijk deel uit van de structuurvisie. Op de kaart 'Ehs en zonering structuurvisie' (kaart H, pag. 58) is de relatie tussen de Ehs (incl. ecologische verbindingen en Natura 2000 gebieden) en de zonering van de structuurvisiekaart weergegeven. Voor verklaring van de begrippen in de legenda van deze kaart verwijzen we naar de bijlage met de begrippenlijst.



Intermezzo: Leefbaarheid en sociale samenhang



Onze gemeente ziet een belangrijke opgave in het vergroten van leefbaarheid en sociale samenhang.

Leefbaarheid is een begrip vanuit de ruimtelijke kant van de leefomgeving en wordt vaak samengevat als schoon-heel-veilig. Langzamerhand wordt het begrip breder ingevuld met meer sociale, culturele en gezondheidsaspecten.

Sociale samenhang gaat vooral over betrokkenheid tussen mensen onderling, maatschappelijke organisaties, sociale verbanden, en de samenleving als geheel.

De Wmo, Wet maatschappelijke ondersteuning, heeft als doel dat alle inwoners kunnen participeren in de samenleving en gaat in eerste instantie uit van de zelfredzaamheid van inwoners. Zelfredzaam betekent letterlijk het vermogen om jezelf te redden. Je kunt in en buiten je huis zelfstandig functioneren. Lukt dat niet en kan je omgeving je daar niet bij helpen, dan biedt de gemeente ondersteuning. Voor zelfredzaamheid is mobiliteit een belangrijke voorwaarde.

Bij leefbaarheid speelt het voorzieningenniveau van eerste- en tweedelijnszorg, winkels en horeca een grote rol. Toch wil vergroten van de leefbaarheid niet zonder meer zeggen dat ons beleid gericht is op uitbreiding van dergelijke voorzieningen. De bewoners van onze kleine dorpen hebben er vaak bewust voor gekozen om in een klein dorp te wonen. Ze zijn mobiel en vinden hun weg wel naar de dorpen en steden in de omgeving waar het voorzieningenniveau hoger ligt. Leefbaarheid betekent ook dat wijken op ruime wijze dienen te zijn of te worden opgezet. Er dient voldoende te worden voorzien in groen, speelplaatsen en parken.

Onze gemeente heeft extra aandacht voor inwoners die op een bepaalde manier (fysiek, financieel, sociaal) afhankelijk zijn van anderen. Voor specifieke doelgroepen richten wij ons op vergroting van de leefbaarheid en zelfredzaamheid. Die doelgroepen zijn:

- jongeren (12-18 jaar);
- ouderen, vanaf 55+;
- gehandicapten/mensen met een beperking;
- mensen met een laag inkomen (max. 110% van het wettelijk minimumloon).

Daarnaast zet de gemeente sterk in op de thema's sport en cultuur voor het bevorderen van de gezondheid en sociale samenhang van diverse groepen in de samenleving.

Jongeren

Voor onze oudere jeugd (12-18 jaar) zijn er weinig plekken om elkaar te ontmoeten (zowel binnen als buiten) zonder overlast te veroorzaken voor anderen. Jongeren willen elkaar kunnen

ontmoeten op straat. Specifieke jongerenontmoetingsplekken (hangplekken) trekken vaak een beperkt publiek en staan de ontmoeting tussen jongeren en ouderen juist vaak in de weg. Daarom kiest onze gemeente voor voorzieningen waarbij bewegingsactiviteiten voorop staan. Hierbij denken we aan Multi Activity Courts, skatebanen, baskets, enzovoort.

Uit de jeugdconferentie in 2008 is gebleken dat jongeren voor



de vrijetijdsbesteding behoefte hebben aan meer activiteiten. Jongeren willen meer mogelijkheden om uit te gaan, zoals evenementen, disco's en cafés. In de randgemeenten Bunnik en Zeist zijn uitgaansgelegenheden voor jongeren. Deze zijn echter niet voor alle jongeren goed bereikbaar. We stimuleren daarom concentratie van horecagelegenheden binnen onze dorpen, waardoor een uitgaanscentrum ontstaat. Door de centrale ligging



zijn met name Driebergen of Doorn hiervoor geschikt. Hiernaast heeft elk dorp behoefte aan jongerencentra waar jongerenwerk plaatsvindt. Er zijn tal van bestaande sportvoorzieningen waar jongeren gebruik van kunnen maken en waar zij elkaar kunnen ontmoeten. We kunnen stimuleren om een gezonde keus gemakkelijker te maken door het sporten en ontmoeten meer aan elkaar te koppelen.



Ouderen

Ouderen willen gezien worden als soevereine en volwaardige burgers, ook als op enig moment belangrijke hulpbronnen, zoals gezondheid, bijdrage aan de samenleving en koopkracht, voor een zelfstandig bestaan wegvallen. Ouderen geven er de voorkeur aan zo lang mogelijk zelfstandig te blijven wonen, bij voorkeur in hun eigen (woon)omgeving en met behoud van de regie over het eigen leven.

Onze gemeente houdt rekening met deze individuele wensen en behoeftes van ouderen. Daarom moeten de woningen waarin ouderen wonen geschikt zijn of worden gemaakt als er gebreken gaan ontstaan.

Onze gemeente heeft met de woningbouwcorporaties en ontwikkelaars prestatieafspraken gemaakt om tot 2017 via het opplussen van de bestaande woningvoorraad en nieuwbouw per saldo 520 zorggeschikte huurwoningen toe te voegen. Deze zijn verspreid over de dorpen en in verschillende prijsklassen. Aanvullend komen er nog 135 nultreden koopwoningen (bron: Woonvisie).

Onze gemeente neemt ook deel aan een pilotproject van de provincie om ouderen met een koopwoning bewust te maken en te stimuleren om tijdig preventieve aanpassingen in hun woning aan te brengen.

Naast een geschikte woning is ook de kwaliteit van de woonomgeving van belang. Deze moet toegankelijk zijn voor het openbaar vervoer en voorzieningen moeten goed bereikbaar zijn. We hebben speciale aandacht voor de fysieke en sociale veiligheid van de woonomgeving voor ouderen. Het is van belang om de aandacht voor met name de kwetsbare ouderen te organiseren en hierbij actieve buurtbewoners te betrekken.



Ook zetten wij gericht in op maatregelen in de sfeer van buurtpreventie en aanpassing van onveilige plekken. Te denken valt aan verbetering van straatverlichting, oversteekplaatsen en maatregelen in en rondom de woning, zoals personenalarmering en veilige bestrating.

Om het ouderen mogelijk te maken zo lang mogelijk zelfstandig te blijven wonen, is het van belang dat er passende welzijns- en zorgvoorzieningen in de directe omgeving beschikbaar zijn. Hiertoe wil de gemeente in alle dorpen

woonservicegebieden inrichten. Bij de ontwikkeling van woonservicegebieden krijgt de gemeente ondersteuning van de Provincie.

In een woonservicegebied worden woningen, welzijnsvoorzieningen en zorgaanbod geclusterd. Multifunctionele accommodaties en zorginstellingen vervullen daarin een belangrijke rol. Om onze ambities waar te maken, bevordert de gemeente de samenwerking tussen aanbieders van wonen, welzijn en zorg.

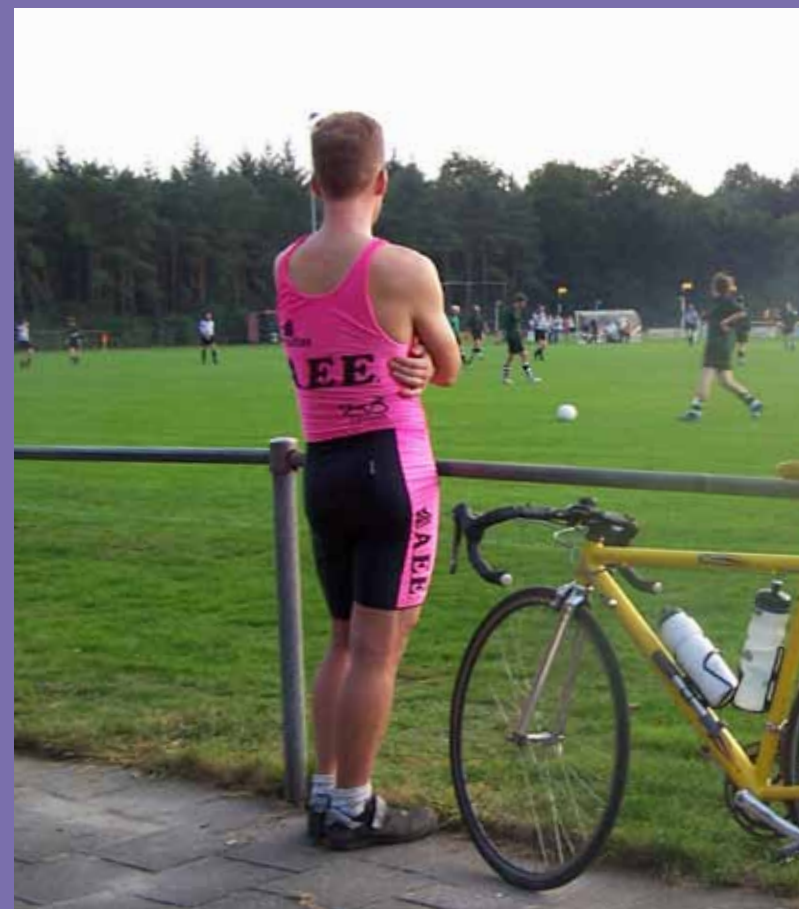
Mensen met een beperking

Onze gemeente wil mensen met een beperking gelijke kansen geven op alle levensterreinen. Ze moeten de mogelijkheid krijgen hun leven op eigen wijze in te vullen en sociaal zelfstandig te kunnen functioneren. De leefomgeving voor mensen met een functiebeperking moet toegankelijk zijn. Dat houdt in dat de openbare ruimte, openbare gebouwen en het openbaar vervoer toegankelijk, bereikbaar en bruikbaar zijn. Het bevorderen van maatschappelijke participatie en het meedoen in de samenleving wordt door ons actief gestimuleerd.

Mensen met een laag inkomen

Mensen met een laag inkomen vormen ten aanzien van leefbaarheid en sociale samenhang geen aparte doelgroep. Onze gemeente richt zich ten aanzien van deze doelgroep specifiek op zelfredzaamheid en participatie. Het is sociaal niet aanvaardbaar en maatschappelijk niet verantwoord mensen buiten de samenleving te laten staan. Huishoudens met een inkomen om en nabij het minimum moeten in staat gesteld worden te participeren en zelfredzaam te blijven.

Een belangrijke voorwaarde hiervoor is een goede aansluiting van vraag en aanbod op de arbeidsmarkt. Om de drempel naar werk laag te houden, wil onze gemeente lokaal



werkgelegenheid bieden voor mensen met lage inkomens. Lokale dan wel regionale werkgelegenheid vormt voor deze groep een belangrijke voorwaarde voor participatie. Werkgelegenheid in de gemeente Utrechtse Heuvelrug moet gezocht worden in handel en vervoer en banen in de (zakelijke) dienstverlening (inclusief horeca). De grootste ontwikkeling is te vinden in de quataire sector en dan vooral in de zorg (bron: DHV 2006). Gelet op de geringe ruimte voor grootschalige uitbreiding van de bedrijvigheid, wordt de uitbreiding van werkgelegenheid voor lager op-



geleiden en jonge instromers in de arbeidsmarkt gezocht in kleinschalige projecten in met name zorgcentra en horeca.

Sport

Het bevorderen van sociale samenhang en leefbaarheid (Wmo) raakt ook diverse andere beleidsvelden, waartoe naast onder andere volkshuisvesting en ruimtelijke ordening ook sport behoort.

Het recent ontwikkelde beleid op dit terrein staat vooral in het teken van bevorderen van de fysieke en psychische gezondheid



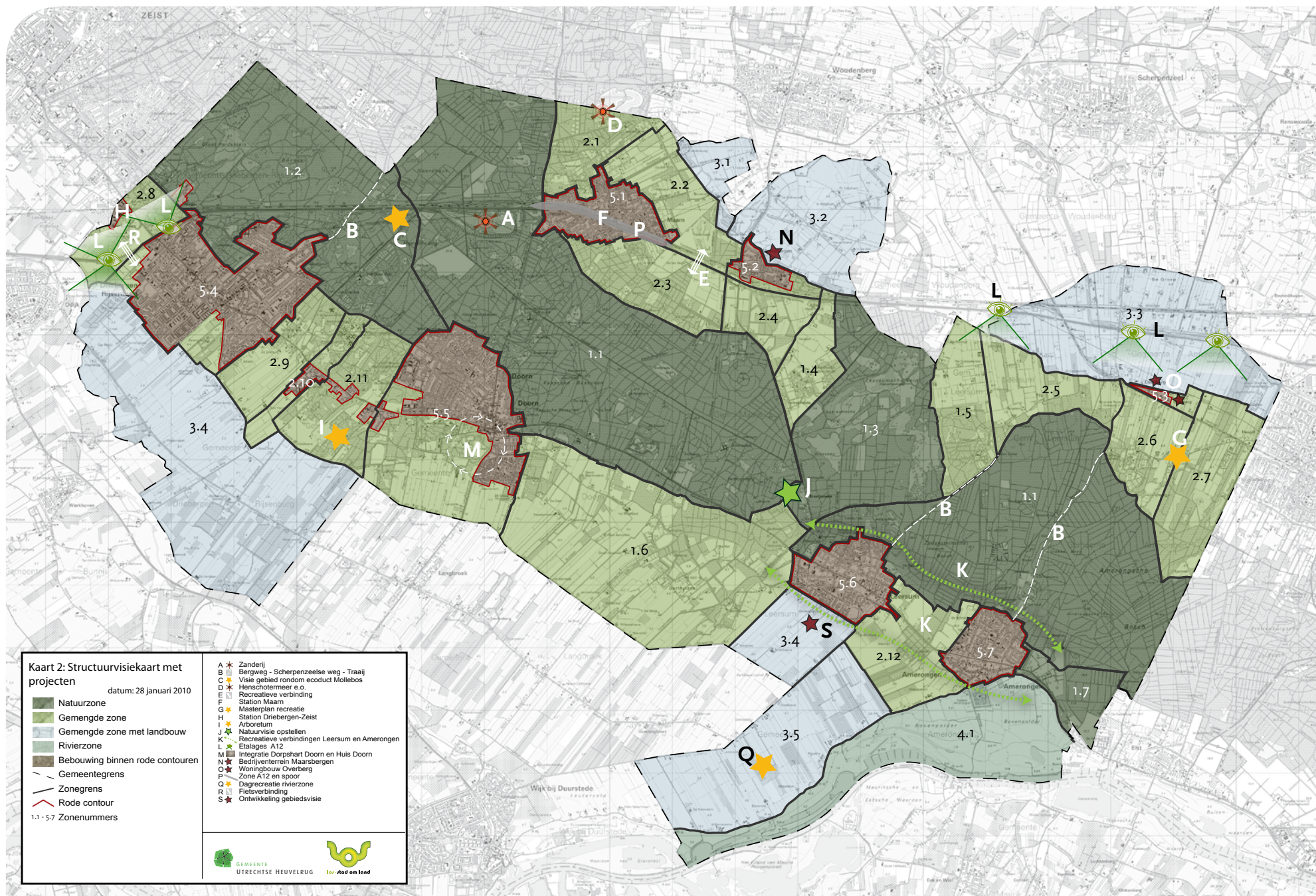
van onze inwoners, met name van onze jeugd. Dat geldt evenzeer voor het verhogen van deelname door specifieke doelgroepen als senioren en mensen met een beperking.

Daarnaast staat het in het kader van het stimuleren van de sociale kwaliteit en het versterken van het sportieve imago van de gemeente.

Om mensen en vooral ook de jeugd in beweging te krijgen zijn goede en betaalbare sportaccommodaties een vereiste. De openbare ruimte moet ook een functie kunnen vervullen om allerlei vormen van bewegen mogelijk te maken of te stimuleren.

Cultuur

Cultuur is een belangrijke samenbindende factor tussen mensen onderling. Door een goede culturele infrastructuur kan de lokale cultuur zich verder ontwikkelen en vernieuwen. De passieve en actieve deelname aan cultuur wordt gestimuleerd. Dit is niet alleen goed voor de culturele expressie van inwoners, maar kan ook isolement en vereenzaming tegen gaan. Daarnaast zet cultuur met aansprekende evenementen de gemeente regionaal en nationaal op de kaart, waardoor toerisme wordt bevorderd.



5. Uitwerking thema's

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk werken we per thema de opgaven uit in concrete projecten voor de periode 2010 – 2016. In hoofdstuk 6 geven we de gebiedsgerichte uitwerking aan de hand van de structuurvisiekaart (kaart 1). Reeds vastgesteld beleid en beleid dat in voorbereiding is en in 2010 wordt vastgesteld is opgenomen in de verzameltabel in hoofdstuk 7.

Per project geven we een korte omschrijving. De projecten die we hier benoemen, kunnen zowel een onderzoeksopgave, beleidsontwikkeling als daadwerkelijke realisatie betreffen. Voor zover projecten aan een bepaald gebied te koppelen zijn, worden ze weergegeven op kaarten (gemeentebreed of per dorp). De nummers verwijzen naar de zones van de structuurvisiekaart (kaart 1). De hoofdletters verwijzen naar de structuurvisiekaart met projecten (kaart 2). De dubbele letters met volgnummers verwijzen naar de projecten op de afzonderlijke dorpskaarten 3 tot en met 9: MA=Maarn, MB=Maarsbergen, DO= Doorn, DR=Driebergen, LE= Leersum, AM=Amerongen en OV=Overberg.

Voor diverse projecten geven we op kaart een zoekgebied aan met een ster of een cirkel. Dat betekent dat we ongeveer een idee hebben waar het project gerealiseerd zou moeten worden, maar nog niet precies (zoals in een bestemmingsplan). We geven hiermee aan dat nog onderzoek en verkenningen nodig zijn om de precieze locatie te bepalen, maar ook dat een zoekgebied na studie alsnog kan afvallen.

5.2 Thema's uitgewerkt

5.2.1 Thema 1: Natuur over de heuvels

Opgave	Projecten
Realiseren robuuste structuur voor natuur op de Utrechtse Heuvelrug	Opstellen natuurvisie: • Visie op waterrand Utrechtse Heuvelrug - Langbroekerweteringgebied ontwikkelen • Voorstel natuurontwikkeling Leersumse Veld • Voorstel natuurontwikkeling Darthuizen • Ontwikkelen visie inpassing zone spoor – A12 (etalage) en samenhang met de Gelderse Vallei Verbeteren oversteekbaarheid van wegen in het buitengebied voor dieren (o.a. Verlengde Traaij, Bergweg en Scherpenzeelseweg)
Evalueren en realiseren Ehs-'overig' gebieden	Evaluatie en realisatie Ehs-'overig' gebieden

Wij hebben als opgave gesteld het versterken van de natuurstructuur. Zowel in de lengterichting van de Utrechtse Heuvelrug als op de gradiënt willen we waar mogelijk de natuur versterken. We treffen onder andere maatregelen om de toekomstige werking van de reeds geplande ecoducten (zoals over de A12 bij het Mollebos en de Rumelaar) en faunapassages te waarborgen. Op de zuidelijke gradiënt van de Utrechtse Heuvelrug zien we de grootste kansen voor het versterken van de natuurstructuur in de zone Darthuizen, tussen Doorn en Leersum (kaart 1, zone 1.6). Het gebied sluit goed aan bij het Leersumse Veld (kaart 1, zone 1.3) dat samen met het nieuwe ecoduct over de A12 de gradiënt van de heuvel aan de noordzijde benut en verstevigt. Op deze noordelijke gradiënt van de Utrechtse Heuvelrug willen we waar mogelijk aan weerszijden van het Leersumse Veld de natuurstructuur versterken (kaart 1, zones 1.4-1.5). De zones 1.4, 1.5 en 1.6 blijven gemengde zones waar het beleid is gericht op een levensvatbare toekomst voor de agrarische sector in combinatie met het versterken van de natuurstructuur.

De genoemde zones hebben een belangrijke agrarische functie en deze functie willen we behouden. We verwachten dat de meest effectieve uitbreiding van de natuurstructuur een vorm van agrarisch natuur- en landschapsbeheer is met optimalisatie van de waterstand en de aanleg van landschapselementen als bosjes en singels. De versterking van natuur in zones 1.4, 1.5 en 1.6 is bedoeld om biotopen voor grasland toe te voegen aan de bestaande heide- en bosbiotopen. De kern van deze gebieden blijft dus grasland. De belangrijkste verbeteringen zijn het opheffen van barrières, het aanleggen van beschutting en het verminderen van verstoring. De bereikbaarheid voor de fauna moet daarmee omhoog. De ondernemer kan nog een stap verder zetten door de graslanden natter te maken en schraler te beheren en zo stappen te zetten naar een vorm van agrarisch natuurbeheer.

Als uitwerking van deze ambitie willen we als eerste stap een natuurvisie opstellen (kaart 2, project J) die uitgaat van een zelfregulerend systeem, zijnde de meest robuuste natuurstructuur die in dit gebied mogelijk is. De alternatieve strategie, die van de soortenbescherming die tot uiting komt in het streven naar verscheidenheid in biotopen, moet zich voegen naar deze hoofdlijn. In deze visie nemen we de relaties mee met de provinciale structuurvisie, Reconstructieplan, het landschapsonwikkelingsplan Kromme Rijn, het watergebiedsplan Langbroekerwetering, het waterplan Heuvelrug en het groenstructuurplan. Hoewel er waterbeleid is vastgesteld, willen we, vanuit de natuurvisie graag inzicht krijgen in de mogelijke winst die er op lange termijn te halen zou zijn in het realiseren van nattere gebieden aan de onderranden van de gradiënt.

Met deze visie concentreren wij de inzet voor natuur op een duurzame structuur. Hiertoe zullen we overleg met het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug, Stichting Vernieuwing Gelderse Vallei en de Stichting Kromme Rijnstreek gaan voeren.

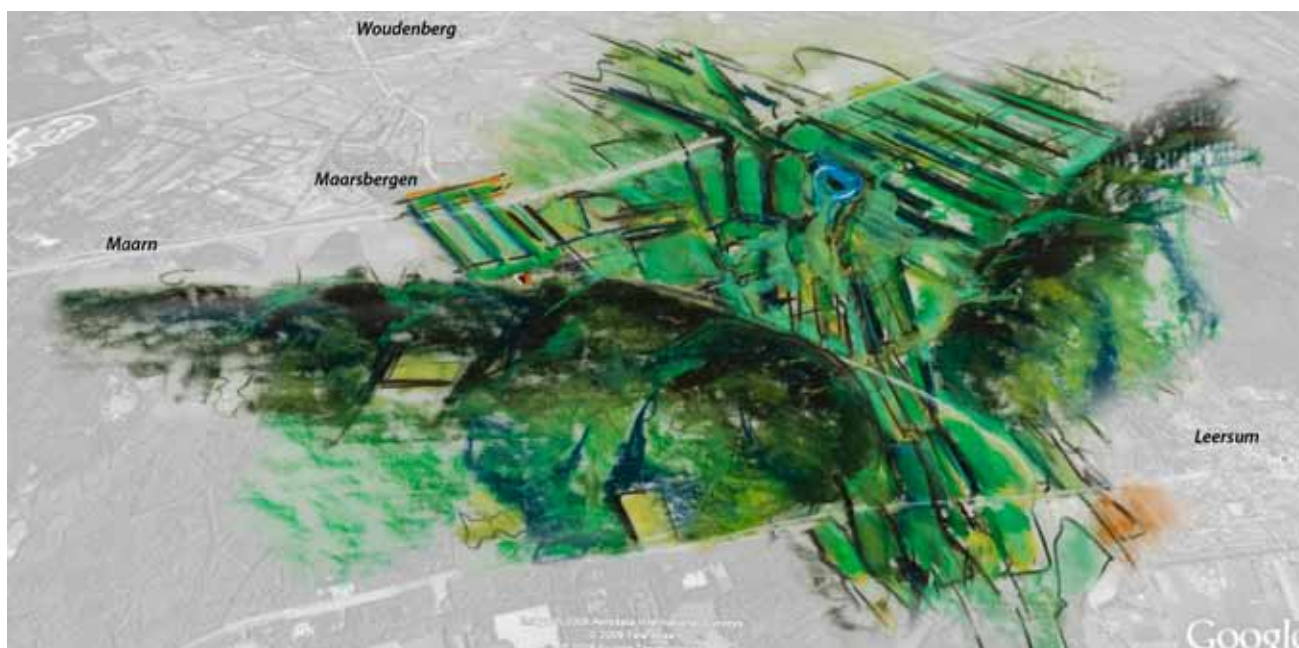




Het huidige beleid is meer gericht op het veiligstellen van bestaande natuur en soortenrijkdom dan op het realiseren van deze robuuste structuur. Aan de noordzijde moet de natuurvisie aandacht besteden aan een goede inpassing van de A12 en spoorzone als etalage van onze gemeente (kaart 2, project L). De groene uitstraling van onze gemeente hoort daarbij. Goede gebiedsgerichte afstemming zal moeten plaatsvinden tussen de natuurvisie enerzijds en de structuurnota agrarische bedrijven anderzijds.

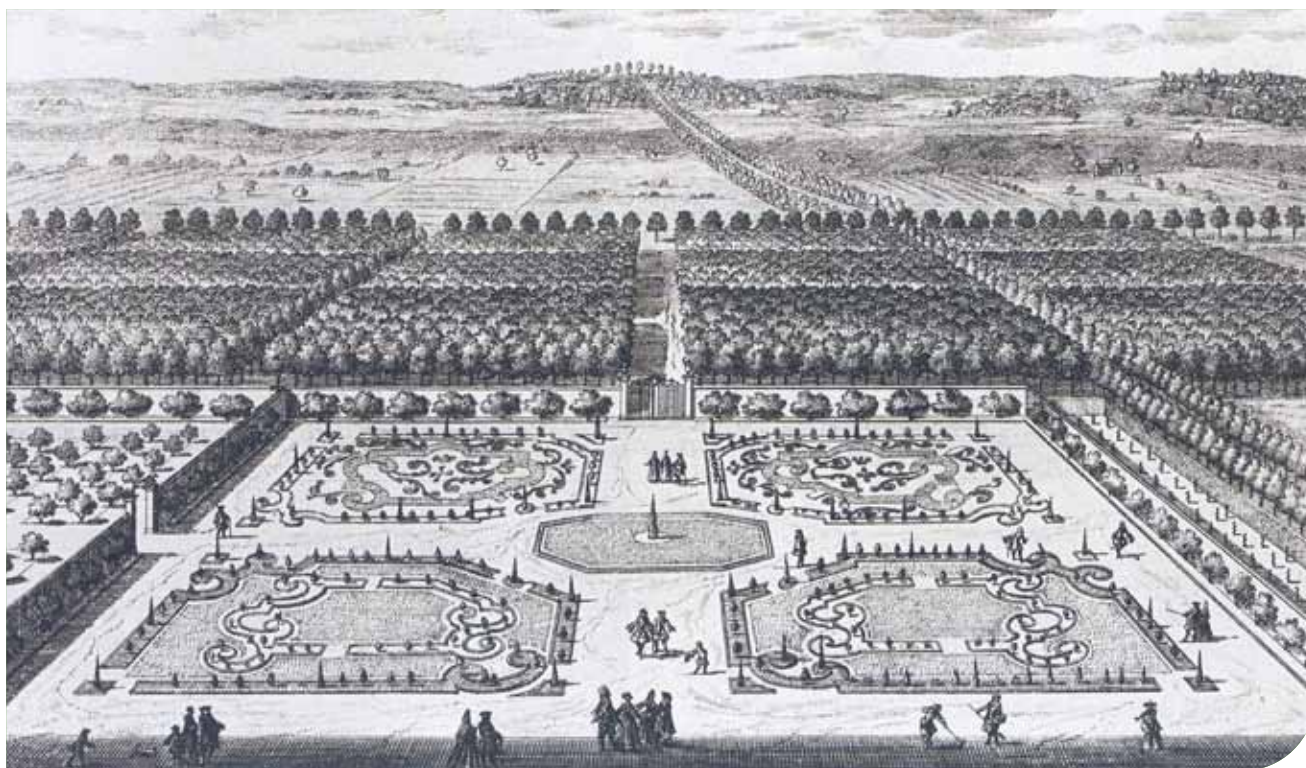
We streven naar zo weinig mogelijk autoverbindingen in de gebieden met een accent op natuur. De wegen die nog geen ecoduct hebben, moeten voor overstekende dieren veilig worden ingericht. Dit betreft onder andere de Verlengde Traaij, Bergweg en Scherpenzeelseweg (kaart 2, project B). Het op langere termijn ondergronds brengen van spoor en de A12 is de beste oplossing voor de ecologische verbindingen in de lengterichting van de Utrechtse Heuvelrug.

Wij willen, samen met bovengenoemde partijen, toe naar de definitieve begrenzing van de Ehs-‘overig’ binnen de bestaande zoekgebieden volgens de spelregels uit het Streekplan (kaart H). Verdere uitbreiding van de Ehs is niet aan de orde. Deze begrenzing zou naar ons idee de realisatie van een sterke natuurstructuur moeten ondersteunen. De provincie wil dit deel van de Ehs uiterlijk in 2018 realiseren. Nu de Ehs steeds meer als een functieaanduiding wordt gezien, en steeds minder als een beleidsaanduiding, willen we af van de planologische onduidelijkheden die de legenda-eenheid Ehs-‘overig’ kan oproepen. Dit schept met name duidelijkheid voor agrarische percelen die nu onder de aanduiding Ehs-‘overig’ vallen.



Boven: in vogelvlucht luchtfoto van de omgeving Maarsbergen en Leersum

Onder: samenhang in natuurgebieden wanneer het ecoduct Rumelaar wordt aangelegd en het Leersumse Veld wordt uitgebreid met natuurlandbouwgebieden



Zuylenstein is door stadhouder Frederik Hendrik omstreeks 1630 vergroot tot buitenplaats

5.2.2 Thema 2: Op de schouders van ons erfgoed

Opgave	Projecten
Cultuurhistorisch erfgoed als drager van het landschap	Opstellen Archeologienota
Inventarisaties en kennis up-to-date houden	Opstellen cultuurhistorische waarden- en beleidskaart Actualiseren gemeentelijke monumentenlijst
De Stichtse Lustwarande blijvend op de kaart	Actieplan versterken Stichtse Lustwarande opstellen en uitvoeren

Allereerst zullen wij doorgaan met het in kaart brengen van de bestaande cultuurhistorische en archeologische waarden. In vervolg op de binnenkort te verschijnen archeologische waarden- en beleidskaart zullen we ook voor het cultuurlandschap en de monumenten een waarden- en beleidskaart gaan maken. We zullen deze kaarten ook gaan gebruiken in het overleg met het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug omdat we voor de historisch waardevolle landgoederen een duidelijke keuze voor cultuurhistorie willen gaan maken bij de beheerplannen (bij beschermde historische buitenplaatsen is dit zelfs verplicht). Door de bescherming op basis van de monumentenwet staat cultuurhistorie hier al voorop. We stellen een Archeologienota op.

Een specifieke uitwerking vormt het beleid voor landgoederen. Dit beleid wordt in 2010 uitgewerkt.

Voor **bestaande** landgoederen geniet particuliere bewoning de voorkeur. Als dat niet lukt, zoeken we naar publieke gebruiksmogelijkheden van gebouwen en terreinen. Een verkenning van bestaande regelgeving en de daaruit voort-

vloeiende (on-) mogelijkheden voor de verhouding tussen behoud en ontwikkeling is daarin heel belangrijk. We zullen aandacht geven aan (inter-) nationale voorbeelden van goed gebruikte landgoederen waar de historie sturend is. Dit zal zich niet alleen richten op gebouwde elementen op de landgoederen, maar ook op de beste combinatie cultuurlandschap en natuurlandschap.

Hoewel **nieuwe** landgoederen op zich niet cultuurhistorisch zijn, willen we ze gedeeltelijk wel in dat kader zien. De vraag wanneer ze ingezet kunnen worden en welke eisen aan de gebouwen en terreinen gesteld worden, moet verder worden uitgewerkt. Nieuwe landgoederen zullen een belangrijke rol spelen in het kader van groene compensatie en ontwikkeling van landschappelijke waarden.

Er zijn verschillende landgoederen (de gebouwen, maar ook de bijbehorende aanleg) verdwenen in onze gemeente. Herstel van een buitenplaats kan in sommige gevallen een welkome stimulans zijn voor de cultuurhistorie en het landschap. Herstel is niet op alle plekken wenselijk en mogelijk: op een archeologisch monument kan niet zomaar een kasteel worden teruggebouwd. Ook maken nieuwe bouwvoorschriften of latere ruimtelijke ontwikkelingen het in praktische zin niet altijd mogelijk een historisch gebouw terug te plaatsen. In hoofdlijnen zien wij op historische plekken maar twee opties: ofwel we doen er niets, ofwel we brengen het oorspronkelijke gebouw terug. Dit wordt een vaste norm die we ook naar ontwikkelaars willen uitstralen: we willen geen appartementsgebouwen met een historische 'vleug' op historische plekken. Dit reconstructiebeleid vergt maatwerk: zo is het lang niet altijd duidelijk wat er vroeger op een plek gestaan heeft en nieuwe gebouwen moeten wel aan eisen van bijvoorbeeld het



Op een aantal plekken zijn de verdwenen kastelen een gemis. Aan het begin van de Rijsenburgselaan bijvoorbeeld

bouwbesluit kunnen voldoen. Waar geen actuele bebouwing meer aanwezig is, dient bij reconstructie de 'rood voor rood' regeling over de gehele gemeente toegepast te worden.

In de discussieversie van de structuurvisie hebben we voor de Stichtse Lustwarande het voorstel gedaan 'plaatsing op de Unesco Werelderfgoedlijst' als ambitie neer te zetten. De respons hierop is onvoldoende geweest om te verwachten dat dit kan uitgroeien tot een breed gedragen ambitie. Toch vinden wij het belangrijk dat er nieuw elan komt rond de cultuurhistorische waarde van onze gemeente en de regio. Naar ons idee

is er zoveel aan waardevols te vinden dat de ensemblewaarde moet kunnen uitstijgen boven de optelsom van de elementen. Met de resultaten van de evaluatie van de provinciale Agenda 2010 willen we de toekomstige ontwikkeling en daarmee onder andere het vergroten van de toeristische aantrekkelijkheid van de Stichtse Lustwarande opnieuw onder de aandacht brengen. Wij nemen het initiatief om hiervoor partijen bij elkaar te brengen.



Wilhelm II in de tuin van Huis Doorn



Boven: Kasteel Amerongen heeft altijd tot de verbeelding gesproken



Boven: het inmiddels afgebroken seminarie in Rijsenburg met het dr. Schaepman monument



Rechts: Sterkenburg

5.2.3 Thema 3: Duurzaam bereikbaar

Opgave	Projecten
Versterken openbaar vervoer, stimuleren fietsgebruik en beïnvloeden reisgedrag	Uitvoeren Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer Plan (GVVP), met o.a.: • Hoogfrequent openbaar vervoer netwerk (in de richtingen O-W en N-Z) • Kwalitatief en kwantitatief verbeteren fietsnetwerk en fietsparkeerplaatsen • Fietsverbinding tussen Hoenderdaal en het station Driebergen-Zeist onder de A12 door realiseren • Negatieve effecten autoverkeer zoveel mogelijk beperken (o.a. spooronderdoorgang N226 bij Maarsbergen, Overberg e.o. verkeersluw, het Langbroekerweteringgebied verkeersluw) • Totaalplan ruimte voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer binnen bestaande profiel N225 • Actieplan beïnvloeden reisgedrag • Ambitie doorgaand verkeer om de gemeente heen laten rijden
Ontwikkelen stationsgebied Driebergen - Zeist en stationsgebied Maarn	Stationsgebied Driebergen - Zeist duurzaam ontwikkelen, zowel als openbaar vervoer knooppunt, alsmede de bedrijven eromheen Ontwikkelen van stationsgebied Maarn door verbeteren voor- en natransport en/of ontwikkelen directe stationsomgeving
Duurzaam bereikbare Utrechtse Heuvelrug op langere termijn	Onderzoek haalbaarheid 'vrij baan voor het openbaar vervoer' op de N-wegen Netwerkstudie Utrechtse Heuvelrug/regio Verbeteren inpassing spoor en A12 bij Driebergen, Maarn en Maarsbergen (spoor en snelweg ondergronds en/of 'Om de zuid' bij Maarn en Maarsbergen)

Voor een effectieve aanpak van de problematiek is een zorgvuldig pakket van maatregelen noodzakelijk die elkaar versterken. Automobility heeft op dit moment nog te veel negatieve bijeffecten.

Fiets

Wij constateren dat van de totale mobiliteit slechts een beperkt deel met de fiets plaatsvindt. Met name als het gaat om het woon-werkverkeer tussen de dorpen ligt dit aandeel laag. Voor een deel komt dit door matige fietsvoorzieningen en het reliëf. Wij gaan de kwaliteit van de al bestaande fietsverbindingen verbeteren en veiliger maken. Ook de stallingsmogelijkheden bij publieksaantrekkende functies (zoals centra, sportvoorzieningen, station, recreatievoorzieningen, enzovoort) dienen zowel qua kwaliteit als kwantiteit te worden verbeterd. Afstanden van meer dan tien kilometer kunnen overbrugd worden door de elektrische fiets. Op congestiegevoelige verbindingen is de elektrische fiets een betrouwbaar en snel vervoermiddel. Wij passen de infrastructuur voor deze categorie fietsers nog verder aan (fiets snelwegen, oplaadpunten in de openbare ruimte, enzovoort).

De fiets moet ook een belangrijke rol gaan spelen bij het voor- en natransport van het openbaar vervoer. Haltes met goede fietsparkeerplaatsen zijn hiervoor essentieel. Ook de verbindingen vanuit woonwijken en bedrijventerreinen naar haltes van het openbaar vervoer dienen van hoge kwaliteit en sociaal veilig te zijn. Een fietsverbinding tussen Hoenderdaal en het station Driebergen-Zeist (onder de A12 door) zien wij daarom als een gewenste ontwikkeling, vooral in combinatie met een mogelijke sportvoorziening langs de snelweg (kaart 2, project R en kaart 6, project DR.6). Voor bezoekers aan ons gebied dienen op verschillende locaties huurfietsen beschikbaar te zijn. Het concept van de 'OV-fiets' zal worden uitgebreid op ons grondgebied. De 'OV-fiets' kan zowel voor de dagelijkse gebruiker als de recreant een goede oplossing zijn voor de mobiliteitsbehoefte. Ter bevordering van het recreatieve fietsen is inmiddels het systeem van fietsknooppunten ingevoerd en worden samen met de VVV themaroutes ontwikkeld.



Openbaar vervoer

Bij station Driebergen-Zeist wordt een nieuw Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) knooppunt gerealiseerd (kaart 2, project H). Dit moet het belangrijkste openbaar vervoer knooppunt worden voor onze gemeente en de omliggende gemeenten. Het is zowel de poort van de Utrechtse Heuvelrug als de poort van de regio. Viersporigheid, een nieuw geïntegreerd bus- en spoorstation, ruime en hoogwaardige parkeergelegenheden voor fiets en auto en ongelijkvloerse kruisingen van spoor en weg zijn de kenmerken van dit nieuwe knooppunt. Het totale stationsgebied moet een voorbeeld worden op het gebied



van duurzaamheid (aardwarmte, parkeren onder de grond). Dit geldt zowel voor de te vestigen bedrijven alsmede voor de inrichting van de openbare ruimte.

Station Maarn en Doorn Postkantoor zijn de twee andere openbaar vervoer knooppunten die kwalitatief verbeterd moeten worden. Initiatieven rondom een dergelijk knooppunt die het openbaar vervoer verbeteren worden ondersteund. Hierbij kan gedacht worden aan extra werkgelegenheid, maar ook aan een kwaliteitsimpuls van de openbare buitenruimte en daarmee het verblijfsklimaat. We willen station Maarn



beter gebruiken (kaart 2, project F en kaart 3, project MA.1). We denken aan een betere aansluiting op het busnet en het maken van betere parkeervoorzieningen.

Voor het openbaar vervoer per bus kiezen wij voor hoge frequenties en richten we ons voornamelijk op drukke verbindingen. Hoogfrequent openbaar vervoer over de N225 met rechtstreekse verbindingen naar Utrecht en een verbinding naar Amersfoort zijn het meest kansrijk. We zullen als onderdeel van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer Plan (GVVP) een totaalplan maken voor het creëren van ruimte voor het

openbaar vervoer binnen het bestaande profiel van de N225. Daarnaast onderzoeken we de haalbaarheid van 'vrij baan voor het openbaar vervoer' op alle N-wegen, en dan met name de haalbaarheid van 'vrij baan' tussen de bebouwde kommen en de haalbaarheid van een doseerinstallatie bij de bebouwde kom.

Conform de ladder van Verdaas staan we alleen ontwikkelingen toe in gebieden die goed toegankelijk zijn met openbaar vervoer. Bij bestemmingsplanwijzigingen zal nadrukkelijk om een vervoersmanagementplan van de betreffende initiatiefne-

mer worden gevraagd. In dit plan moet aannemelijk worden gemaakt dat 50% van de nieuwe bezoekers met het openbaar vervoer komt.

Auto

In de huidige situatie is er een aantal capaciteits- en leefbaarheidsknelpunten binnen de gemeente Utrechtse Heuvelrug. De grootste problemen doen zich voor op de in- en uitvalswegen naar de A12 en op de kruispunten van de N-wegen onderling: de A12/N225/Arnhemse Bovenweg/spoorwegomgeving in Driebergen, het centrum van Driebergen, de kruising van N-wegen in Doorn, het centrum van Leersum en de N226/A12/spoorkruising in Maarsbergen. Het oplossen van een bestaand capaciteitsprobleem leidt vaak tot het aantrekken van meer automobilititeit. Het beleid is erop gericht om de intensiteit van het autoverkeer niet meer te laten toenemen. De toename van de mobiliteit moet zoveel mogelijk plaatsvinden door middel van openbaar vervoer en fiets.

Dit betekent niet dat er niets gedaan moet worden aan verbetering van leefbaarheid, bereikbaarheid en doorstroming. Rijkswaterstaat werkt aan de verruiming van de capaciteit van de A12 en bijbehorende aansluitingen. Prorail zal gelijkvloerse spoorkruisingen in Driebergen en Maarsbergen realiseren. De gemeente en de Provincie Utrecht moeten gezamenlijk werken aan het verbeteren van de doorstroming op de N-wegen. Congestie in het verkeer is erg nadelig voor de leefomgeving. De N-wegen dienen volgens het Langzaam Rijden Gaat Sneller (LARGAS) principe te worden ingericht.

Verkeer dat van de ene regio naar de andere regio rijdt en alleen maar gebruik maakt van erftoegangswegen vinden wij ongewenst. Doorgaand verkeer door onze gemeente wordt alleen maar geaccepteerd wanneer het gebruik maakt

van gebiedsontsluitingswegen en er geen sprake is van een goed alternatief. Verkeer in de oost-westrichting dient zo snel mogelijk gebruik te maken van de A12. Wegen in het onderliggende wegennet hebben in principe geen functie voor het doorgaande verkeer. Voor het verkeer in noord-zuidrichting is geen stroomweg beschikbaar. We willen doorgaand verkeer zoveel mogelijk verleiden dan wel geleiden om onze gemeente heen te rijden langs routes met zo weinig mogelijk overlast in de woonomgeving. We nemen dan ook maatregelen om doorgaand verkeer door onze gemeente zoveel mogelijk te ontmoedigen waardoor minder overlast optreedt voor de leefbaarheid in onze woonomgeving.

Hierbij wordt gedacht aan het verbeteren van de verbinding N229 naar de A12 en het niet vergroten van de capaciteit op de N227 tussen Cothen en Amersfoort. Het doorgaande verkeer dat in de aangrenzende gebieden moet zijn, kan gebruikmaken van de N226 en de N227. De gemeente is ook niet voornemens om de zuid-westkant van de gemeente helemaal af te grendelen. Het autoverkeer zal hier onaantrekkelijk worden gemaakt door de capaciteit op het centrale kruispunt in Doorn zeker niet te vergroten. Daarvoor in de plaats is een rechtstreekse busverbinding tussen Wijk bij Duurstede en Amersfoort noodzakelijk. De bus dient in Doorn geen hinder te ondervinden van de capaciteitsproblemen en voorrang te krijgen ten opzichte van het andere verkeer.

Wanneer eenmaal de gebiedsontsluitingswegen functioneren en voldoende doorstroming kunnen bieden, kan het buitengebied, daar waar dat nog nodig is, autoluw worden gemaakt. Hierbij zullen de bestaande stiltegebieden het uitgangspunt zijn. Specifieke aandacht zal besteed worden aan de centra van de verschillende dorpen. Hier conflicteren de verkeersfunctie en de verblijfsfuncties het meest. Voor de belangrijkste

leefbaarheidsknelpunten zal per situatie maatwerk verricht moeten worden om te kijken hoe de conflicten verholpen kunnen worden. Oplossingen zoals 'shared-space' worden hierbij onderzocht. In ons Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer Plan (GVVP) wordt deze mobiliteitsvisie verder uitgewerkt en geconcretiseerd.

In het milieubeleidsplan hebben wij de ambitie uitgesproken om 1% verduurzaming of besparing van de brandstoffen per jaar te realiseren. Hoewel dit een zeer moeilijk meetbare ambitie is, zijn wij van mening dat dit op grond van bovenstaande maatregelen mogelijk moet zijn. Bij het realiseren van deze ambitie zullen wij nadrukkelijk de mogelijkheden van de hybride en/of volledig elektrische auto betrekken en hiervoor oplaadpunten in onze gemeente realiseren.

Ook voor de langere termijn moet onze gemeente duurzaam bereikbaar blijven. En tegelijkertijd kunnen we onze problemen niet eenzijdig afwentelen op de omgeving die vaak met vergelijkbare problematiek te maken heeft. Samen met andere overheden (Provincie, de buurgemeenten, Rijkswaterstaat en Bestuur Regio Utrecht) willen we een netwerkstudie uitvoeren om inzicht te krijgen in de werking van voorgestelde maatregelen op langere termijn. Bij de uitvoering van deze studie worden inwoners en belanghebbenden betrokken. Het gebied waarnaar we kijken strekt zich uit tot Wijk bij Duurstede, Utrecht, Amersfoort en Veenendaal. De verschillende ontwikkelingen in dit gebied worden in kaart gebracht met 2030 als planhorizon en de effecten van verschillende alternatieven worden doorgerekend. In deze studie worden de mogelijkheden en effecten van kilometerheffing voor onze gemeente meegenomen. In een startnotitie worden de uitgangspunten voor de studie uitgewerkt samen met de andere overheden en aan het gemeentebestuur voor instemming voorgelegd.

Ons doel is snelweg en spoor op langere termijn ondergronds dan wel buiten onze dorpen om te leiden, zonder daarbij de bereikbaarheid aan te tasten (kaart 2, project P). Wij initiëren duurzame planvorming voor deze infrastructuur en brengen dit actief onder de aandacht van de hogere overheden om hiervoor draagvlak te verwerven.

5.2.4 Thema 4: Leefbare dorpen

Opgave	Projecten
Eenheid in verscheidenheid	Versterken identiteit per dorp
Sterke dorpen	Visie op parkeren in de openbare ruimte ontwikkelen
	Beleid wijkgericht werken opstellen
	Banddorp N225: opstellen beleid voor zonering aan weerszijden N225
	Een groen hart voor Driebergen – Rijsenburg
	Integratie Huis Doorn en het dorp Doorn
	Visie op ontwikkeling Revis Lyceum en mariniers-terrein in Doorn
	Integratie kasteel Amerongen en dorp Amerongen
	Realisatie centrale dorpsvoorziening Allemanswaard in Amerongen
	Herontwikkeling Twee Marken en omgeving in Maarn
	Versterken winkelbestand in Leersum
Concentratie voorzieningen in het dorpshart	Woonservicezones ontwikkelen Opstellen visie cultuurhuizen



Cultuurhuis Doorn en omgeving

We kiezen in deze structuurvisie voor ieder dorp een integreerend thema dat als uitgangspunt voor het beleid geldt. Dat thema gaat dus veel verder dan de dorpsharten. De thematisering vinden we belangrijk omdat onze dorpen meestal een veel bredere waarde hebben dan alleen het wonen. Onder invloed van maatschappelijke processen (vooral schaalvergroting van voorzieningen) vervlakken veel dorpen en zijn ze alleen nog gericht op wonen. Dat willen we bij onze dorpen voorkomen zolang daar nog mogelijkheden voor zijn. De aanzet voor thema's per dorp wordt gegeven in paragraaf 6.7. We koppelen dit ook aan de vraag of we een geleidelijke taakverdeling

tussen de dorpen willen. Het kan bijvoorbeeld gaan om een taakverdeling tussen Leersum en Amerongen als het gaat over voorzieningen. Maar het kan ook gaan om de vraag of we op een of enkele plekken meer moeten doen aan opvang van de regionale zorgvraag.

We vinden dat de toegevoegde waarde van een gebied in een dorp dat herkenbaar als hart functioneert, voor de sociale samenhang heel groot is. In de openbare ruimte vinden toevallige ontmoetingen plaats en de synergie tussen gebruikers is groot. Voorzieningen kunnen hier geconcentreerd worden.

Nieuwe cultuurhuizen komen dus bijvoorbeeld in een concentratiezone te liggen en ook ouderenhuisvesting met een zorgcomponent. In ieder dorp zullen we een dergelijke concentratiezone aangeven. Op talloze plekken in het land wordt momenteel actief gewerkt aan het maken van 'dorpsharten' en daardoor is veel bekend over de eisen en succesfactoren. Het realiseren van 'dorpsharten' is bijvoorbeeld kansrijker als parkeren grotendeels onder de grond plaatsvindt en als overheden actief bijdragen. Dit houdt niet in dat alle functies alleen in de centra een plaats kunnen krijgen. Een bestaand wijkwinkelcentrum willen we natuurlijk niet verplaatsen. Maar bij nieuwe vragen voor de locatie van een maatschappelijke functie zullen we in eerste instantie een plek in de concentratiezone zoeken.

Voor het winkelen is de detailhandelsvisie voor de korte termijn vastgesteld. Voorlopig zijn daarmee naar ons idee de winkelvoorzieningen veiliggesteld. Om ook op de lange termijn de winkelvoorzieningen in de huidige omvang in stand te houden zullen in Doorn en Leersum aanvullende maatregelen nodig zijn. Deze kernen zullen concurrerender moeten worden. Mede daarom zijn er integrale visies op de 'harten' van deze twee dorpen nodig. In Amerongen is clustering van winkelvoorzieningen noodzakelijk om het aanbod voor dagelijkse boodschappen te kunnen behouden.

In de wijken richten we ons met name op de woonfunctie. Belangrijk speerpunt is de verdere ontwikkeling van wijkgericht werken als onderdeel van het dienstverleningsconcept van deze gemeente. Hiervoor zal beleid worden opgesteld. Daarnaast willen we een visie ontwikkelen op parkeren in de openbare ruimte en beleid maken op het (mede-) gebruik van de openbare ruimte voor deze functie.



In vogelvlucht richting het noorden: luchtfoto van het hart van Driebergen-Rijsenburg

In paragraaf 6.7 komen per dorp nog enkele specifieke gebiedsgerichte voorstellen aan de orde die we hier vast noemen:

- Een groen hart voor Driebergen – Rijsenburg (kaart 1, zone 5.4 en kaart 6, projecten DR.1-DR.2-DR.3);
- Integratie Huis Doorn en het dorp Doorn (kaart 1, zone 5.5; kaart 2, project M en kaart 7, projecten DO.1-DO.2);
- Visie op ontwikkeling Revis Lyceum en mariniersterrein in Doorn (kaart 1, zone 5.5 en kaart 7, project DO.3);
- Integratie kasteel Amerongen en dorp Amerongen (kaart 1, zone 5.7 en kaart 9, projecten AM.1-AM.3-AM.4);
- Realisatie centrale dorpsvoorziening Allemanswaard in Amerongen (kaart 1, zone 5.7 en kaart 9, project AM.6);
- Herontwikkeling Twee Marken en omgeving in Maarn (kaart 1, zone 5.1 en kaart 3, project MA.3);
- Versterken winkelbestand in Leersum (kaart 1, zone 5.6 en kaart 8, project LE.3).



In vogelvlucht richting het noorden: impressie van een nieuw hart voor Driebergen-Rijsenburg



Uitbreidingsplan Driebergen Rijsenburg 1935 (Bron: Tast/Kleine geschiedenis van de Heuvelrug)

5.2.5 Thema 5: Vrije tijd op de Utrechtse Heuvelrug

Opgave	Projecten
Verbreiden visie op recreatie en toerisme	Visie buitenplaatsen en recreatie en toerisme Visie op verblijfs- en dagrecreatie langs de rivier ontwikkelen Evaluatie recreatieve zonering en toegankelijkheid voor recreanten Nationaal Park Duurzame concepten toerisme ontwikkelen (o.a. zakelijk toerisme) Masterplan recreatie Overberg e.o. Ontwikkeling Zanderij Recreatieve verbindingen en routes Leersum en Amerongen Concept ontwikkeling Von Gimborn Arboretum, Huis Doorn, Landgoed Moersbergen, kasteel Amerongen Visie gebied rondom Henschotermeer Recreatieve verbinding over/onder A12 en spoor ten oosten van Maarn Natuurtoeristisch belevingscentrum bij station Driebergen-Zeist Visie gebied rondom ecoduct Mollebos
Ruimte vinden voor sport	Zoeken naar extra ruimte voor sportvoorzieningen: - Herontwikkelen sportfuncties Planetenbaan in Maarn - Driebergen: de Woerd (optimaliseren) en stationsgebied - Visie op ontwikkeling Revijs Lyceum en marieniersterrein in Doorn Visie ontwikkeling zwembaden



We zien de beste kansen in vormen van recreatie die zijn te verenigen met de belangen van natuur en cultuurhistorie en met ons eigen woonmilieu. Enige nieuwe ontwikkeling voor recreatie bij de landgoederen is goed te combineren met natuur. Op dit moment hanteert het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug een globale zonering van recreatieve intensiteit. In hoofdlijnen is er in die zonering meer ruimte voor drukte rond de dorpen en rust aan de noordzijde van de Utrechtse Heuvelrug. Wij denken dat deze zonering nog beter kan. Op basis van de natuurvisie en op basis van een samenhangende visie op toegankelijkheid van het Nationaal Park willen we samen met andere partijen een nieuw type zonering maken waarin we beperkte delen van het bos (bijvoorbeeld 25%) zeer ontoegankelijk maken door paden te laten verwilderen. Dit worden de rustplaatsen voor de fauna. De rest van het bos wordt gebruikt zoals het nu het geval is.

Voor het verminderen van het autoverkeer op en door de Utrechtse Heuvelrug is het noodzakelijk om een goed concept van poorten en entrees uit te rollen. Samen met de partners moeten bezoekers van het gebied op strategische plaat-



sen opgevangen worden, dicht bij het spoor of de snelweg, waarna ze op een duurzame manier het gebied verder kunnen bezoeken. We zullen met het Nationaal Park overleggen over de mogelijkheden voor versterking van het bestaande concept van poorten en entrees.

In het gebied dat begrensd wordt door het noordwesten van Doorn, het noordoosten van Driebergen en de A12 kan dat tot spanningen leiden. Dit gebied is enerzijds een gebied voor natuur en wordt anderzijds intensief gebruikt voor recreatie (wandelaars, fietsers en ruiters). Een zorgvuldige ruimteverdeling dient hier te worden toegepast op zodanige wijze, dat enerzijds de natuur wordt versterkt en het ecoduct Mollebos volwaardig kan functioneren en anderzijds de recreatie activiteiten niet worden ingeperkt en indien mogelijk worden versterkt. Een visie op dit gebied dient derhalve te worden uitgewerkt, waarbij in ogenschouw wordt genomen dat recreatieve ruiters niet schadelijk zijn voor de natuur. Ook de fietsverbinding tussen Maarn en Driebergen verdient nadere beschouwing.



In vogelvlucht richting het zuiden: luchtfoto van de rivier



In vogelvlucht richting het zuiden: impressie van kasteelrecreatie aan de rivier



Groene entree van het Nationaal Park bij Amerongen

De campings op ons grondgebied voorzien in een maatschappelijke behoefte. Behalve de enkele campings in de Ehs op het reliëfrijke deel van de Utrechtse Heuvelrug, is de aanwezigheid van de campings geen grote versturende factor voor de natuur. Maar uitbreiding van de terreinen is binnen de Ehs niet mogelijk. Bedrijfseconomische groei zal uit duurzame concepten voor doorontwikkeling binnen de huidige grenzen moeten komen.

In een aantal gebieden willen we specifieke toeristische/recreatieve ontwikkelingen op gang brengen. Het verder verbinden van toerisme met cultuur en economie en het ontwikkelen van

een hierbij passend aanbod is een belangrijke ontwikkelingsrichting voor de toekomst. Voorstellen hiervoor zijn:

- Ontwikkelen verblijfs- en dagrecreatie langs de rivier (kaart 1, zone 3.5);
- Voor de Zanderij in Maarn een concept ontwikkelen voor recreatie en omgevingskunst (kaart 1, zone 1.1 en kaart 2, project A);
- Ten zuiden en ten oosten van Overberg ruimte maken voor verdere recreatieve ontwikkelingsmogelijkheden (kaart 1, zone 2.6 en 2.7 en kaart 2, project G);
- De ontwikkeling van een uitgebreid wandelgebied tussen Amerongen en Leersum in kaart brengen, evenals toeristi-

sche routes in en rond Leersum (kaart 2, project K; kaart 8, projecten LE.1-LE.2 en kaart 9, projecten AM.2- AM.5);

- Voor de toekomst van het Von Gimborn Arboretum al dan niet in samenhang met Huis Doorn, Landgoed Moersbergen en kasteel Amerongen een concept ontwikkelen (kaart 2, project I);
- Voor het gebied tussen Maarn en Driebergen de mogelijkheden onderzoeken voor het recreatief verbinden van de zuidelijke en noordelijke Heuvelrug over of onder de A12 (kaart 2, project C);
- Bij station Driebergen – Zeist de mogelijkheid onderzoeken voor een natuurtoeristisch belevingscentrum (kaart 2, project H).

In paragraaf 6.3 komen nog enkele specifieke gebiedsgerichte voorstellen aan de orde die we hier vast noemen:

- Visie ontwikkelen voor gebied rondom Henschotermeer (kaart 1, zone 2.1 en kaart 2, project D);
- Recreatieve verbinding over/onder A12 en spoor ten oosten van Maarn realiseren (kaart 2, project E).

Voor de toelichting verwijzen we naar genoemde paragraaf.

In de vergrijzende samenleving is gezondheid een steeds belangrijker thema. Dit uit zich onder meer in de opkomst van allerlei voorzieningen op het gebied van 'wellness', kuren en zorg. Ook de sportintensiteit neemt toe. We sporten vaker en beoefenen meerdere sporten na(ast) elkaar. Sport, lichaamsverzorging en entertainment vloeien steeds meer in elkaar over: er ontstaan multifunctionele sport- en vrijetijdsvoorzieningen, veelal in de buitenlucht of in een groene omgeving. Deze ontwikkelingen passen bij uitstek bij onze gemeente en zullen belangrijk zijn voor de toekomst van het toeristisch/recreatieve product.

We hebben veel en goede sportvoorzieningen in onze gemeente. Toch zijn er op verschillende plaatsen vraagstukken van aanpassing aan normen van het NOC*NSF, uitbreiding, verplaatsing, concentratie en integratie. Op korte termijn wordt een visie ontwikkeld op de ruimtevrage gekoppeld aan de sportvoorzieningen in onze gemeente. Voor de complexen in de volgende dorpen zijn ruimtevragen aan de orde: Driebergen (Driebergse Mixed Hockey Club Shinty), Doorn (Sporthal Steinheim, Revis Lyceum, Tuiland Hockey, korfbal), Maarn en Leersum. In paragraaf 6.7 noemen we bij de verschillende dorpen de volgende zoeklocaties voor sportfuncties:

- Maarn: Planetenbaan (kaart 3, project MA.2);
- Driebergen: de Woerd (optimaliseren) en stationsgebied (kaart 6, project DR.4 en project DR.5);
- Doorn: omgeving Revis Lyceum en mariniersterrein (kaart 7, project DO.3).

De inwoners van de gemeente Utrechtse Heuvelrug kunnen gebruikmaken van drie zwembaden en een recreatieplas: zwembad De Zwoer in Driebergen-Rijsenburg (een overdekt en openluchtzwembad), zwembad Woestduin in Doorn (een overdekt bad), het Bosbad in Leersum (een openluchtbad en een recreatiezwemplas) en het Henschotermeer (een recreatiezwemplas). Een fors voorzieningenniveau voor een gemeente van onze omvang. De toenemende eisen en de landelijk dalende tendens voor het bezoeken van zwembaden vormen aanleiding om een onderzoek in te stellen naar de optimale omvang, het aantal en allocatie van zwembaden binnen de gemeente. Uit het onderzoek zal moeten blijken welke ruimtelijke consequenties dit heeft.

5.2.6 Thema 6: Maatwerk voor wonen en werken

Opgave	Projecten
Maatwerk voor wonen en werken realiseren binnen het saldo van de 'rode' contouren	Visie op uitbreiding van beperkte omvang voor bedrijven bij Maarsbergen ontwikkelen Ontwikkeling integrale visie gebied ten zuiden van Leersum Visie locaties gemeentehuizen, werven en brandweer ontwikkelen Woningbouw Overberg Integrale herontwikkeling omgeving station Driebergen-Zeist
Versterken regionale positie	Onderwijsinstelling van nationale betekenis binnenhalen Kennisinstelling van nationale betekenis binnenhalen

We streven naar een stabiel bevolkingsaantal en naar een redelijk evenwichtige verdeling van bevolkingsgroepen in leeftijd, inkomen en opleiding. Daarmee kunnen we onze samenleving sociaal en functioneel duurzaam in stand houden. En we bouwen binnen onze gemeente alleen voor de behoefte van onze eigen inwoners.

We sturen op de totstandkoming van geschikte woningen voor jongeren en voor lagere inkomensgroepen. En we zoeken naar mogelijkheden voor verlenging van thuiswonen voor ouderen en voor vergroten van de doorstroom van ouderen. Met de lokale woningbouwcorporaties is de afspraak gemaakt om in totaal 655 zorgtoegankelijke woningen toe te voegen. Uitgangspunt is verder minimaal 30%, waar mogelijk meer, sociale huur/koopwoningen op het totale woningbouwprogramma. De verhoudingen in het totale nieuwbouwprogramma zijn als volgt (bron: Woonvisie):

- Sociale huur/koop 34%
- Koop middelduur (€ 180.000 – € 250.000) 17%
- Koop duur (> € 250.000) 39%
- Nultredenappartementen/ bungalows koop (duur) 10%

Daarnaast willen we gaan sturen op de bevordering van doorstroming. Daarin liggen vooral kansen voor het marktaandeel in de woningbouw. Doorstroming is de beste manier om vraag en aanbod zo dicht mogelijk bij elkaar te brengen. En daarin zien we kansen in twee woningsegmenten.

Ten eerste bij de grote appartementen (vanaf 200 m²) met een normaal uitvoeringsniveau in de centrumgebieden van de dorpen. Dergelijke woningen zijn vooral interessant voor eigen bewoners die vanuit een gezinswoning willen doorstromen. Maar dergelijke grote appartementen worden nu alleen in hoog uitvoeringsniveau gebouwd waardoor de prijs te hoog ligt om de doorstroming substantieel op gang te krijgen en dat zou moeten veranderen.

De andere kans zien we in grote gezinswoningen (vanaf 800 m³), met een goedkoop uitvoeringsniveau. Dat zullen twee-onder-een-kapwoningen of zelfs rijtjeshuizen zijn. Deze woningen zijn geschikt voor ZZP'ers of voor mensen die in huis iemand verzorgen. Ook zij zullen doorstromen en in hun geval een kleinere woning vrijmaken. Grote woningen worden nu alleen als vrijstaande woning met hoog uitvoeringsniveau gebouwd waardoor ze zeer duur worden.

Beide woningtypes die we hier noemen, zullen door ontwikkelaars alleen gebouwd worden als andere mogelijkheden worden afgesloten. Deze woningtypes hebben namelijk niet de hoogste financiële opbrengst voor een locatie. In de eerstvolgende herijking van de Woonvisie zullen we nader onderzoeken in welke mate we deze voorstellen voor sturing op doorstroming kunnen uitvoeren.

Om bevolkingsstabilisatie te bereiken, moeten we ieder jaar onze woningvoorraad met 0,3-0,5% uitbreiden; dit zijn 60 tot 100 woningen/jaar. Ons huidige woningbouwprogramma middels inbreidingslocaties (binnen de huidige 'rode' contouren) voorziet in ongeveer 1.400 woningen. De ervaring van de afgelopen jaren leert dat ten hoogste 60% van de geplande woningen ook daadwerkelijk gebouwd wordt. We kunnen dus nog een aantal jaren vooruit. Alle nieuwe woningen zullen duurzaam worden gebouwd met als doel om tijdens de bouw evenals tijdens de verdere levensduur energie te besparen. Hierbij leggen wij initiatiefnemers hogere normen op dan wettelijk voorgeschreven. Bij projecten waar wij een grondpositie hebben, leggen we onszelf nog hogere normen op. Wij hebben immers een belangrijke voorbeeldfunctie.

We zoeken voor de komende jaren geen uitbreiding buiten de 'rode' contouren. Een uitzondering willen we hierbij maken voor Overberg. We willen Overberg enige ruimte geven om geleidelijk voor eigen behoefte te bouwen. Hoewel dit over enkele (5 tot 10) woningen per jaar gaat voorzien we dat deze behoefte langere tijd blijft bestaan. Daarom zoeken we een uitbreidingsrichting die voor de lange termijn ruimte geeft. In geval van een uitzondering is het algemene compensatieprincipe van toepassing: bouwen buiten de 'rode' contouren ('groen>rood') dient altijd gepaard te gaan met tenminste gelijkwaardige compensatie binnen de gemeente ('rood>groen'). Naar ons idee liggen zowel in oostelijke richting als in noordelijke richting kansen voor deze uitbreiding (kaart 2, project O en kaart 5, project OV.1). Voor de uiteindelijke keuze van een locatie voor uitbreiding van Overberg is nader onderzoek nodig. Zie paragraaf 6.7 voor verdere toelichting.

Voor het gebied ten zuiden van Leersum (zone 3.4) stellen we een integrale visie op (kaart 2, project S en kaart 8, project

LE.4). In deze gebiedsvisie willen we kansen en lopende initiatieven bundelen op het gebied van natuur, landschap, recreatie, wonen en werken. Behoud van de openheid van het landschap staat voorop en we zullen een directe relatie leggen met de uitwerking van project K (recreatieve verbindingen Leersum en Amerongen). Bouwmogelijkheden in het gebied blijven beperkt tot de rechten in de vigerende bestemmingsplannen. Er is geen sprake van een uitbreidingslocatie ten zuiden van Leersum. Wel wil we bekijken of het 'verslepen van bouwrechten' binnen het gebied mogelijk en wenselijk is, met als doel om voor het gebied als geheel op alle aspecten kwaliteitswinst te behalen.

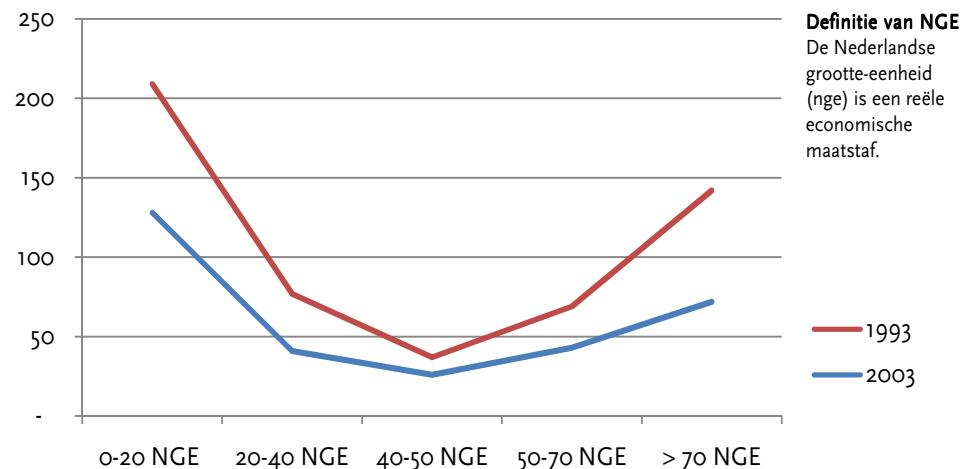
Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheden voor herontwikkeling van verspreide gemeentelijke locaties in de bebouwde kommen (binnen de 'rode' contouren).

Wij hebben maar weinig bedrijventerreinen in onze gemeente. En slechts zo'n 6% van de arbeidsplaatsen bevindt zich op een bedrijventerrein. Maar vanuit een bedrijventerrein wordt ook een dienst aan de burgers en bedrijven geleverd waarbij het op een gegeven moment lastig wordt als de terreinen op grote afstand liggen. Denk daarbij aan autobedrijven, tegelhandels, bouwmaterialenbedrijven, installatiebedrijven, onderhoudsbedrijven, glaszetters, enzovoort. Het bedrijventerreinenbeleid willen we in de toekomst insteken vanuit onze behoefte aan producten en diensten die vanuit bedrijventerreinen geleverd worden, bijvoorbeeld ook door het realiseren van verzamelgebouwen voor ZZP'ers.

We stellen in 2010 een structuurnota bedrijventerreinen op waarin we nader kijken naar de ontwikkelingsvraag van bestaande bedrijven en bedrijventerreinen. Bestaande

De grafiek laat zien dat het aantal agrarische bedrijven in de gemeente Utrechtse Heuvelrug in periode 1993-2003 in alle omvangsklassen is gedaald. Met name de kleine en hele grote bedrijven zijn behoorlijk in aantal afgenomen. De afname van de kleine bedrijven is een bekend verschijnsel. De afname van het aantal grote bedrijven komt doordat grote bedrijven fuseren tot nog grotere bedrijven.

Absoluut aantal agrarische bedrijven naar omvang (NGE) in gemeente Utrechtse Heuvelrug (CBS, 2007)



bedrijventerreinen willen we behouden en opwaarderen ('verduurzamen'). Voor het noordelijk deel van het bestaande bedrijventerrein Amerongen zien we kansen om het op te waarderen tot woon-werklocatie (kaart 9, project AM.2). Daarnaast willen we de mogelijkheden onderzoeken voor beperkte nieuwe ruimte voor lokale bedrijven bij Maarsbergen (kaart 2, project N) en het station Driebergen-Zeist (kaart 2, project H). Bij station Driebergen-Zeist zien wij ook mogelijkheden voor (nieuwe) bedrijven met een grote kantoorcomponent.

De structuurnota bedrijventerreinen geeft inzicht in de behoefte van bestaande bedrijven in onze gemeente en de wijze waarop aan deze behoefte tegemoet kan worden gekomen. Hierbij wordt gekeken naar de mogelijkheden van intensivering en herstructurering. Mocht hierdoor onvoldoende ruimte ontstaan dan kan uitbreiding noodzakelijk zijn. Indien



naar voren komt dat een groei of concentratie van bedrijven bij Maarsbergen wenselijk is, moet ook worden nagedacht over een goede ontsluiting van deze bedrijven. Een ontsluiting naar het noordwesten, aansluitend op de N226, kan dan wenselijk zijn. Voor de ontwikkelingen bij Maarsbergen wordt een integrale visie opgesteld met in ieder geval de volgende ingrediënten:

- Een duidelijke koppeling met de structuurnota bedrijventerreinen, waarbij inzicht wordt gegeven in de ruimtebehoefte van lokale (uit onze gemeente afkomstige) bedrijven;
- Een helder beeld van de ligging, invulling en inpassing van de uitbreidingslocatie;
- Een beeld van de gevolgen en compensatiemogelijkheden voor natuur, landschap, landbouw en water in het gebied;
- Een goede oplossing voor de gevolgen van de toename in mobiliteit, ook in relatie tot regionale ontwikkelingen;
- Een visie op de aansluiting op de ruimte voor natuur vanuit het nieuwe ecoduct over de A12 ten oosten van Maarsbergen en op de verbinding naar andere gebieden;
- Randvoorwaarden voor de blijvende groene bufferzone tussen een uitbreiding bij Maarsbergen en Woudenberg.

Voor de agrarische sector willen wij toe naar een levensvatbare en duurzame toekomst in een veelzijdig landelijk gebied. Duurzaam betekent hier zowel economisch, ecologisch als milieuhygiënisch.

In het Langbroekerweteringgebied zien we weinig ruimte voor schaalvergroting, anders dan door het samengaan van bedrijven. We vinden dat landbouw als functie wel de belangrijkste grondgebruiker moet blijven, maar dat bedrijfseconomische groei uit andere sectoren dan de landbouw moet komen, bij voorkeur wel als doorontwikkeling van het agrarisch bedrijf.

Dit is een grote uitdaging voor agrarische ondernemers maar ook voor de gemeente. Bedrijfseconomische groei in andere sectoren zal immers ook ruimtelijke gevolgen hebben. Specifiek voor onze gemeente zien we twee belangrijke accenten voor verbrede landbouw:

- Natuur- en landschapsbeheer en
- Bijzondere producten met lokale verwerking en distributie.

In de in voorbereiding zijnde structuurnota agrarische bedrijven zullen we bepalen welke mogelijkheden er organisatorisch zijn (gebiedsgerichte coördinatie), wat er al aan voorbeelden in het gebied bestaat, welke andere goede voorbeelden er in het land zijn en wat de algemene mogelijkheden zijn.

Aan de noordzijde van de gemeente in aansluiting op de Gelderse Vallei is doorontwikkeling met schaalvergroting en specialisatie in principe wel mogelijk omdat er in het landbouwonwikkelingsgebied planologisch ruimte gemaakt is voor bedrijven. Met voldoende milieuvoorzieningen in de gebouwen blijft daarmee ontwikkeling in intensieve sectoren mogelijk.

Wij zoeken naar versterking van de kennisintensieve sectoren door het aantrekken van een onderwijsinstelling en een kennisinstelling van nationaal niveau. Een mogelijke locatie voor een dergelijke instelling is het stationsgebied Driebergen-Zeist of langs de N225 in combinatie met verplaatsing van huidige bedrijven van minder goed bereikbare en in de Ehs gelegen plaatsen naar een locatie langs de N225.

Intermezzo: Banddorp N225

Door de intensieve contacten tussen Utrecht en Keulen in de vroege middeleeuwen, wordt de landroute langs de zuidflank van de Utrechtse Heuvelrug als Via Regia (=Heerweg) benut. Deze oude route bestaat uit twee evenwijdig lopende wegen: een bovenweg die in de winter wordt gebruikt en een benedenweg op de overgang van zand naar klei, die in de zomer begaanbaar is. De hoger gelegen bovenweg volgt onder meer het tracé van de huidige Hogeweg - Arnhemse Bovenweg door Zeist en Driebergen. De benedenweg heeft zich tot de belangrijkste weg ontwikkeld. Hierlangs zijn vanaf de achtste eeuw dorpen zoals Rijsenburg, Driebergen, Doorn, Leersum en Amerongen ontstaan. De weg kennen we nu als de N225. Het is de drager geweest van de ontwikkeling van de dorpen en de latere buitenplaatsen van de Stichtse Lustwarande. De reeks Driebergen - Doorn - Leersum - Amerongen met de ertussen liggende buitenplaatsen vormt met elkaar een lang lint met groen en bebouwing, een soort banddorp. Zo

blijkt dat ongeveer 75-80% van alle bebouwing in en tussen deze dorpen binnen de 750 meter van de N225 ligt.

De dorpsharten met hun kerken presenteren zich in elk dorp aan de N225, de belangrijkste winkels en winkelstraten liggen direct aan of dwars op de N225. Ook de meeste openbare en andere publiekstrekkende functies liggen aan of op korte afstand van de N225.

Als gevolg hiervan gaat een groot deel van het interne (intergemeentelijke) uitgaande en ingaande verkeer via de N225. Daarom is een goede HOV-verbinding over de N225, met vrij veel haltes, een kansrijke voorziening. Dan moet die HOV wel frequent, betrouwbaar, veilig, comfortabel en snel zijn en zoveel mogelijk "vrij baan" hebben.

De 'hoofdstraat' (N225) was oorspronkelijk de belangrijkste openbare ruimte in alle aanliggende dorpen. Het huidige

gebruik wordt gedomineerd door de auto, wat ander gebruik moeilijker maakt. Daardoor is het in de huidige vorm vaak eerder een barrière dan een centrale zone. Door een andere inrichting, en door de positie van de auto te degraderen kunnen nieuwe kansen ontstaan voor de N225 als openbare ruimte.



Gravure plein bij dorpskern Rijsenburg, gelegen op de huidige N225



Banddorp topografische kaart 1839 - 1859



Villa Doornhoek aan de hoofdstraat (litho 1869)



Villa Doornhoek op de zelfde plaats in de jaren '60



Villa Doornhoek nu



Woningen binnen 250, 500 en 750 meter van de N225



6. Uitwerking structuurvisiekaart

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt per zone het te voeren beleid op hoofdlijnen voor de periode 2010-2016 beschreven. De nummers verwijzen naar de zones van de structuurvisiekaart (kaart 1). De hoofdletters verwijzen naar de structuurvisiekaart met projecten (kaart 2). De dubbele letters met volgnummers verwijzen naar de projecten op de afzonderlijke dorpskaarten 3 tot en met 9: MA=Maarn, MB=Maarsbergen, DO=Doorn, DR=Driebergen, LE=Leersum, AM=Amerongen en OV=Overberg.

Voor diverse projecten geven we op de kaart een zoekgebied aan met een ster of een cirkel. Dat betekent dat we ongeveer een idee hebben waar het project gerealiseerd zou moeten worden, maar nog niet precies (zoals in een bestemmingsplan). We geven hiermee aan dat nog onderzoek en verkenningen nodig zijn om de precieze locatie te bepalen, maar ook dat een zoekgebied na studie alsnog kan afvallen.

6.2 De gebieden van groot belang voor natuur

Kernzone op de Utrechtse Heuvelrug (kaart 1, zone 1.1)

Dit is het reliëfrijke deel van de Utrechtse Heuvelrug. Het is bijna helemaal bebost, niet dicht bebouwd en aantrekkelijk voor natuur en recreatie.

Ons beleid is gericht op een doorgaande rastervrije zone waar dieren (en mensen) ongehinderd kunnen doorlopen.

Voor natuur zien we graag een afwisseling van bos en heide. Bos is daarbij de hoofdmoot, maar heide kan in een 'kralenketting' met elkaar verbonden zijn. Vanwege de hoge ligging en voedselarme omstandigheden zijn dit de gebieden waar heide het best te beheren is. Vanuit de beheersorganisaties en de Provincie is, met toestemming van het Rijk, inmiddels 350 hectare heide op de Utrechtse Heuvelrug nagenoeg gerealiseerd conform het vigerende provinciaal beleid. Het is daarom gewenst om daarna niet meer hectares heide toe te voegen aan het gebied ten koste van bos. De Utrechtse Heuvelrug dient zijn functie als groene long te behouden.

Bebouwing willen we zeker niet uitbreiden, liever terugdringen. Bestaande bebouwing moet zo weinig mogelijk uitstralingseffecten van geluid, onrust en licht hebben. Bij uitbreiding van de bestaande bebouwing zullen we aandringen op uitplaatsing. Als dat niet kan, is herontwikkeling mogelijk, maar alleen binnen het bestaande volume en alleen als kan worden aangetoond dat bestaande uitstralingseffecten merkbaar verminderen.

Natuurgerichte recreatie is welkom. Intensievere vormen van recreatie willen we uitsluitend in de kunstmatig gegraven 'gaten' in de Utrechtse Heuvelrug (het Doornse Gat, het Bosbad Leersum, de Zanderij Maarn) toestaan (kaart 2, project A).

We streven naar zo weinig mogelijk autoverbindingen en beheersing van het gebruik hiervan. De wegen in het buitengebied die geen ecoduct hebben (of krijgen) moeten voor over-

stekende dieren veilig worden ingericht (kaart 2, project B).

Bij recreatieterreinen in de natuurzone streven we naar aanpassingen op de bestaande plek, gericht op substantieel minder uitstralingseffecten.

Boszone tussen Doorn en Zeist (kaart 1, zone 1.2)

Dit is een grotendeels bebost gebied op oude stuifzanden. In het bos in dit gebied liggen allerlei bebouwde terreinen. Maar ook de noordranden van de dorpen Driebergen en Zeist liggen in deze zone.

Het beleid in deze zone is gericht op bosnatuur en natuurgerichte recreatie.

De bestaande functies kunnen blijven, maar mogen hun terreinen niet uitbreiden. Bij herontwikkeling op de bestaande terreinen moet de uitstraling van de functies op het bos verminderd worden (licht, autoverkeer, geluid, enzovoort).

Voor natuur streven we naar de grootst mogelijke eenheid en daarom is het onze ambitie om afrasteringen weg te krijgen. Alleen rondom de functies zijn hekken geen probleem.

Wij zien geen aanleidingen om voor recreatie meer ruimte te bieden dan de huidige ontwikkelingsruimte binnen de bestaande terreinen. Voor het overige is dit gebied een soort basisgebied voor extensieve recreatie.

De Traaij buiten de bebouwde kom en de Verlengde Traaij moeten zo worden ingericht dat dieren er zo goed mogelijk kunnen oversteken (kaart 2, project B).



Ontwikkeling naar natuurlandbouw voor de gebieden langs het Leersumseveld

Leersumse Veld met westelijke en oostelijke uitbreiding (kaart 1, zones 1.3, 1.4 en 1.5)

Dit is een echte natuurparel van de Utrechtse Heuvelrug. Het Leersumse Veld (zone 1.3) is een echte natuurzone; de aangrenzende zones 1.4 en 1.5 zijn gemengde zones. Er zijn ongestoorde gradiënten naar de hogere delen en er zijn vennen, bos en heide.

Het beleid voor dit gebied is gericht op een levensvatbare toekomst voor de agrarische sector in combinatie met het versterken van de natuurstructuur.

We zoeken zowel in westelijke als in oostelijke richting een versterking van de natuurstructuur. We betrekken deze wens bij het opstellen van een natuurvisie (kaart 2, project J) en het

stellen van prioriteiten in de zoekgebieden van de Ehs-‘overig’.

Ons beeld is dat de versterking van de natuurstructuur in de zones 1.4 en 1.5 gezocht kan worden in de vorm van landbouwgebied met agrarisch natuurbeheer. Daarmee is het een aanvulling en versterking op de verschillende leefomgevingen die al in het Leersumse Veld bestaan. De openheid en het landschappelijk agrarische karakter van het gebied worden daarmee gekoesterd.

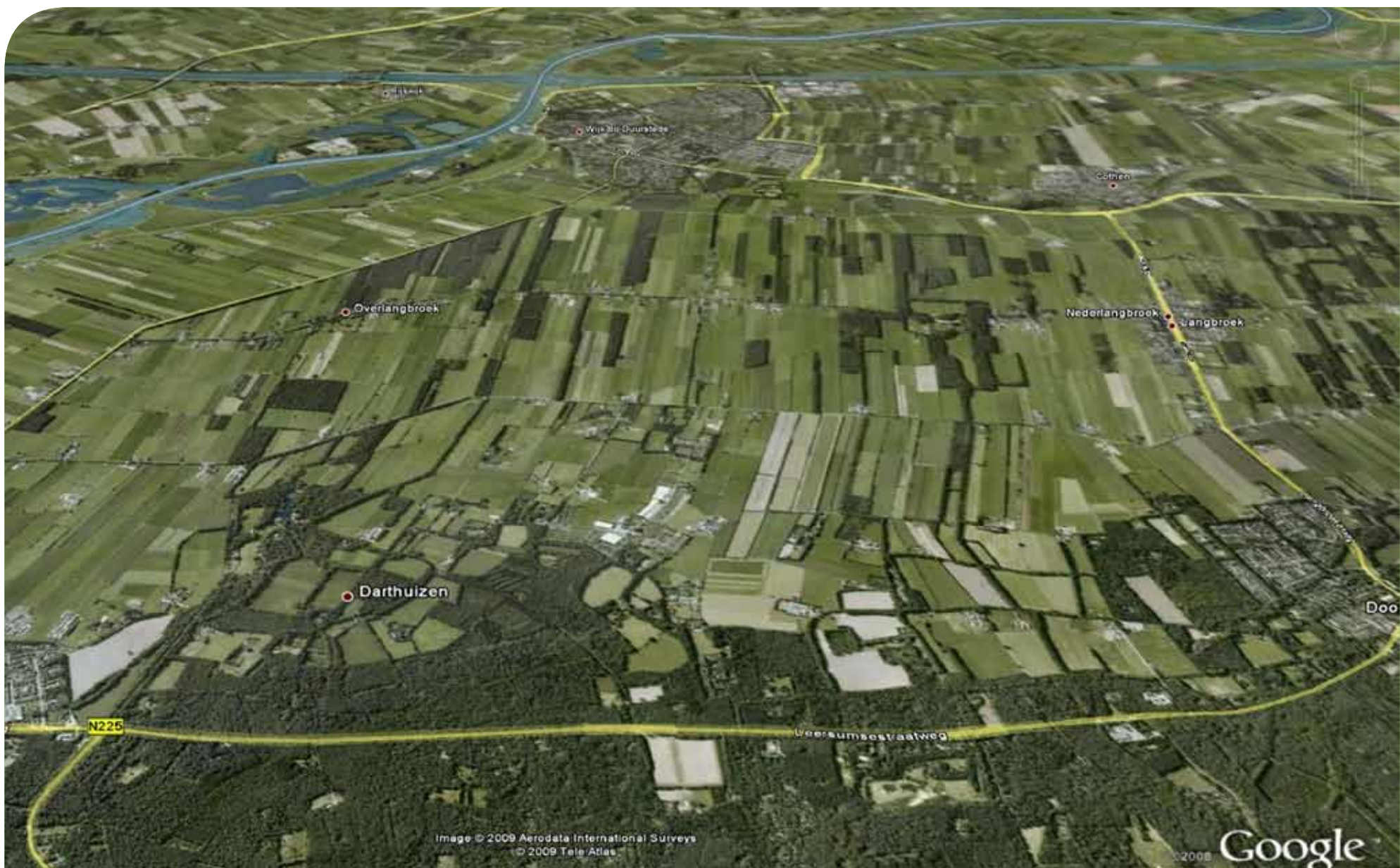
Binnen de bestaande mogelijkheden van het bestemmingsplan zijn in het gebied herontwikkelingen mogelijk voor functies als recreatie, wonen of werken. Hierbij is wel de voorwaarde dat de uitstraling op het gebied zoveel mogelijk vermindert (licht, autoverkeer, geluid, enzovoort).

Doorsnijding van het gebied door het intensieve gebruik van de bestaande oost-westverbindingen dient voorkomen te worden. De bestaande spitsafsluiting in dit gebied is voor de flora en fauna niet genoeg. De Parallelweg afsluiten is echter geen optie.

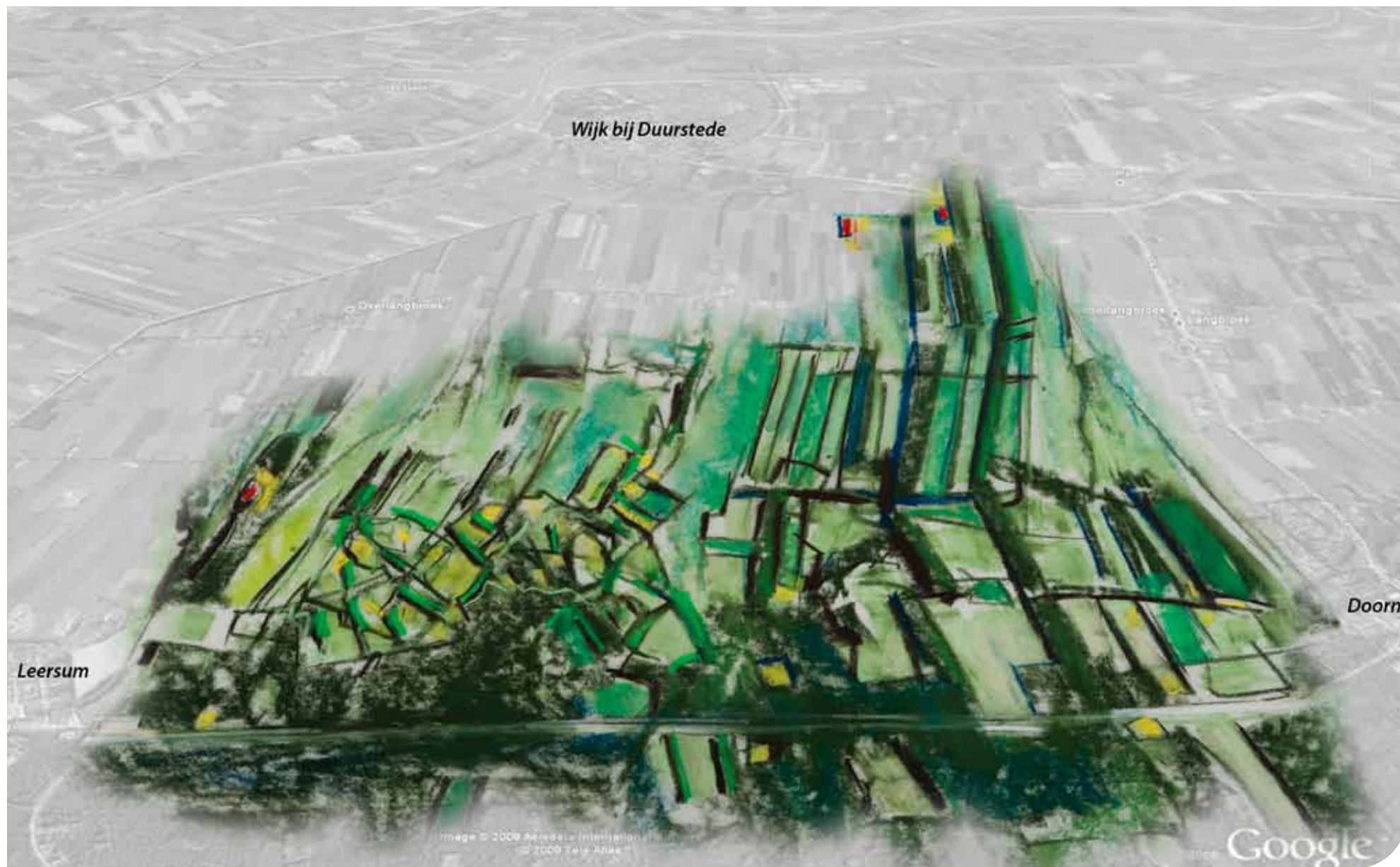
Darthuizen en omgeving (kaart 1, zone 1.6)

Het gebied dat we hier aanduiden is voor ongeveer de helft een eigen en oude landschappelijke en sociale eenheid, vroeger zelfs een eigen gemeente, met landbouw, cultuurhistorie, wonen en natuur. De andere helft is laaggelegen grasland dat voor een groot deel onder de NSW (Natuurschoonwet) landgoedregeling valt. Zone 1.6 is een gemengde zone.

Het beleid voor dit gebied is gericht op een levensvatbare toekomst voor de agrarische sector in combinatie met het versterken van de natuurstructuur.



In vogelvlucht richting het zuidwesten: luchtfoto van de omgeving van Darthuizen



In vogelvlucht richting het zuidwesten: impressie van de samenhang van bestaande en nieuwe natuur rondom Darthuizen

We betrekken de wens tot het versterken van de natuurstructuur en de wens tot een levensvatbare toekomst voor agrarische bedrijven in dit gebied bij het opstellen van de natuurvisie (kaart 2, project J) en het stellen van prioriteiten in de zoekgebieden van de Ehs-‘overig’. Het realiseren van een robuuste natuurstructuur moet wat ons betreft voorrang krijgen op andere doelen voor de Ehs.

Binnen de bestaande mogelijkheden van het bestemmingsplan zijn in het gebied (her-) ontwikkelingen mogelijk voor functies als recreatie, wonen of werken. Hierbij is wel de voorwaarde dat de uitstraling op het gebied zoveel mogelijk vermindert (licht, autoverkeer, geluid, enzovoort).

Doorgaand autoverkeer willen we in dit gebied tegengaan, met als uitzondering de N225 die wel een doorgaande verbinding zal blijven.

Tussen Amerongen en Elst (kaart 1, zone 1.7)

Dit is het meest westelijke gebied waar de Utrechtse Heuvelrug en het riviersysteem elkaar raken. Daarmee is het een belangrijke schakel in het hoofdecologische systeem in Nederland. Bijzondere kwaliteit van dit gebied is dat het bos dicht bij het rivierengebied komt en grenst aan de Amerongse Bovenpolder die kerngebied voor natuur is.

Het beleid is gericht op het optimaal inrichten voor natuur van dit gebied.

Inmiddels is tussen Elst en het bedrijventerrein Remmerden een ecoduct aangelegd. Daarom hoeft in het gebied tussen Amerongen en Elst voorlopig geen oversteekvoorziening voor fauna gemaakt te worden. We stellen wel voor om hier enkele



De nieuwe ecopassage bij Elst

honderden meters van de N225 (vanaf de nieuwe rotonde in oostelijke richting) herin te richten om langzamer te rijden.

In de natuurvisie (kaart 2, project J) moet vastgesteld worden hoe de bijzondere kwaliteit van dit gebied het best tot zijn recht kan komen. Dan moet ook duidelijk worden hoe de bestaande sportfuncties en de recreatieve poort hier goed te verenigen zijn met de natuurkwaliteiten.



Tussen Amerongen en Elst

6.3 De gemengde gebieden aan de noordflank

Rond het Henschotermeer (kaart 1, zone 2.1)

Het Henschotermeer is een van de drukst bezochte dagrecreatieve gebieden in de provincie Utrecht (kaart 2, D). Het gebied voldoet daarmee aan een belangrijke maatschappelijke behoefte. Een aantal dagen per jaar zijn de uitstralingseffecten van het gebied groot.

Wij willen bijdragen aan het duurzaam in stand houden van deze grote dagrecreatieve voorziening. We willen ook ruimte geven aan modernisering als daar behoefte aan is.

De faciliteiten rond het gebied zijn oud en zullen binnen afzienbare tijd gemoderniseerd moeten worden. Seizoensverlenging van het gebruik is dan waarschijnlijk noodzakelijk en wij vinden dat ook een wenselijke ontwikkeling.

Het is onvermijdelijk dat het gebied in de zomer en in de winter zo nu en dan erg vol is. We streven ernaar dat de uitstralingseffecten beperkt blijven tot deze zone. Verdere ruimtelijke en functionele integratie van het meer, het parkeren, de faciliteiten en de recreatie is daarbij wenselijk. Dat is de beste manier om uitstraling naar de omgeving te minimaliseren.

De lage zijde van Maarn (kaart 1, zone 2.2)

Dit gebied is cultuurhistorisch waardevol en op sommige plekken ook waardevol voor natuur. Het is een van de weinige gebieden op de gradiënt die vaak vochtig zijn en waarin bijzondere natuur kan ontstaan. Het fungeert als wandel- en uitloopgebied voor Maarn.

Wij zien geen aanleiding voor veranderingen in dit gebied.

Het beleid is daarom gericht op behoud van de bestaande waarden. Tegen de dorpsrand van Maarn blijft ruimte voor sportvoorzieningen.

De hoge zijde van Maarn (kaart 1, zone 2.3)

Dit gebied bestaat voor een belangrijk deel uit bos. Ook liggen er terreinen waar nieuwe natuur wordt ontwikkeld.

Wij ondersteunen de lijn van het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug om dit gebied steeds meer voor natuur in te richten.

Wel verwachten wij dat dit gebied als uitloopgebied van Maarn, gelegen langs doorgaande recreatieve routes, en met vrij veel eigen bebouwing, niet echt een rustgebied voor natuur zal kunnen zijn. We zien meer kansen in de ontwikkeling

van de gradiënt en zijn benieuwd wat de op te stellen natuurvisie voor mogelijkheden voor dit gebied aan geeft.

We vinden dat er een recreatieve verbinding over (of onder) het spoor en de A12 moet worden aangelegd (kaart 2, project E). In het dorp Maarn wordt aan de oostzijde bij de Bakkersweg een nieuwe onderdoorgang onder A12 en spoor gerealiseerd. Maar de omrij (loop-) afstand blijft groot, met name voor de wandelaars. De precieze locatie van een recreatieve verbinding over (of onder) het spoor en de A12 wordt onderzocht en hangt nauw samen met de effecten voor flora en fauna.

Landgoed Maarsbergen en Kombos (kaart 1, zone 2.4)

Dit gebied omvat het gehele laaggelegen deel van het landgoed dat bij kasteel Maarsbergen hoort, ten zuiden van de A12. Het grootste deel van dit gebied is Rijksmonument.

We ondersteunen de ontwikkelingsrichting van het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug voor meer natuur in dit gebied.

De basis van deze ontwikkelingen ligt in de cultuurhistorische waarden. Die moeten in eerste instantie veiliggesteld en (her-) ontwikkeld worden. Natuurontwikkeling is volgend. En uiteraard moeten de concrete voorstellen passen binnen de lijnen die we in deze structuurvisie hebben uitgezet.

De gebieden ten westen, zuiden en oosten van Overberg (kaart 1, zones 2.5, 2.6 en 2.7)

Dit hele gebied is een overgangszone op de gradiënt met bossen, landbouw, campings en woningen.

Wij willen Overberg en omgeving landelijk houden. Op de lange termijn zien we Overberg als groene grens naar de toenemende verstedelijking van de Gelderse Vallei.

We vinden dat alleen landbouw als drager van het groene beeld in deze zones te zwak is. Daarom zien we voor deze zones een ontwikkeling in de richting van een combinatie van recreatie, landbouw, natuur en landschap, met:

- een accent op natuur en landbouw in de richting van het Leersumse Veld (kaart 1, zone 2.5);
- een accent op recreatie in de buurt van Overberg (tegen de bossen) en in de richting van Veenendaal (kaart 1, zones 2.6 en 2.7).

Sluipverkeer is een probleem in dit gebied. Wij gaan samen met de gemeente Veenendaal mogelijkheden onderzoeken hoe het sluipverkeer verminderd kan worden zonder de bereikbaarheid van Overberg te schaden.

Binnen de algemene lijn van deze zones is er een duidelijk onderscheid tussen zone 2.6 en zone 2.7. Voor zone 2.6 zien we, naast ruimte voor recreatie, ook duurzaam ruimte voor landbouw. Wij vinden landbouw een functie die hoort bij het plattelandskarakter van Overberg. In zone 2.7 zien we de landbouw daarentegen steeds meer als een decor voor recreatie, natuur en landschap. We zullen initiatieven van de grondeigenaren ondersteunen om voor dit gebied rond de thema's cultuurhistorie, natuur en recreatie een samenhangend gebiedsconcept te ontwikkelen.

Ten zuiden van Overberg willen we tegen de Dwarsweg ruimte geven voor recreatie en hiervoor een masterplan ontwikkelen (kaart 2, project G). Dit masterplan richt zich met name op drie aspecten: kwaliteitsverbetering van de verblijfsrecreatie,

versterking van de recreatieve inrichting van het gebied en regulering van de verkeersstromen.

Het te ontwikkelen plan voor de kwaliteitsverbetering van de verblijfsrecreatie in het gebied geeft zicht op wat op welke plek wenselijk en mogelijk is, zowel voor de bestaande verblijfsrecreatie als voor nieuwe ontwikkelingen. Onderdeel van de kwaliteitsverbetering is het aansluiten op en versterken van de bestaande kwaliteiten van het gebied (natuur, landschap, cultuurhistorie, landgoederen en agrarische functies).

Versterking van de recreatieve inrichting van het gebied richt zich niet alleen op wandelaars en fietsers, maar ook op het faciliteren en zoneren van de recreatiedruk vanuit bijvoorbeeld Veenendaal.

De regulering van verkeersstromen in het gebied werken we uit in samenhang met het GVVP.

6.4 De gemengde gebieden aan de zuidflank

Tussen station Driebergen-Zeist en Driebergen (kaart 1, zone 2.8)

Ten zuidwesten van de N225 is dit een van de weinige ruimtelijk open gebieden. Overigens is dit gebied bos, landgoed en sportterrein, en ligt hier het station Driebergen-Zeist.

We willen de ruimtelijke openheid in dit gebied beschermen, het is onze belangrijkste etalage aan de A12 en de N225. Het stationsgebied moet door een innovatieve transformatie een icoon worden op het gebied van duurzaamheid.

De openheid staat onder druk door verbreding van de A12 en omdat het agrarisch grondgebruik geen sterke functie is. Maar juist de landschappelijke openheid op de kruising van de A12 en N225, draagt nationaal ons imago als groene gemeente

met landgoederen. Dit landschapsbeeld willen we beschermen. Daarnaast is in dit gebied een belangrijke ecologische verbindingzone gelegen.

De ontwikkelingsmogelijkheden van het stationsgebied Driebergen-Zeist (kaart 2, project H) beginnen zich langzaam aan uit te kristalliseren. Als uitgangspunt geldt hier het realiseren van een toekomstvast openbaar vervoer knooppunt in combinatie met een duurzame herontwikkeling van het gehele stationsgebied binnen de huidige 'rode' contour. Op het gebied van duurzaamheid hebben we hoge ambities met dit gebied.

Wij willen onder andere dat het gebied energieneutraal is, dat het water zichtbaar wordt gemaakt, dat innovatieve vormen van openbaar vervoer worden toegepast, dat er alleen maar ondergronds of in een gebouwde voorziening wordt geparkeerd, dat zich hier alleen duurzame bedrijven vestigen en dat de transformatie van het gebied op een duurzame manier wordt gedaan (hergebruik van materialen is hierbij een speerpunt). We zoeken in de omgeving van het station ruimte voor verplaatsen en/of uitbreiden van sportfuncties (kaart 6, project DR.5). Een fietsverbinding tussen Hoenderdaal en het station Driebergen-Zeist (onder de A12 door) is een gewenste ontwikkeling, zowel voor de bereikbaarheid van het station als voor een mogelijke sportvoorziening langs de snelweg (kaart 2, project R en kaart 6, project DR.6).

Uitgangspunt is voor de landgoederen in deze zone dat uitbreiding van de gebouwen met 10% van de 'footprint' mogelijk is als bestaande terreinparkeerplaatsen ondergronds worden aangelegd. Twee lagen heeft de voorkeur omdat de groene setting en de ecologische verbindingen dan beter kunnen worden beschermd dan met een enkele laag, mits de grondwaterstromen niet verstoord worden. In alle gevallen zal sprake



Op dit soort parkeerplaatsen is ruimte voor natuur te winnen

moeten zijn van maatwerk.

Wanneer door herontwikkeling van de bestaande gebouwen met extra functionele mogelijkheden een grotere parkeerbehoefte ontstaat dan in de bestaande situatie, moet deze extra parkeerbehoefte in ieder geval ondergronds worden opgevangen.

Iedere herontwikkeling moet expliciet de bestaande cultuur-historische (dat wil zeggen bouwkundige, historisch-geografische en archeologische), ecologische en landschappelijke kwaliteit beschrijven en waarderen. Ook moet worden aangegeven hoe deze kwaliteiten het plan beïnvloeden hebben en hoe dit zal leiden tot een aantoonbare verbetering van deze aspecten.

Groene zones ten oosten van Driebergen (kaart 1, zone 2.9) en ten westen van Doorn (kaart 1, zone 2.11)

Ten oosten van Driebergen ligt aan de zuidzijde van de N225 een open landbouwgebied. Aan de noordzijde is dit gebied een historische landgoederenzone.

Ten westen van Doorn ligt de zone met Beukenrode als opvallendste element, maar ook het Von Gimborn Arboretum ligt in dit gebied. In het bos komt verspreid vrij veel bebouwing voor.

Het beleid is gericht op behoud van de groene en cultuur-historische kwaliteiten van het open gebied.

Zone 2.11 ten westen van Doorn willen we zo groen en historisch mogelijk houden. Voor het Von Gimborn Arboretum maken we een uitzondering: een nieuw concept voor dit gebied die het als bomentuin duurzaam in stand kan houden, zullen wij met een open houding beoordelen (kaart 2, project I). We zullen het bestaande bedrijventerrein (Vossenstein) niet uitbreiden. Het gebied dient als groene corridor te blijven functioneren tussen de hogere en lagere delen. De mogelijkheid voor mens en dier om de N225 over te steken dient hier verbeterd te worden.

Voor beide zones geldt dat woningen en andere gebouwen alleen gewenst zijn als ze historisch zijn of van hoge ruimtelijke kwaliteit. Om te voorkomen dat de groene ruimte geleidelijk minder groot wordt, stellen we als algemene regel dat de bestaande 'footprint' van de gebouwen niet groter mag worden dan de huidige. Verplaatsing en verhoging zijn soms wel mogelijk. In de zones met een groen accent (dat is deze zone) zal bij herontwikkeling van niet-historische gebouwen moeten

worden aangetoond dat verplaatsing naar een zone met een 'rood' accent (aanpalende zone 2.10 aan de oostzijde) niet mogelijk is.

Uitgangspunt is voor de landgoederen in deze zone dat uitbreiding van de gebouwen met 10% van de 'footprint' mogelijk is als bestaande terreinparkeerplaatsen ondergronds worden aangelegd. Twee lagen heeft de voorkeur omdat de groene setting en de ecologische verbindingen dan beter kunnen worden beschermd dan met een enkele laag, mits de grondwaterstromen niet verstoord worden. In alle gevallen zal sprake moeten zijn van maatwerk.

Wanneer door herontwikkeling van de bestaande gebouwen met extra functionele mogelijkheden een grotere parkeerbehoefte ontstaat dan in de bestaande situatie, moet deze extra parkeerbehoefte in ieder geval ondergronds worden opgevangen.

Iedere herontwikkeling moet expliciet de bestaande cultuurhistorische (dat wil zeggen bouwkundige, historisch-geografische en archeologische), ecologische en landschappelijke kwaliteit beschrijven en waarderen. Ook moet worden aangegeven hoe deze kwaliteiten het plan beïnvloeden hebben en hoe dit zal leiden tot een aantoonbare verbetering van deze aspecten.

Functies als kantoor, zorg en onderwijsinstellingen zijn in principe welkom. Daar zijn wel voorwaarden aan verbonden: bij uitbreiding van de bestaande capaciteit moet (met een mobiliteitsplan) geloofwaardig worden gemaakt dat 50% van het extra bezoek met enige vorm van openbaar vervoer komt en dat de extra parkeervoorzieningen, zoals hiervoor aangegeven, ondergronds worden gebouwd.

Recreatief gebruik van deze zone is gewenst, ofwel in de groene ruimte ofwel binnen de bestaande gebouwen.

Er moet ruimte zijn voor natuur in deze zone. Dus behoud van oudere boombeplanting en zoveel mogelijk verwijderen van afrasteringen. Bij historische reconstructies moeten voldoende bomen blijven staan om de natuurwaarde te behouden.

Zone tussen Driebergen en Doorn rondom Bartiméus (kaart 1, zone 2.10)

Hier ligt een relatief sterker verstedelijkte zone in het overigens groene tussengebied tussen Doorn en Driebergen rondom Bartiméus.

Het algemene beeld moet groen blijven, maar we vinden deze zone geschikt om niet- historische gebouwen die verplaatst kunnen worden uit de aangrenzende zones 2.9 en 2.11 op te vangen.

Hiervoor dienen wel integrale plannen te worden gemaakt die een nieuwe interpretatie geven aan de historische samenhangen in dit gebied. Dit is geen vrijblijvende eis: het grootste deel van het gebied is rijksmonument en alleen gedegen en historisch verantwoorde planvorming zal acceptabel zijn. En hoewel Boswijk geen monument is (Boswijk is een verdwenen buitenplaats), vinden we dat eventuele ontwikkelingen hier een reactie op de historische achtergrond moeten zijn.

Uitgangspunt is voor de landgoederen in deze zone dat uitbreiding van de gebouwen met 10% van de 'footprint' mogelijk is als bestaande terreinparkeerplaatsen ondergronds worden aangelegd. Twee lagen heeft de voorkeur omdat de groene

setting en de ecologische verbindingen dan beter kunnen worden beschermd dan met een enkele laag, mits de grondwaterstromen niet verstoord worden. In alle gevallen zal sprake moeten zijn van maatwerk.

Wanneer door herontwikkeling van de bestaande gebouwen met extra functionele mogelijkheden een grotere parkeerbehoefte ontstaat dan in de bestaande situatie, moet deze extra parkeerbehoefte in ieder geval ondergronds worden opgevangen.

Iedere herontwikkeling moet expliciet de bestaande cultuurhistorische (dat wil zeggen bouwkundige, historisch-geografische en archeologische), ecologische en landschappelijke kwaliteit beschrijven en waarderen. Ook moet worden aangegeven hoe deze kwaliteiten het plan beïnvloeden hebben en hoe dit zal leiden tot een aantoonbare verbetering van deze aspecten.

Oude bomen zijn in dit gebied extra waardevol voor de natuur. Bij historische reconstructies speelt bescherming en integratie van deze bomen in de plannen een belangrijke rol.

Tussen Leersum en Amerongen (kaart 1, zone 2.12)

Amerongen en Leersum zijn, meer dan de andere dorpen in onze gemeente met elkaar verbonden. Zo is er bijvoorbeeld verhoudingsgewijs veel meer fietsverkeer tussen deze dorpen dan tussen de andere dorpen.

We zien het als een noodzakelijke ontwikkeling dat er op het gebied van voorzieningen meer samenwerking plaatsvindt tussen de dorpen Leersum en Amerongen. Samen zijn ze groot genoeg om een volledig pakket aan voorzieningen te dragen. We stellen ons daarbij voor dat we steeds zoeken naar moge-

lijkheden om voorzieningen te spreiden over de twee dorpen, als ware het één dorp.

Het tussengebied tussen Amerongen en Leersum wordt in deze visie steeds meer een gezamenlijke groene ruimte.

We willen daartoe tussen Amerongen en Leersum een wandelgebied uitbouwen met onder andere een wandel- en landschappelijke route van kasteel Amerongen, via de dijk en Zuylestein naar Broekhuizen. En ook aan de hoge zijde willen we meer functionele en ruimtelijke samenhang tussen de enk van Leersum en die van Amerongen maken (kaart 2, project K).

Daarnaast wordt er voor uitplaatsing van Leersumse bedrijven, conform de provinciale structuurvisie, een bescheiden ontwikkeling aansluitend op bedrijventerrein Amerongen voorgestaan. Voor de inpassing van een dergelijke ontwikkeling is het van groot belang dat dit gebied een zeer waardevolle verbinding vormt tussen de hoge en lage delen van de Utrechtse Heuvelrug, die aan de zuidzijde grenst aan een Natura 2000 gebied.



Huis bij Hydepark



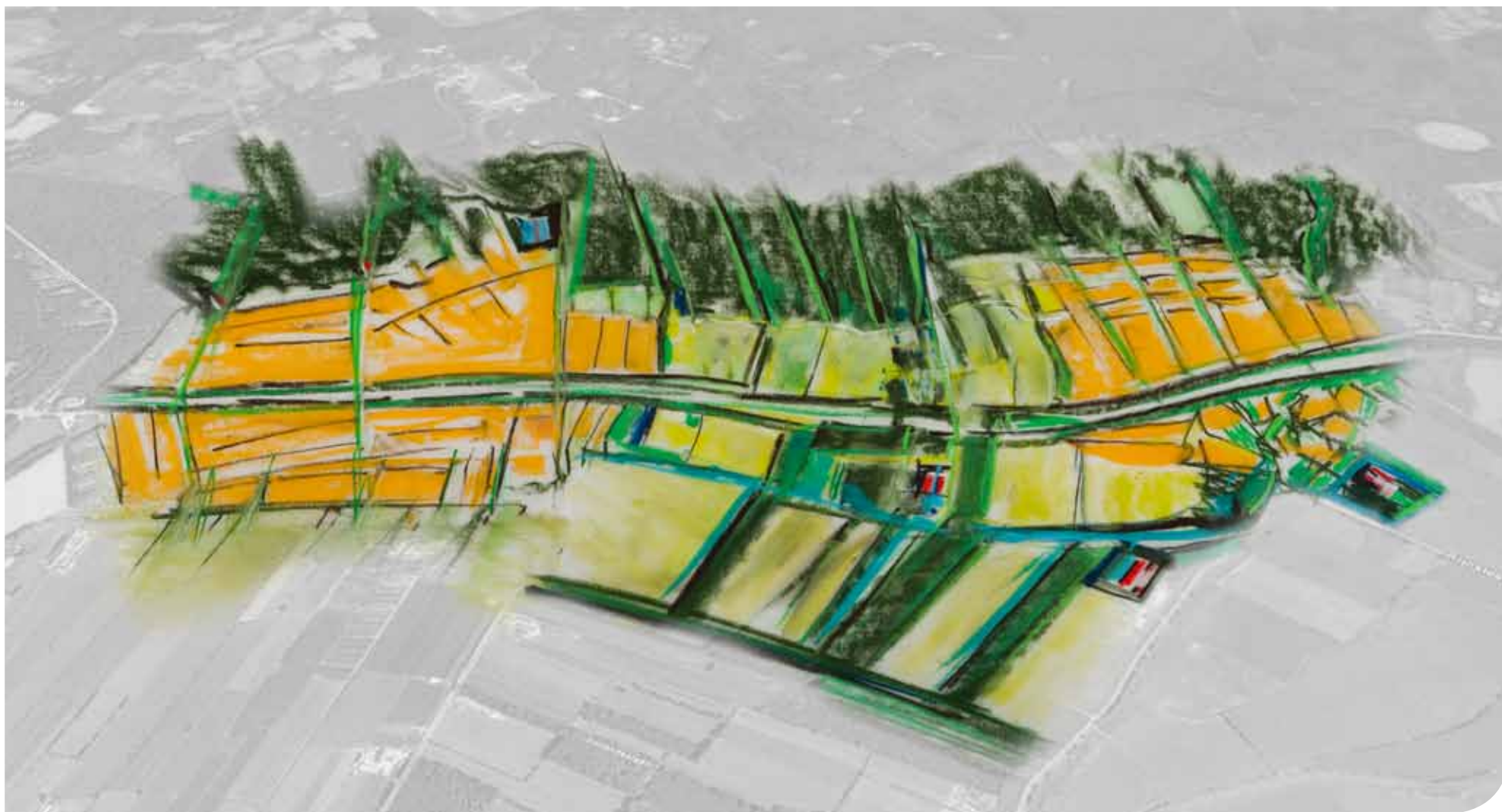
Deel van ansichtkaart Hydepark rond het begin van de 20e eeuw



Oranjerie Hydepark



In vogelvlucht richting het noordoosten: luchtfoto van Leersum en Amerongen



In vogelvlucht richting het noordoosten: impressie van het gezamenlijke tussengebied van Leersum en Amerongen

6.5 De lage gebieden aan de noordzijde

Ten noordoosten van Maarn (kaart 1, zone 3.1)

Dit is een kleinschalig en nat gebied met veel kwel dat momenteel vooral als grasland in gebruik is.

Wij zien de huidige combinatie van natuur en landbouw als een passend gebruik.

In alle lage gebieden verwachten we meer aandacht voor vernattingmogelijkheden. Wij zijn hier geen tegenstander van, mits de grondeigenaren passend gecompenseerd worden.

Het kampengebied (kaart 1, zone 3.2)

Dit is een tamelijk afwisselend gebied dat weliswaar grotendeels voor de landbouw in gebruik is, maar ook cultuurhistorische en natuurwaarden kent. Vanuit de opgaven voor werken is er op langere termijn mogelijk behoefte aan bouwruimte in onze gemeente.

Wij zien kansen voor een uitbreiding van beperkte omvang voor bedrijven bij Maarsbergen.

Indien het bedrijventerrein wordt uitgebreid, zal de wens tot een goede ontsluiting, en daarmee ontlasting van de Haarsweg, groter worden. Een ontsluiting naar de noordwestzijde zal dan onderzocht moeten worden. Voordat van een dergelijke uitbreiding sprake kan zijn, zal eerst een integrale visie moeten worden opgesteld waarin de waardevolle omgevingskwaliteiten worden betrokken.

Vanwege de ligging aan snelweg en spoor (station in Maarn) vinden wij de omgeving van Maarsbergen het meest geschikt voor het ontwikkelen van een dergelijke locatie (kaart 2, project N). In de integrale visie zal tot uiting moeten komen onder welke randvoorwaarden een uitbreiding mogelijk is (zie paragraaf 5.2.6).

Het lage gebied van Overberg (kaart 1, zone 3.3)

Dit is een groot gebied dat vooral voor landbouw in gebruik is. Het noordelijk deel is als landbouwontwikkelingsgebied in de reconstructie Gelderse Vallei aangemerkt. Sommige delen zijn heel nat en kennen veel kwel.

Het gebied is sterk doorsneden door de A12, de spoorlijn Utrecht – Arnhem en het tracé van de oude spoorlijn Amersfoort – Kesteren (nu vaak de PON-lijn genoemd). Het gebied kan er echter niet van profiteren, omdat er geen aansluitingen zijn. Wanneer de PON-lijn wordt gereactiveerd, zal er druk ontstaan op de spoorknoop De Haar. Op het moment dat hier een station ontwikkeld zou worden, heeft dit geen rol voor de omgeving. Het station is alleen bereikbaar vanaf de A12.

Ten zuiden van de A12 is dit gebied belangrijk voor de presentatie van ons groene imago.

We zien dit gebied in eerste instantie als een landbouwgebied met landschappelijke waarde (hagen).

Bij het opstellen van de natuurvisie betrekken we ook dit gebied om inzicht te krijgen in de aanwezige ecologische

verbindingszones, mogelijkheden voor nieuwe natuur en de relatie met de waarden van de Grebbelinie (kaart 2, project J). Dit gebied is voor ons vanaf de A12 een 'etalage' (kaart 2, project L) met hoge landschapskwaliteiten. We zullen landschapsontwikkeling ten zuiden van de A12 sterk stimuleren en zo mogelijk daar ook middelen voor ter beschikking stellen.

Initiatieven voor de verplaatsing van agrarische bedrijven vanuit de verwevingszone naar de ontwikkelingszone zullen wij positief benaderen. Maar aan daadwerkelijke ontwikkeling zijn wel randvoorwaarden verbonden. Ervaring elders leert dat de bouwvlakken van moderne intensieve bedrijven een bepaalde omvang moeten hebben (minimaal 2 ha uitgroeiend tot ca. 5 ha). Dit zijn dermate grote ingrepen dat de landelijkheid van het gebied serieus onder druk komt te staan, en wij willen de landelijke uitstraling juist behouden. Wij willen dat minimaal een gelijk oppervlak van het bouwvlak aan bos- of laanbeplanting wordt aangebracht (en ook zo wordt bestemd). Bouwblok en beplanting moeten in een integraal landschapsplan worden ingepast over een groter gebied (bijvoorbeeld over een terrein dat minimaal tien maal zo groot is als het bouwvlak). In dat integrale plan moeten natuur, cultuurhistorie en landschapsbeeld expliciet als uitgangspunt worden gebruikt. We verwachten dat met een dergelijk beleid maar een beperkt aantal bedrijven (maximaal twee tot drie) een plek kunnen vinden in deze zone. We gaan deze benadering bespreken met de agrarische sector en betrekken bij het opstellen van de structuurnota agrarische bedrijven.



Langs de dijk



Langs de Langbroekerwetering



Langbroekerwetering



Stuw bij Amerongen

6.6 De lage gebieden aan de zuidzijde

Het Langbroekerweteringgebied en het Leersummerbroek (kaart 1, zone 3.4)

Het Langbroekerweteringgebied is een uniek en samenhangend gebied. Er zijn grote kansen voor geïntegreerde ontwikkeling van landbouw, natuur, recreatie, cultuurhistorie, wonen, zorg, enzovoort. Wij willen deze kansen ook echt de ruimte geven.

We willen toe naar een gebiedsperspectief waarvan natuur, landbouw, cultuurhistorie, wonen, recreatie en zorg duurzaam en samenhangend deel uitmaken.

Daartoe willen we de volgende acties ondernemen die al elders in deze structuurvisie genoemd zijn:

- Definitieve begrenzing binnen de zoekgebieden van de Ehs-‘overig’ om een robuuste natuurstructuur te maken;
- Een visie op de ontwikkeling van agrarische bedrijven opstellen waarin we ons richten op bedrijfseconomisch zinvolle en reële verbredingsmogelijkheden en de ruimtelijk condities die daarbij horen, rekening houdend met de nabije ligging van Natura 2000 gebieden;
- In het GVVP onderzoeken hoe de verkeersbelasting op de wegen in het gebied op aanvaardbaar niveau kan blijven.

Met deze acties moet de basis gelegd zijn voor een gebiedsproject waarin we samen met het Streekhuis Kromme Rijn het genoemde gebiedsperspectief kunnen ontwikkelen.

Wij willen in het gebied een fijnmaziger netwerk van fiets- en wandelpaden realiseren. Bestaande wegen dienen geschikt

gemaakt te worden als fietsverbindingen. Met name het gevoel van onveiligheid dient daarbij aangepakt te worden door de hoeveelheid en de snelheid van het autoverkeer aanzienlijk te verminderen.

Voor het gebied ten zuiden van Leersum (zone 3.4) stellen we een integrale visie op (kaart 2, project S en kaart 8, project LE.4). Zie paragraaf 5.2.6 voor nadere toelichting.

De zone tussen Amerongen en Wijk bij Duurstede (kaart 1, zone 3.5)

In deze zone ligt aan de noordzijde het Natura 2000 gebied Kolland grenzend aan de natuurgebieden van Zuylestein. Voor het overgrote deel wordt de zone gekenmerkt door agrarisch gebruik.

Wij willen dit gebied een nieuwe impuls geven zodat het veel aantrekkelijker wordt voor recreatie.

Wij vinden dit gebied zeer geschikt voor verschillende vormen van verblijfs- en dagrecreatie en ontwikkelen hiervoor een visie (kaart 2, project Q). De dijk, de Waarden van Gravenbol en de stuw, evenals de nabijheid van Amerongen en Wijk bij Duurstede zijn goede aanleidingen om het gebied te bezoeken.

Voor de landbouw kan bedrijfseconomische verbreding interessant zijn. Voorwaarde is dat uitstralingseffecten op de habitatrictlijngebieden rond deze zone vermeden worden. Maar dat lijkt ons goed mogelijk, omdat er duidelijke grenzen naar deze gebieden liggen, zoals de dijk en de Amerongerwetering, en gezien het beperkte karakter van het voorstel.

Er staat grote recreatieve druk op de Lekdijk. De verschillende vormen van recreatie en het utilitaire verkeer rijden elkaar hier letterlijk en figuurlijk in de wielen. Wij willen de dijk auto- en motorenluw maken.

De rivierzone (kaart 1, zone 4.1)

De uiterwaarden van de Rijn/Lek zijn Vogelrichtlijngebied. Voor een deel is dit gebied echter geheel niet natuurlijk in verband met de stuw bij Amerongen.

Wij ondersteunen het beleid voor ruimte voor de natuur in dit gebied.

Daarnaast streven wij naar recreatief medegebruik van het gebied rond de stuw en in westelijke richting daarvan.

6.7 De dorpen

Maarn (kaart 1, zone 5.1 en kaart 3)

Maarn is een gewild dorp om te wonen. Dit komt onder andere tot uiting in de hoge woningprijs. Hoewel de winkelvoorzieningen beperkt zijn, levert de concentratie ervan enige synergievoordelen op en zijn ze duurzaam levensvatbaar. De maatschappelijke voorzieningen zijn goed in orde en de Twee Marken wordt goed en intensief gebruikt.

Maarn is een woondorp met veel forensen. De mensen zijn sterk betrokken bij de groene omgeving van hun dorp.

Wij stellen geen structuuringrepen voor in Maarn. Door de ligging aan de A12 en aan het spoor is Maarn uitstekend bereikbaar. We houden de ontwikkelingen rond het spoor en de A12 nauwlettend in de gaten en zullen, waar dat mogelijk en zinvol is, aandringen op een verdiepte of zuidelijke omleiding van snelweg en spoor (kaart 2, project P).

Stationsgebied Maarn dient een impuls te krijgen (kaart 2, project F en kaart 3, project MA.1). Bekeken moet worden of er nieuwe functies in het centrum toegevoegd kunnen worden en hoe parkeren en aan- en afvoer beter geregeld kunnen worden.

Bij eventuele toekomstige ontwikkelingen van of rond de Twee Marken moet het gebouw zich als belangrijke voorziening meer profileren aan de Tromplaan (kaart 3, project MA.3). Het moet ook ruimtelijk meer een dorpshuis worden. Zo ontstaat er meer samenhang met andere voorzieningen aan de Tromplaan en het gebied rond de Raadhuislaan.



Aan de noordoostelijke rand van Maarn zullen de huidige sportvoorzieningen aan de Planetenbaan ingericht worden als een sportboulevard, waardoor er meer samenhang ontstaat (kaart 3, project MA.2).





Ansichtkaart Maarsbergen rond 1951



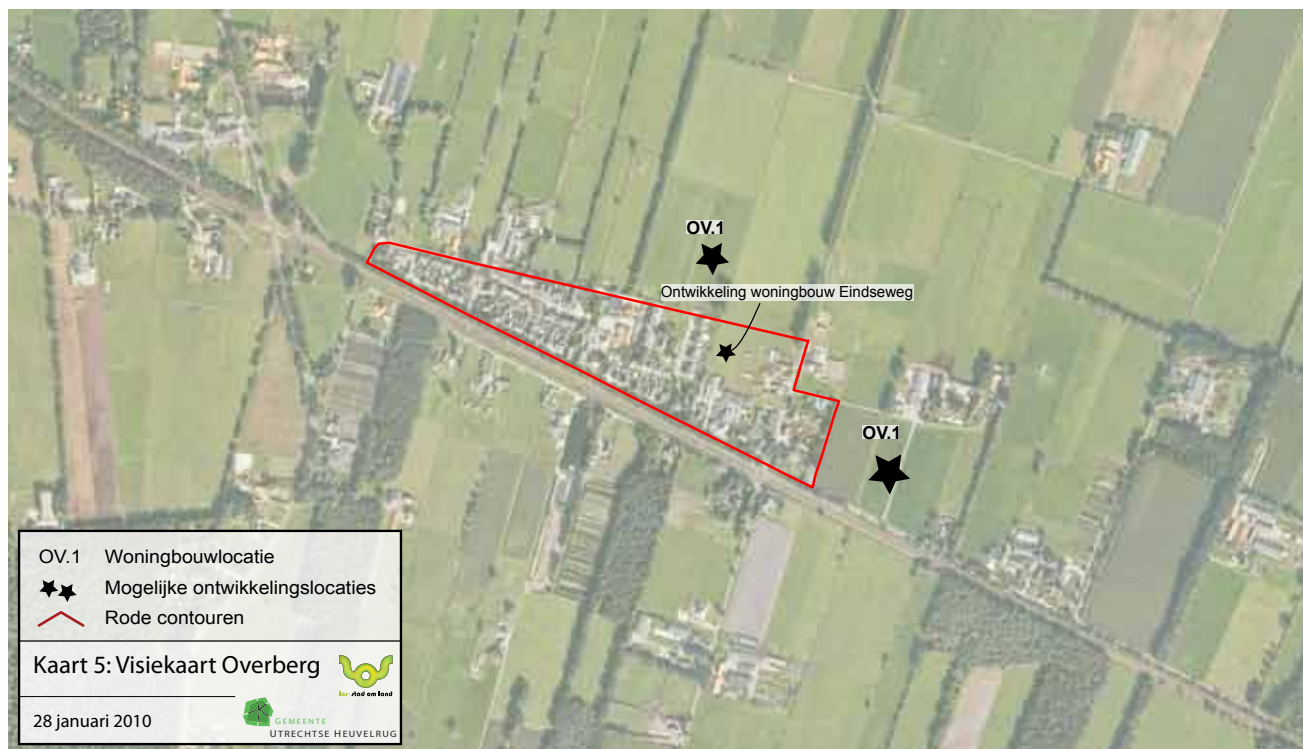
Dezelfde plek nu

Maarsbergen (kaart 1, zone 5.2 en kaart 4)

Het dorp Maarsbergen wordt door zijn inwoners gewaardeerd om de kleinschaligheid en rust en zijn ligging aan snelweg en spoorlijn. Over het realiseren van een nieuw station bij Maarsbergen is veel discussie gevoerd en wordt verschillend gedacht. Omdat er onvoldoende nieuwe passagiers te genereren zijn vanuit de omgeving is er geen voorstel voor een nieuw station bij Maarsbergen opgenomen in deze structuurvisie.

Maarsbergen is en blijft een woondorp met veel forensen. Ten noordoosten van het huidige dorp zien we ruimte voor een uitbreidingslocatie van beperkte omvang voor bedrijven.

De randvoorwaarden voor mogelijke uitbreiding hebben we in paragraaf 5.2.6 aangegeven (kaart 2, project N en kaart 4, project MB.1).



Overberg (kaart 1, zone 5.3 en kaart 5)

Overberg is niet alleen een woondorp, maar ook een duurzame sociale eenheid.

Overberg blijft een echt plattelandsdorp 'zoals het bedoeld is'.

We willen Overberg enige ruimte geven om geleidelijk voor eigen behoefte te bouwen (5 tot 10 woningen per jaar). Zowel in oostelijke richting als in noordelijke richting is in principe ruimte te vinden voor deze ontwikkeling (kaart 2, project 0 en kaart 5, project OV.1). Een uitbreiding in westelijke richting achten wij niet kansrijk gelet op de nabijheid van de kruising

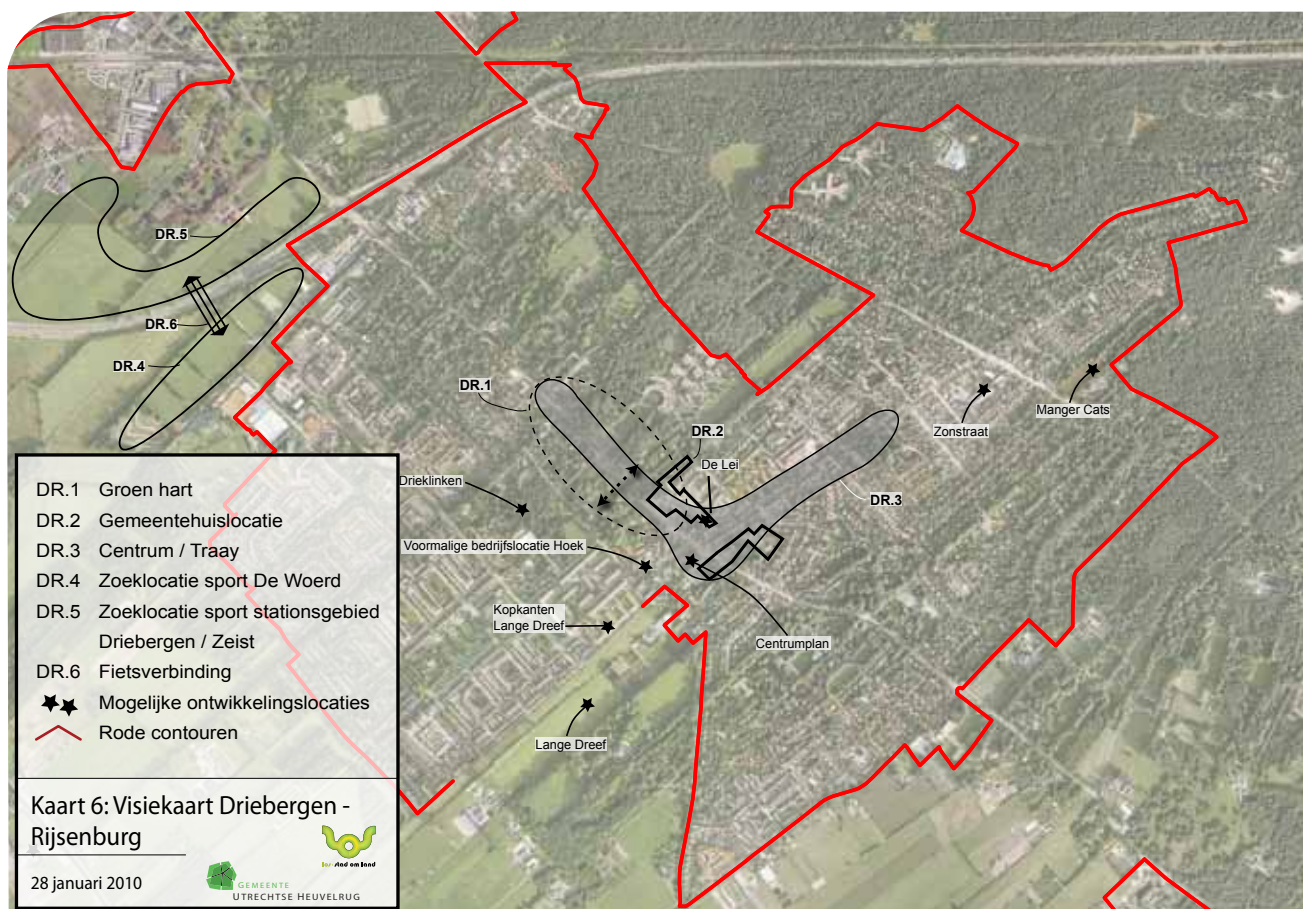
van gebiedsontsluitingswegen en spoorlijn.

Een keuze voor de oostelijke richting betekent dat Overberg zich daarmee verder ontwikkelt op de hoge rand van het landschap, precies dat wat kenmerkend is voor het dorp. Als deze uitbreiding samen met een landschappelijke uitwerking van de rand wordt uitgevoerd zijn er ook mogelijkheden om Overberg meer te verbinden met het omringende landschap. Er zit echter wel een aantal levensvatbare agrarische bedrijven aan de oostkant van Overberg waarvan de ontwikkeling bij de keuze voor een oostelijke uitbreiding sterk onder druk komt te staan. De keuze voor uitbreiding naar het noorden in de lage gebieden van Overberg doorbreekt de karakteristieke vorm van Overberg. Een uitbreiding aan de noordzijde raakt aanzienlijk minder agrarische bedrijven dan aan de oostkant en biedt

mogelijkheden voor centrumvorming.

Onderzocht zal moeten worden hoe de belangen voor landschap, natuur en water en de effecten van de aanwezige hoogspanningsleiding in het gebied zich aan noord- en oostzijde van Overberg tot elkaar verhouden. Bij het verkennen van beide uitbreidingsmogelijkheden zullen alle gevolgen goed in beeld moeten worden gebracht en zullen reële alternatieven voor de huidige (grotendeels agrarische) gebruikers van het gebied voorhanden moeten zijn.

Zoals we bij de omringende zones 2.6 en 2.7 hebben aangegeven zien we voor Overberg vooral een agrarische omgeving overlopend naar recreatie en natuur in oostelijke en zuidelijke richting.



Ansichtkaart centrum Rijsenburg

daal (Park De Wildbaan en de aan de overzijde van de Drieklinken aanwezige sportvoorziening) (kaart 6, project DR.1).

Rond dit gebied komen gebouwen vrij (gemeentehuislocatie en de TPG-locatie). Bij herontwikkeling zal zorgvuldig bekeken worden of deze gebouwen met hun 'gezicht' naar het park gelegd kunnen worden. En ook het realiseren van een theehuis in het park is een optie, mits de cultuurhistorische aanleg van het park en de betekenis van het park als groene buffer hiermee niet worden aangetast (kaart 6, project DR.2).

De functionele (winkel-) centra blijven uiteraard de Traaij, het Kerkplein op Rijsenburg en het winkelcentrum De Sluis. Daarvandaan ontstaan betere wandelmogelijkheden naar het park. Herontwikkeling en versterking van het winkelcentrum van Driebergen wordt in een apart plan (centrumplan Driebergen) onderzocht (kaart 6, project DR.3).

Driebergen-Rijsenburg (kaart 1, zone 5.4 en kaart 6)

Driebergen-Rijsenburg is niet alleen het grootste dorp van de gemeente, er is ook veel bedrijvigheid.

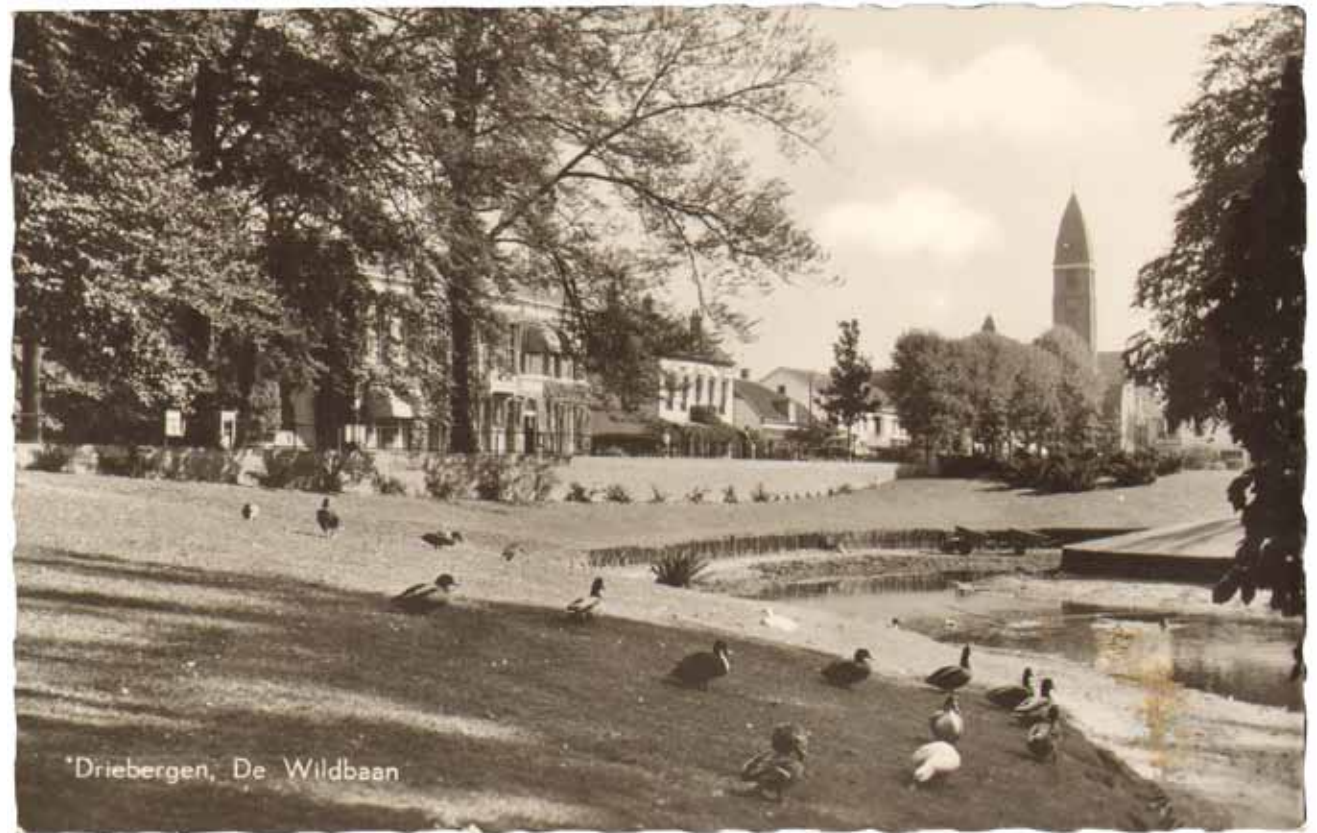
Wij zien Driebergen-Rijsenburg in de toekomst als een levendig woon- en werkdorp dat op het terrein van duurzaamheid een zichtbare plek in het land inneemt. Wij willen voortdurend blijven zoeken naar mogelijkheden om zowel de woonfunctie als de werkfunctie te versterken.

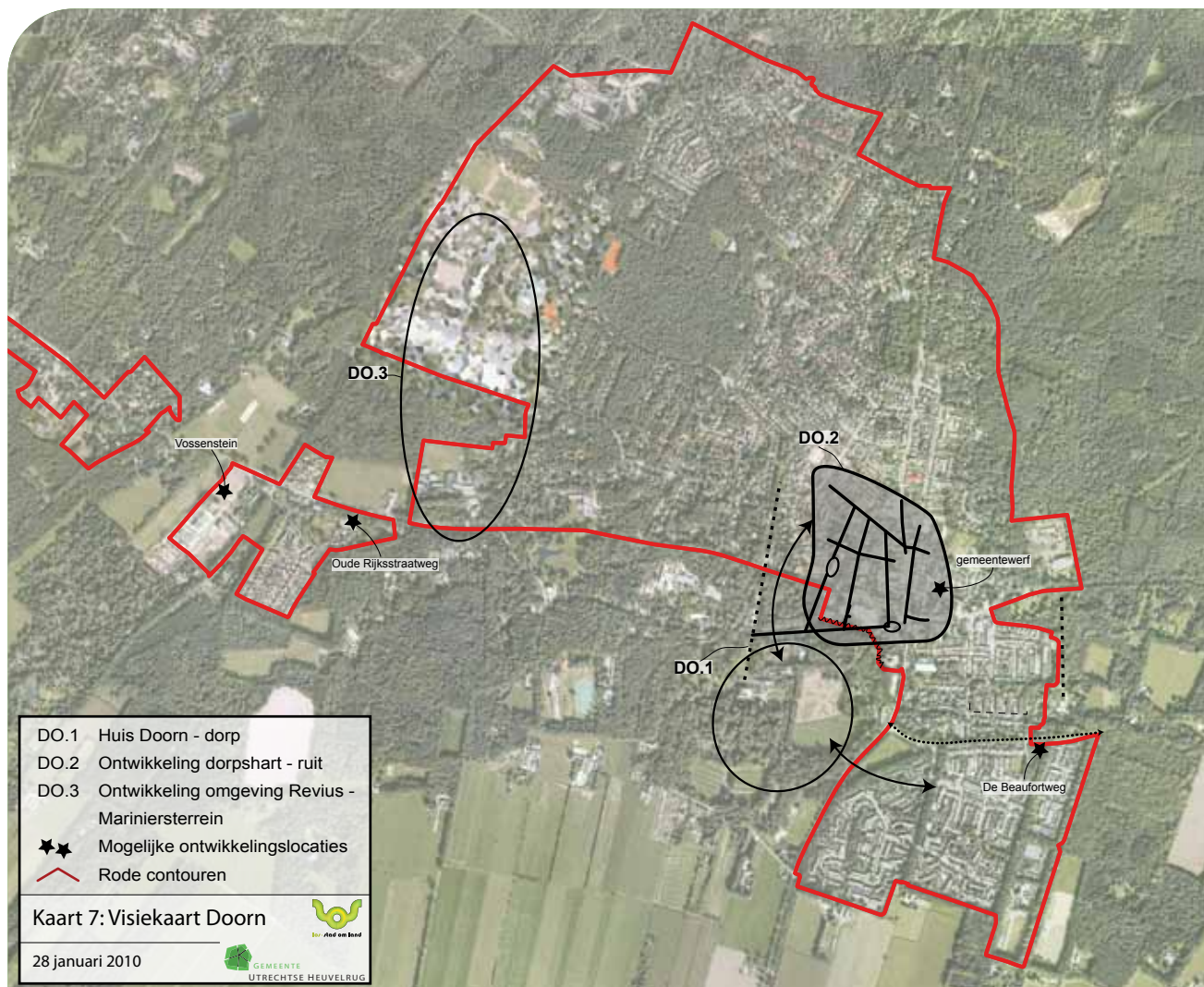
Dit laatste valt niet mee en zal leiden tot allerlei vormen van maatwerk, want de versterking zal zonder of met slechts weinig uitbreiding van de 'rode' ruimte moeten gebeuren. Wij voorzien geen grote nieuwe woningbouwlocaties en geen bedrijventerreinen. In hoofdlijnen moeten we het doen met de ruimte die nu al bebouwd is of wordt.

Om het duurzame imago verder te ontwikkelen, willen we Driebergen-Rijsenburg een groen hart geven rond het cultuurhistorisch samenhangende gebied van buitenplaats Sparren-

De N225 zorgt voor een doorsnijding van het dorp. Vanaf de kop van de Traaij tot het Kerkplein willen we toe naar een 'shared-space' oplossing die minder doorsnijdende gevolgen heeft. De fietsstructuur moet kwalitatief verbeterd worden en dan met name de verbindingen naar het station Driebergen-Zeist (kaart 2, project H). Een fietsverbinding tussen Hoenderdaal en het station Driebergen-Zeist (onder de A12 door) zien wij daarom als een gewenste ontwikkeling, vooral in combinatie met een mogelijke sportvoorziening langs de snelweg (kaart 2, project R en kaart 6, project DR.6).

Voor de sportverenigingen in Driebergen wordt onderzocht wat de omvang is van de ruimtebehoefte op langere termijn. Op twee plaatsen bij Driebergen zien wij zoeklocaties voor sportvoorzieningen: de Woerd (optimaliseren) en het stationsgebied (kaart 6, projecten DR.4 en DR.5).





Doorn (kaart 1, zone 5.5 en kaart 7)

Doorn heeft een sterk imago dat ook ver buiten de gemeente herkend wordt. Dat imago wordt gedragen door de omgevingskwaliteit (de bossen), de vele conferentiecentra, de herinnering aan Simon Vestdijk, en de landgoederen, vooral Huis Doorn.

Doorn is behalve een woondorp ook een dorp met een groot aantal arbeidsplaatsen (ruim 4.500) en een redelijk groot aantal winkels. Ook is het voor recreatie aantrekkelijk. De kruising van de N227 en N225 is sterk verstorend. De verkeersfuncties van de N225 en N227 zijn hier even ondergeschikt aan de verblijfsfunctie.



Simon Vestdijk, bekend inwoner van Doorn

Wij willen Doorn graag doorontwikkelen als 'breed' dorp met een landelijk zichtbaar groen kwaliteitsimago.

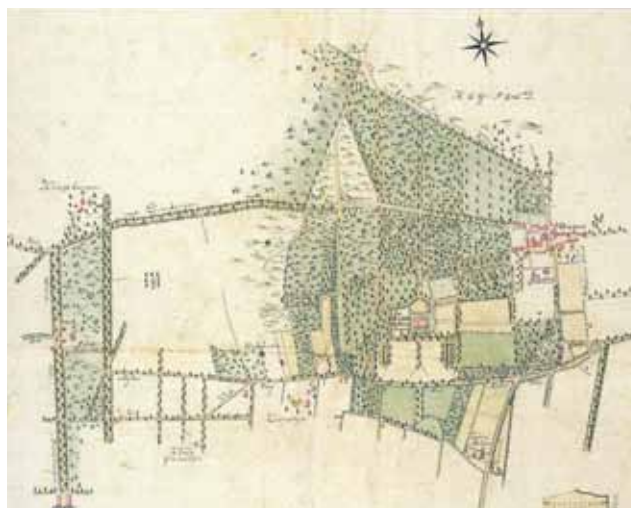
Wij zien nagenoeg geen uitbreidingsmogelijkheden voor Doorn en ook voor inbreiding is weinig ruimte. Alleen in herontwikkeling van bestaande gebouwde volumes zit enige rek.

We willen onderzoeken of Huis Doorn, veel meer dan nu, deel kan zijn van het dorpsse functioneren. Kan het ruimtelijk 'opener' worden gemaakt en dorpsfuncties herbergen? We denken bijvoorbeeld aan het terugontwikkelen van de zichtlijn over



Het belang van Huis Doorn voor de beeldvorming van de gemeente is heel groot

de Gezichtslaan door het Rosarium en het terugbrengen van de oude as naar de kerk. Daarnaast vragen we ons af of een vorm van dorpse voorzieningen niet in het park een plek kan krijgen. We zoeken, met andere woorden, naar meer mogelijkheden om dorp en Huis Doorn te integreren (kaart 2, project M en kaart 7, project D0.1).



Kaart van Huis Doorn uit 1792; het terrein van Huis Doorn strekte zich oorspronkelijk ver uit

We willen een ruime 'centrumzone' instellen waar allerlei functies gemengd zijn. We denken dan aan wonen, voorzieningen en winkels. Dit is tevens een woonservicezone. Deze zone strekt zich uit van de huidige Kampweg tot de rand van het park van Huis Doorn (de N225 wordt dus geïntegreerd) en van het plein tot de katholieke kerk. Dit wordt een 'struingebied' voor bewoners en bezoekers. Een gebied waar de geparkeerde auto niet in het straatbeeld voorkomt en de rijdende auto te gast is (kaart 7, project D0.2).

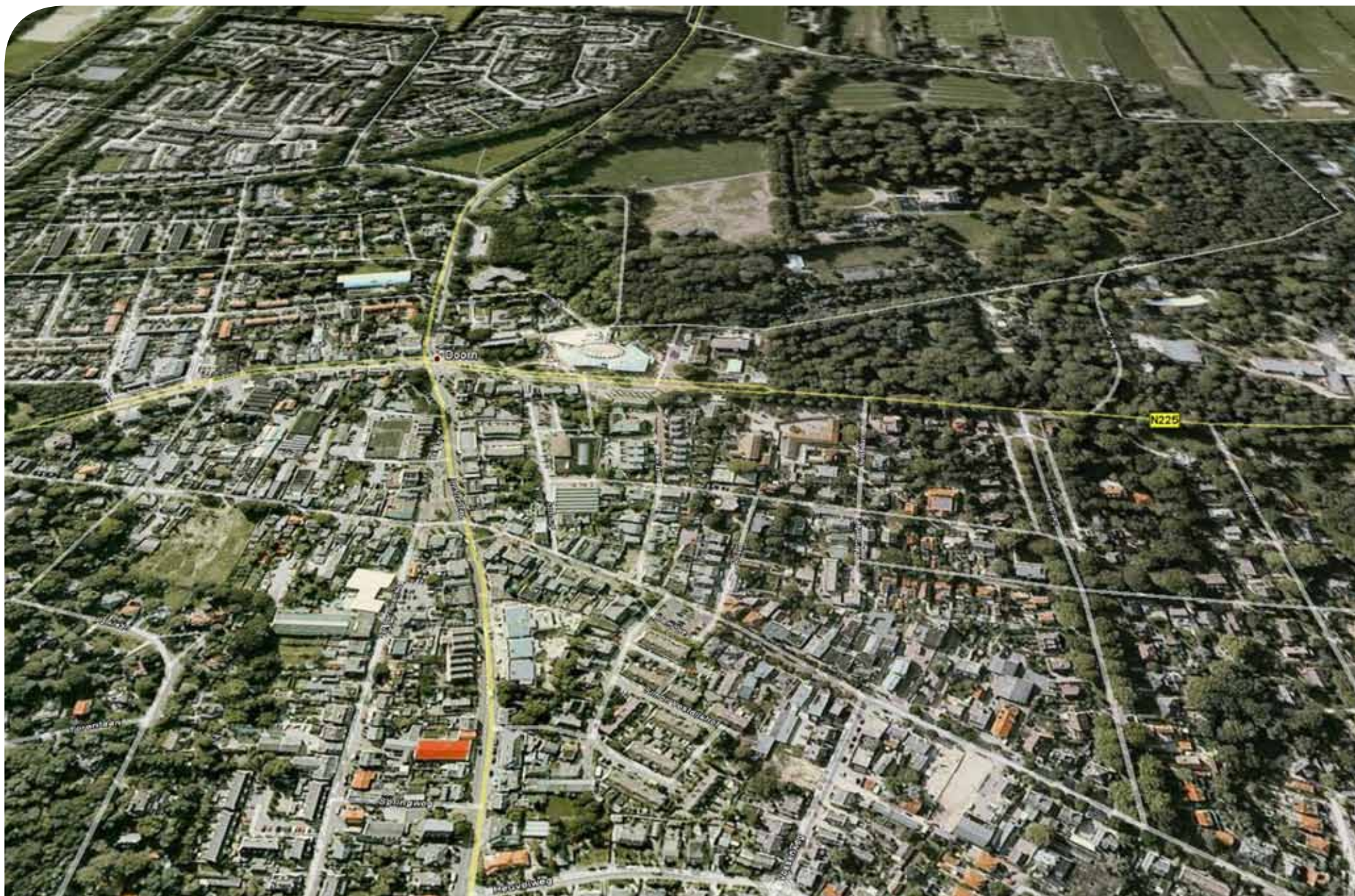
We willen zoeken naar de mogelijkheden voor integrale ontwikkeling van de omgeving van het Revis Lyceum en het mariniersterrein. Kunnen (sport-) voorzieningen gedeeld worden, is er meer samenhang mogelijk? Van belang is wel dat het Revis Lyceum georiënteerd blijft op de N225 gezien de aanvoer per fiets en openbaar vervoer (kaart 7, project D0.3).



Gezichtslaan

Het gebied ten zuiden van Doorn blijft landbouwgebied. We streven naar intensiever medegebruik van dit gebied voor toerisme en recreatie. We denken daarbij aan wandelmogelijkheden en landschapsversterking met enkele bomenrijen. Vanuit het idee dat Huis Doorn een belangrijke trekker in onze gemeente is vinden we dat juist ook het verband met het agrarische gebied en recreatie en toerisme vanuit het kasteel sterker zou moeten worden gelegd.

Om deze doelstelling nog te benadrukken denken we positief mee met agrariërs die hier hun bedrijfseconomische basis willen verbreden met initiatieven op het vlak van toerisme en recreatie. We willen daar ook fysiek ruimte voor bieden hoewel extra bebouwing altijd beperkt zal moeten blijven. We streven naar een grotere toegankelijkheid voor langzaam verkeer van het randgebied, daar waar het bebouwde en beboste gebied overgaat naar het open gebied.



In vogelvlucht richting het zuiden: luchtfoto dorpshart Doorn met Huis Doorn



In vogelvlucht richting het zuiden: impressie integratie dorpshart Doorn met Huis Doorn

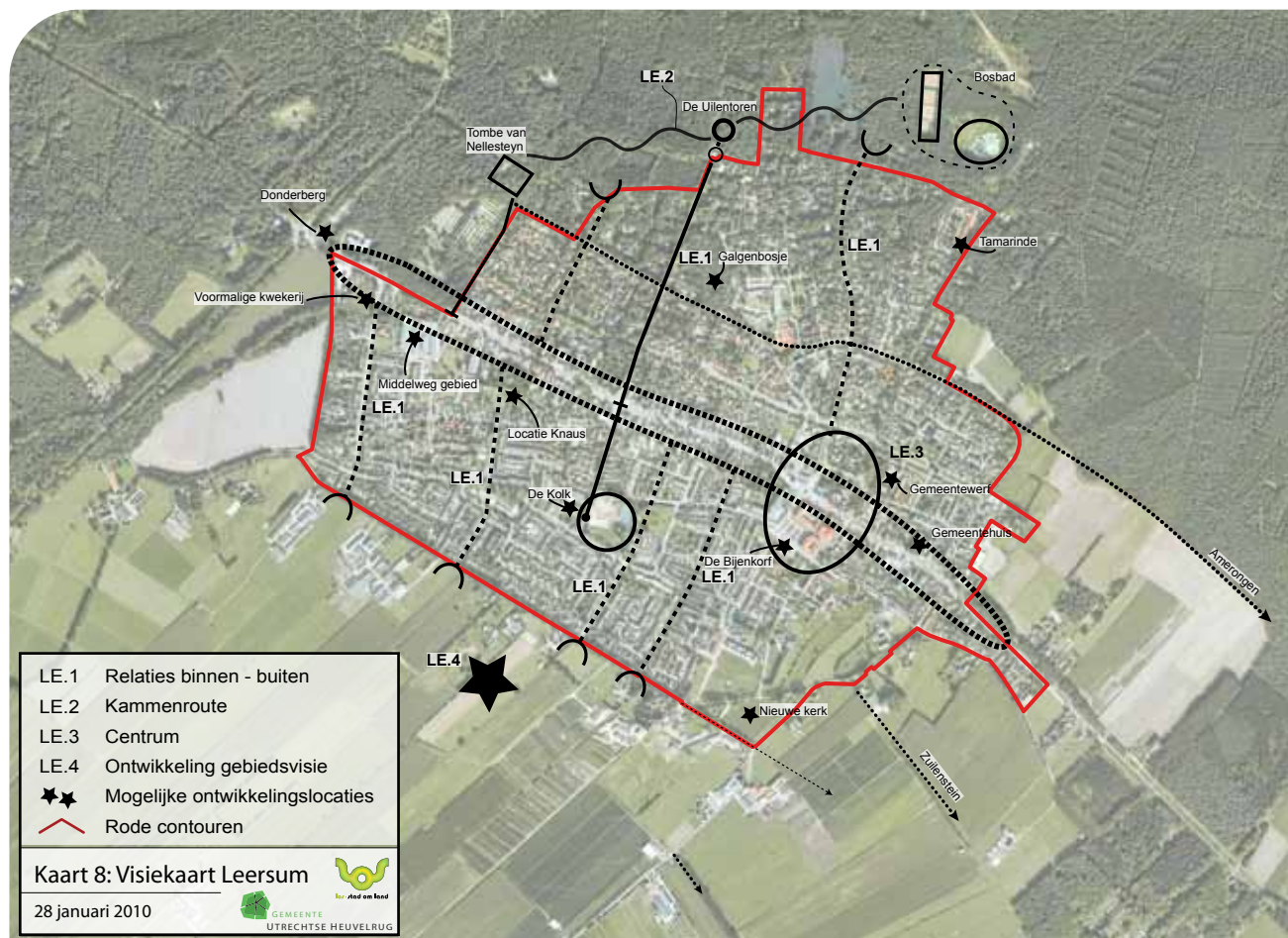
Leersum (kaart 1, zone 5.6 en kaart 8)

Leersum is op dit moment in eerste instantie een woon-dorp. Er zijn niet zoveel arbeidsplaatsen (ruim 1.400). Toch is het levendig omdat Leersum ook een toeristisch dorp is en goede voorzieningen heeft. Er is een winkelkern, er zijn veel restaurants in Leersum, en eromheen komen verspreid allerlei kleinere toeristische voorzieningen voor.

Wij zien Leersum als een woon- en 'vakantie' dorp. Door het toeristisch potentieel beter te ontsluiten, kan duurzaam een zo volledig mogelijk voorzieningenpakket worden behouden.

We willen de ruimte rond de Rijksstraatweg voor wandelaars en fietsers veel beter dan nu verbinden met de groene buiten-randen van het dorp. De verbinding Rijksstraatweg-Uilentoren is het perfecte voorbeeld. Maar er moeten meer van dergelijke verbindingen komen, ook naar de zijde van het Langbroeker-weteringgebied (kaart 8, project LE.1). Zo ontstaat een fysieke drager voor toeristisch-recreatieve voorzieningen. Het Bosbad bijvoorbeeld moet zich niet alleen richten op de eigen bevolking, maar ook op de toerist en recreant.

Ons doel is om rond Leersum voldoende interessante punten te krijgen, die samen zorg dragen voor het behoud en het versterken van het imago van 'dorp met recreatiemogelijkheden'. Aan de noordrand van Leersum liggen drie bijzondere plekken: de tombe van Nellesteyn, de Uilentoren en het Bosbad Leersum. Om de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid te versterken, stellen wij een zogenaamde Kammenroute voor (kaart 8, project LE.2).

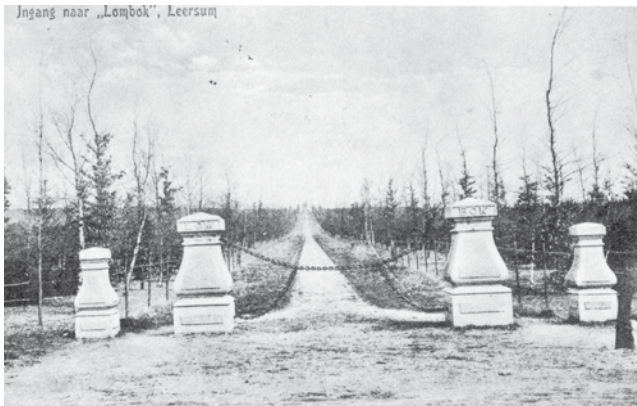


Om ervoor te zorgen dat Leersum duurzaam een 'boodschap-ten+' centrum houdt, willen we op zoek naar meer ruimte voor winkels (kaart 8, project LE.3).

Mogelijkheden voor nieuwbouw van woningen zien we maar weinig in Leersum. Wel zal de zoektocht naar mogelijkheden voor herontwikkeling en enige inbreiding voortgaan, vooral in de eerste 250 m vanaf de N225.



De tombe van Nellesteyn



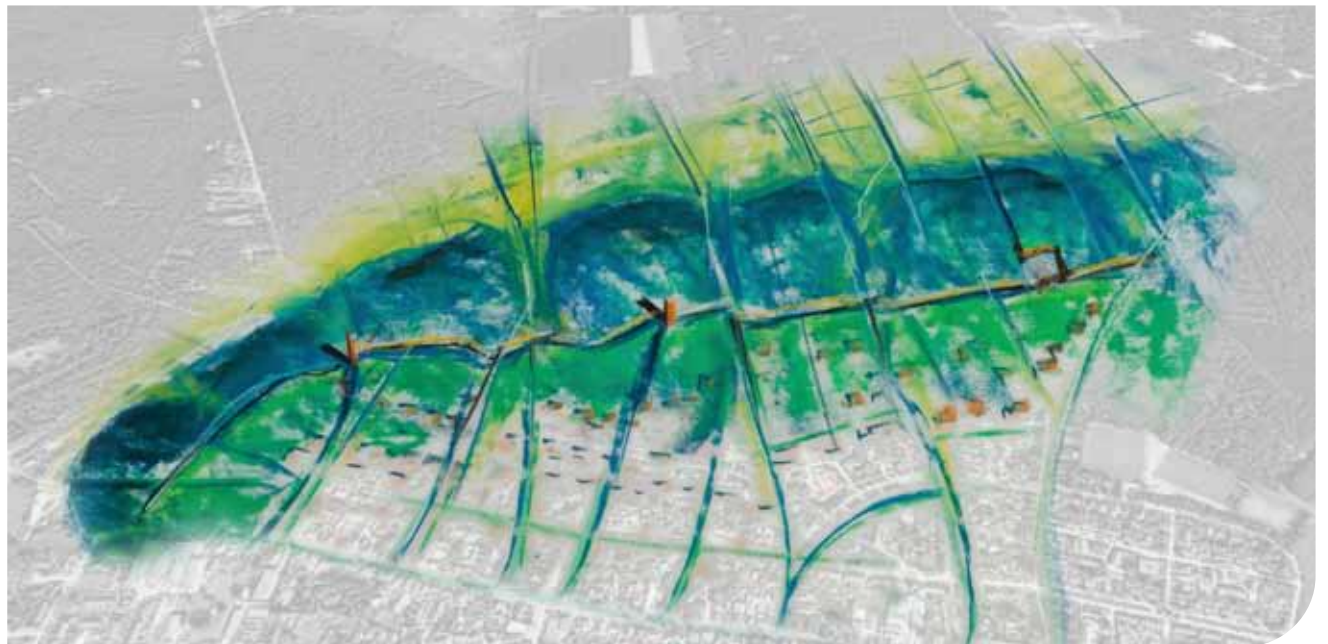
Ingang Lombok in Leersum bij aanleg



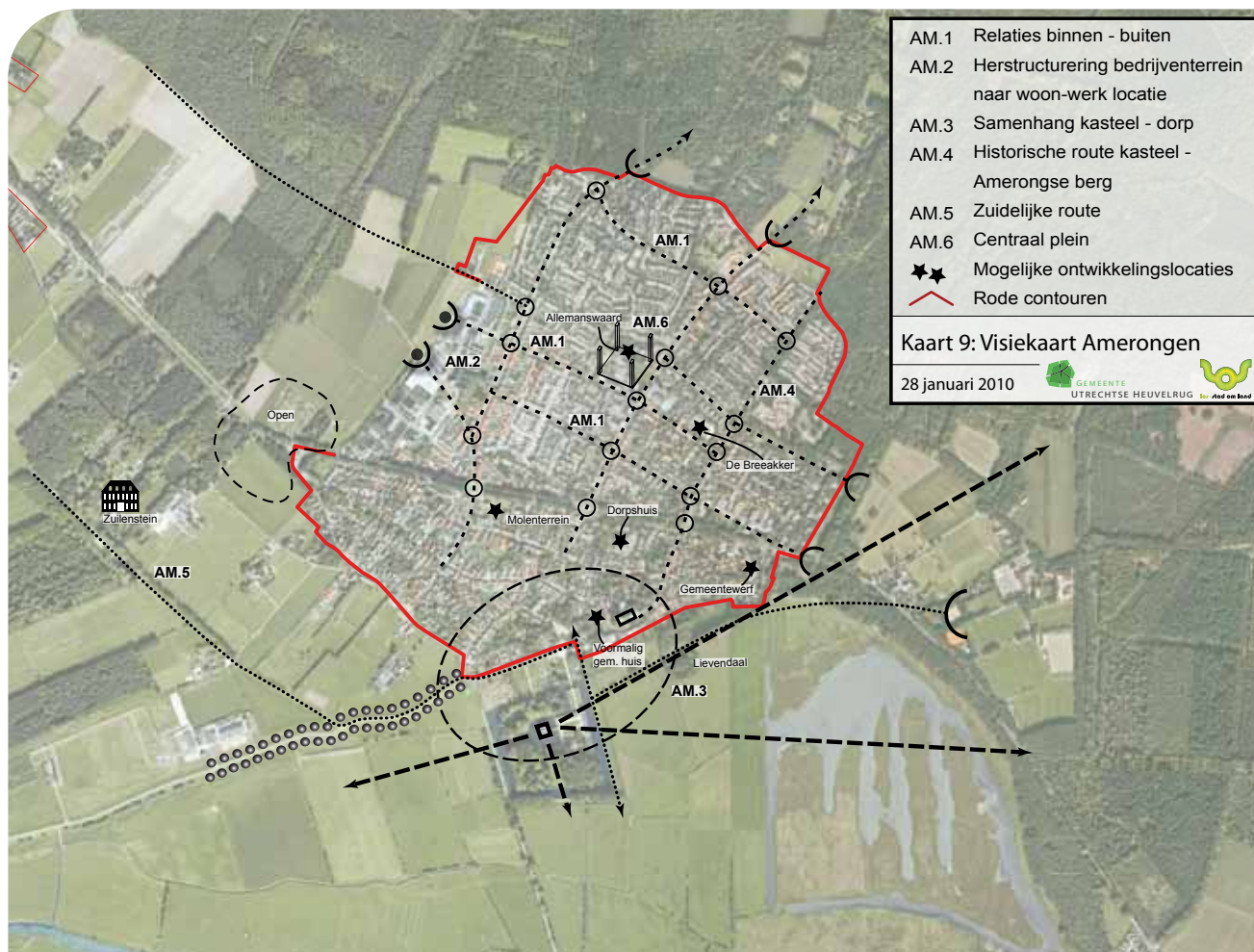
Ingang Lombok in Leersum nu



In vogelvlucht richting het noorden: luchtfoto Leersum



In vogelvlucht richting het noorden: impressie van de Kammenroute bij Leersum



Amerongen (kaart 1, zone 5.7 en kaart 9)

Amerongen is een geweldig woondorp. Door het kasteel en de historische kwaliteiten van het centrum is er bovendien veel aanloop van toeristen en zijn er daardoor mogelijkheden voor cafés, restaurants, galleries, enzovoort. Aandachtspunten zijn het behoud van ruimtelijke kwaliteit en de voorzieningen.

*We willen Amerongen nog meer dan nu zien als een **kasteeldorp waar landschap, historie en 'kwaliteit van het leven' samenkomen.***

Om het toeristisch potentieel van Amerongen goed te kunnen ontwikkelen, is het volgens ons wel nodig om het omringende

landschap van Amerongen veel meer in samenhang met het dorp en het kasteel te brengen door wandelmogelijkheden en zichtlijnen (kaart 9, project AM.1). Behalve voor de bewoners is dit ook voor het toerisme van groot belang, omdat Amerongen samen met het kasteel voor veel bezoekers een reisdoel van korte duur is. Herhalingsbezoek blijft dan uit.

Amerongen moet dus voor de bezoeker een 'groter' reisdoel worden door:

- Verbinding van samenhangende voorzieningen rond kunst en cultuur in het oude dorp (kaart 9, project AM.3);
- Herstel van de historische route van het kasteel naar de Amerongse Berg in haar oorspronkelijke historische beeld (kaart 9, project AM.4);
- Verbinding van de reeks van landgoederen Broekhuizen – Zuylestein - kasteel Amerongen (kaart 9, project AM.5).

Het noordelijke deel van Amerongen is een goede woonwijk. De omgevingskwaliteit kan omhoog door vanuit de wijk veel meer verbindingen met de omgeving te maken. Het noordelijke gedeelte van het bedrijventerrein zal in dit kader moeten worden geherstructureerd met combinaties van werken en wonen. Hierdoor ontstaan doorgaande routes en zichtlijnen naar het groene tussengebied tussen Leersum en Amerongen (kaart 9, project AM.2).

Zo ontstaan nieuwe mogelijkheden die vooral voor het nieuwe Allemaanswaard belangrijk zijn. Deze dorpsvoorziening is de grote stimulans voor Amerongen. Wij zoeken naar een bijzondere architectuur, een goede ruimtelijke inbedding en natuurlijk een goed gebruik (kaart 9, project AM.6).



Amerongen, Gezicht op den Toren.



De toren van Amerongen nu



De gemeente kent talloze opvallende elementen die bijdragen aan het toeristische imago

7. Uitvoeringsagenda 2010-2016

7.1 Inleiding

De Wet ruimtelijke ordening legt aan de diverse overheidslagen de verplichting op één of meerdere structuurvisies vast te stellen voor het gehele grondgebied. De inhoud van de structuurvisie wordt als volgt omschreven: “De structuurvisie bevat de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling van dat gebied, alsmede de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid. De structuurvisie gaat tevens in op de wijze waarop de raad zich voorstelt die voorgenomen ontwikkeling te doen verwezenlijken” (Art. 2.1 Wro).

In dit hoofdstuk geven wij een beeld van de wijze waarop wij tot uitvoering van de structuurvisie willen komen voor de periode 2010-2016. Voordat we een meer gedetailleerd en realistisch inzicht kunnen geven in de planning en prioriteiten en een schatting kunnen geven van benodigde middelen met een dekkingsvoorstel, is verdere uitwerking per project noodzakelijk. De ambtelijke uitwerking is nog in 2009 gestart. Het nieuwe college en de nieuwe gemeenteraad besluiten na de verkiezingen van maart 2010 in de loop van het jaar definitief over de uitvoering van de projectenlijst in deze structuurvisie. Bij deze besluitvorming kunnen dan de keuzes worden betrokken die het nieuwe politieke bestuur voor de periode 2010-2014 gaat maken.

In dit hoofdstuk komen achtereenvolgens de lijst met projecten (paragraaf 7.2), randvoorwaarden voor uitvoering (para-

graaf 7.3), wettelijk kader en instrumentarium (paragraaf 7.4), samenwerking met de Provincie (paragraaf 7.5) en de wijze van evaluatie (paragraaf 7.6) aan de orde.

7.2 Overzicht projecten

In onderstaande tabel zijn de gemeentelijke projecten verzameld die voor de periode 2010-2016 voortvloeien uit het realiseren van deze structuurvisie.

Per thema zijn tevens de beleidsnota's vermeld die al (sinds 2006) zijn vastgesteld of nog in 2010 worden vastgesteld. De uitvoering van deze nota's loopt de komende jaren door op basis van de afspraken in die nota's. Voor de details van de uitvoering van reeds vastgestelde beleidsnota's wordt verwezen naar de betreffende nota's die digitaal beschikbaar zijn.

In de kolom 'kaart' zijn waar mogelijk verwijzingen naar kaarten en zones opgenomen. De nummers verwijzen naar de zones van de structuurvisiekaart (kaart 1). De hoofdletters verwijzen naar de structuurvisiekaart met projecten (kaart 2). De dubbele letters met volgnummers verwijzen naar de projecten op de afzonderlijke dorpskaarten 3 tot en met 9: MA=Maarn, MB=Maarsbergen, DO=Doorn, DR=Driebergen, LE=Leersum, AM=Amerongen en OV=Overberg.

Thema 1: Natuur over de heuvels		
Opgave	Projecten gemeente	Kaart
Uitvoeren reeds vastgesteld beleid		
Beleid nog vast te stellen in 2010		
Realiseren robuuste structuur voor natuur op de Utrechtse Heuvelrug	Opstellen natuurvisie: • Visie op waterrand Utrechtse Heuvelrug – Langbroekerweteringgebied ontwikkelen • Voorstel natuurontwikkeling Leersumse Veld • Voorstel natuurontwikkeling Darthuizen • Visie inpassing zone spoor – A12 ontwikkelen (etalage) en samenhang met Gelderse Vallei Verbeteren oversteekbaarheid van wegen in het buitengebied voor dieren van (o.a. Verlengde Traaij, Bergweg, en Scherpenzeelseweg)	Kaart 2, project J Kaart 1, zones 1.3-1.4-1.5 Kaart 1, zone 1.6 Kaart 2, project L Kaart 2, project B
Evalueren en realiseren Ehs-‘overig’ gebieden	Evaluatie en realisatie Ehs-‘overig’ gebieden	

Thema 2: Op de schouders van ons erfgoed		
Opgave	Projecten gemeente	Kaart
Uitvoeren reeds vastgesteld beleid	Evaluatie cultuurhistorie Agenda 2010	
Beleid nog vast te stellen in 2010	Uitwerken nota Cultuurhistorisch Erfgoed Archeologische waardenkaart opstellen Opstellen beleid bestaande landgoederen Opstellen beleid nieuwe landgoederen	
Cultuurhistorisch erfgoed als drager van het landschap	Opstellen Archeologienota	
Inventarisaties en kennis up-to-date houden	Opstellen cultuurhistorische waarden- en beleidskaart Actualiseren gemeentelijke monumentenlijst	
De Stichtse Lustwarande blijvend op de kaart	Actieplan versterken Stichtse Lustwarande opstellen en uitvoeren	

Thema 3: Duurzaam bereikbaar		
Opgave	Projecten gemeente	Kaart
Uitvoeren reeds vastgesteld beleid		
Beleid nog vast te stellen in 2010	Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP)	
Versterken openbaar vervoer, stimuleren fietsgebruik en beïnvloeden reisgedrag	Uitvoeren GVVP, met o.a. • Hoogfrequent openbaar vervoer netwerk (in de richtingen O-W en N-Z) • Kwalitatief en kwantitatief verbeteren fietsnetwerk en fietsparkeerplaatsen • Fietsverbinding tussen Hoenderdaal en het station Driebergen-Zeist onder de A12 door realiseren • Negatieve effecten autoverkeer zoveel mogelijk beperken (o.a. spooronderdoorgang N226 bij Maarsbergen, Overberg e.o. verkeersluw, Langbroekerweteringgebied verkeersluw) • Totaalplan ruimte voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer binnen bestaande profiel op de N225 • Actieplan beïnvloeden reisgedrag • Ambitie doorgaand verkeer om de gemeente heen te laten rijden	Kaart 2, project R Kaart 6, project DR.6
Ontwikkelen stationsgebied Driebergen - Zeist en stationsgebied Maarn	Stationsgebied Driebergen-Zeist duurzaam ontwikkelen, zowel als openbaar vervoer knooppunt alsmede de bedrijven eromheen Ontwikkelen van stationsgebied Maarn door verbeteren voor- en natransport en/of ontwikkelen stationsomgeving	Kaart 2, project H Kaart 2, project F Kaart 3, project MA.1
Duurzaam bereikbare Utrechtse Heuvelrug op langere termijn	Onderzoek haalbaarheid 'vrij baan voor het openbaar vervoer' op de N-wegen Netwerkstudie Utrechtse Heuvelrug/regio Verbeteren inpassing spoor en A12 bij Driebergen, Maarn en Maarsbergen (spoor en snelweg ondergronds en/of "Om de zuid" bij Maarn en Maarsbergen)	Kaart 2, project P

Thema 4: Leefbare dorpen		
Opgave	Projecten gemeente	Kaart
Uitvoeren reeds vastgesteld beleid	Wmo Nota Mantelzorg & Vrijwilligerszorg Speelruimteplan Nota Onderwijs Nota Interculturalisatie Detailhandelsvisie Kwaliteit openbare ruimte	
Beleid nog vast te stellen in 2010	Visieontwikkeling woonservicegebieden Beleidsvisie brede scholen ontwikkelen Opstellen nota Kunst in de openbare ruimte	
Eenheid in verscheidenheid	Versterken identiteit per dorp	
Sterke dorpen	Visie op parkeren in de openbare ruimte ontwikkelen Beleid wijkgericht werken opstellen Banddorp N225: opstellen beleid voor zonering aan weerszijden N225 Een groen hart voor Driebergen-Rijsenburg Integratie Huis Doorn en het dorp Doorn Visie op ontwikkeling Revis Lyceum en mariniersterrein in Doorn Integratie kasteel Amerongen en het dorp Amerongen Realisatie centrale dorpsvoorziening Allemanswaard in Amerongen Herontwikkeling Twee Marken en omgeving in Maarn Versterken winkelbestand in Leersum	Kaart 1, zone 5.4 Kaart 6, projecten DR.1-DR.2-DR.3 Kaart 1, zone 5.5 Kaart 2, project M Kaart 7, projecten DO.1-DO.2 Kaart 1, zone 5.5 Kaart 2, project M Kaart 7, project DO.3 Kaart 1, zone 5.7 Kaart 9, projecten AM.1-AM.3-AM.4 Kaart 1, zone 5.7 Kaart 9, project AM.6 Kaart 1, zone 5.1 Kaart 3, project MA.3 Kaart 1, zone 5.6 Kaart 8, project LE.3
Concentratie voorzieningen in het dorpshart	Woonservicezones ontwikkelen Opstellen visie cultuurhuizen	

Thema 5: Vrije tijd op de Utrechtse Heuvelrug		
Opgave	Projecten gemeente	Kaart
Uitvoeren reeds vastgesteld beleid	Nota Recreatie & Toerisme Nota Cultuur Sportnota	
Beleid nog vast te stellen in 2010		
Verbreden visie op recreatie en toerisme	Visie buitenplaatsen en recreatie en toerisme Visie op verblijfs- en dagrecreatie langs de rivier ontwikkelen Evaluatie recreatieve zonering en toegankelijkheid voor recreanten Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug Duurzame concepten toerisme ontwikkelen (o.a. zakelijk toerisme) Masterplan recreatie Overberg e.o. Ontwikkeling Zanderij Maarn Recreatieve verbindingen rond Leersum en Amerongen Concept ontwikkeling Von Gimborn Arboretum, Huis Doorn, Landgoed Moersbergen, kasteel Amerongen Visie gebied rondom Henschotermeer Recreatieve verbinding over/onder A12 en spoor ten oosten van Maarn Natuurtoeristisch belevingscentrum bij station Driebergen-Zeist Visie gebied rondom ecoduct Mollebos	Kaart 1, zone 3.5 Kaart 2, project Q Kaart 1, zones 2.6 en 2.7 Kaart 2, project G Kaart 2, project A Kaart 2, project K Kaart 8, projecten LE.1-LE.2 Kaart 9, projecten AM.2-AM.5 Kaart 2, project I Kaart 2, project D Kaart 2, project E Kaart 2, project H Kaart 2, project C
Ruimte vinden voor sport	Zoeken naar extra ruimte voor sportvoorzieningen: - Herontwikkelen sportfuncties Planetenbaan in Maarn - Driebergen: de Woerd (optimaliseren) en stationsgebied - Visie op ontwikkeling Revis Lyceum en mariniersterrein in Doorn Visie ontwikkeling zwembaden	Kaart 1, zone 5.1 Kaart 3, project MA. 2 Kaart 6, projecten DR.4-DR.5 Kaart 7, project D0.3

Thema 6: Maatwerk voor wonen en werken		
Opgave	Projecten gemeente	Kaart
Uitvoeren reeds vastgesteld beleid	Woonvisie Economisch Beleidsplan Detailhandelsvisie Welstandsnota Beeldkwaliteitsplannen Milieubeleidsplan	
Beleid nog vast te stellen in 2010	Opstellen en uitvoeren structuurnota agrarische bedrijven Opstellen integrale structuurnota bedrijventerreinen	
Maatwerk voor wonen en werken realiseren binnen het saldo van de 'rode' contouren	Visie op uitbreiding van beperkte omvang voor bedrijven bij Maarsbergen ontwikkelen Ontwikkeling integrale visie gebied ten zuiden van Leersum Visie locaties gemeentehuizen, werven en brandweer ontwikkelen Woningbouw Overberg Integrale herontwikkeling omgeving station Driebergen-Zeist	Kaart 2, project N Kaart 4, project MB.1 Kaart 2, project S Kaart 8, project LE.4 Kaart 2, project O Kaart 5, project OV.1 Kaart 2, project H
Versterken regionale positie	Onderwijsinstelling van nationale betekenis binnenhalen Kennisinstelling van nationale betekenis binnenhalen	

7.3 Randvoorwaarden voor uitvoering

Een structuurvisie is veel te breed en omvangrijk om als eigenstandig besluit 'uit te gaan voeren'. Uitvoering in het kader van de structuurvisie houdt in dat de gemeenteraad beslist zich in te spannen om het beleid en de projecten in deze structuurvisie uit te voeren. Praktisch gesproken houdt dit in dat er een mechanisme in gang wordt gezet om de voorstellen verder uit te werken en door te dragen naar de begroting. Daar zullen echte keuzes over de inzet van middelen worden gedaan.

Succesvolle uitvoering van beleid en projecten ontstaat onder een aantal randvoorwaarden. Deze randvoorwaarden zijn:

- Er moet een bestuurlijke trekker zijn;
- Het beleid en de projecten moeten inhoudelijk goed in elkaar zitten en SMART zijn gedefinieerd (het wat);
- Er moeten voldoende middelen zijn;
- De organisatorische omgeving moet goed in elkaar zitten en gericht zijn op uitvoering (het hoe);
- De planning van de verdere uitwerkingsstappen moet duidelijk zijn.

Bestuurlijke trekker

Met deze structuurvisie spreken we uit dat wij dit beleid graag willen uitvoeren. We staan ervoor en gaan er dus aan trekken met hoge prioriteit op de ambtelijke agenda.

De thematische opzet van de Uitvoeringsagenda leent zich ervoor om thema's te koppelen aan wethouders.

Inhoud

De Uitvoeringsagenda is nog zeer summier uitgewerkt. De volgende stap zal zijn om die te preciseren en SMART te maken. De letters van SMART staan voor:

- **Specifiek:** De doelstelling moet eenduidig zijn;

- **Meetbaar:** Onder welke (meetbare/observeerbare) voorwaarden of vorm is het doel bereikt?
- **Acceptabel:** Gaat de doelgroep en/of management deze doelstelling accepteren?
- **Realistisch:** De doelstelling moet haalbaar zijn;
- **Tijdgebonden:** Wanneer (in de tijd) moet het doel bereikt zijn?

We zullen als eerste inhoudelijke stap na de structuurvisie de volledige Uitvoeringsagenda op bovenstaande wijze uitwerken. Daarbij zullen de principes van projectmatig werken worden gehanteerd.

Bij de uitwerking van deze Uitvoeringsagenda zal per project aan twee belangrijke aspecten van onze ambitie extra aandacht worden gegeven. Deze aspecten zijn:

- **Leefbaarheid:** Welke bijdrage levert het beleid of project aan de leefbaarheid van onze samenleving? En op welke aspecten ligt het accent?
- **Duurzaamheid:** Welke bijdrage levert het beleid of project aan de duurzaamheid van onze omgeving? En op welke aspecten ligt het accent?

De inhoudelijke uitwerking moet enerzijds gekoppeld worden aan de jaarcyclus van sector- en afdelingsplannen en anderzijds aan de (meerjaren-) begroting. Als onderdeel van de begrotingscyclus zal de uiteindelijke bestuurlijke besluitvorming over de Uitvoeringsagenda plaatsvinden.

Middelen

Bij de uitvoering van ons beleid hebben wij te maken met het gegeven van enerzijds onze ambitie om actief op kwaliteit te sturen en anderzijds de zeer beperkte middelen die we

hebben omdat we ruimtelijk gezien een beheergemeente zijn. Ons ambtelijk apparaat is specifiek voor onze normale beheerstaken toegerust en we hebben een (redelijk) stabiel evenwicht tussen inkomsten en uitgaven. Extra (structurele) uitgaven moeten direct gedekt worden uit extra (structurele) inkomsten.

De projecten in deze structuurvisie kunnen op drie manieren betaald worden:

1. Door kostenverhaal of afspraken in een overeenkomst

Voor de ruimtelijke ontwikkelingen kan het geld via kostenverhaal op basis van de Grex-wet (Grondexploitatiewet) of afspraken in een overeenkomst worden gevonden. Daarbij maken we onderscheid tussen bouwlocaties en overige ruimtelijke ontwikkelingen:

Het kostenverhaal (financiering) van (mogelijke) bouwlocaties loopt via een overeenkomst of grondverkoop. De methodiek en voorwaarden zijn vastgelegd in de Grondexploitatiewet en de kosten zijn volgens bepaalde afspraken conform de Grondexploitatiewet te verhalen.

De gemeente en een particuliere eigenaar kunnen in de zogenaamde 'anterieure overeenkomst' vastleggen dat de eigenaar een financiële bijdrage levert aan ruimtelijke ontwikkelingen. Noch in de Wro noch in de Kamerstukken is het begrip 'ruimtelijke ontwikkeling' gedefinieerd. Aan de Kamerbehandeling kunnen wel voorbeelden worden ontleend. Een voorbeeld van een financiële bijdrage aan ruimtelijke ontwikkelingen is een bijdrage aan maatschappelijk belangrijke functies, zoals natuur, recreatie, waterberging en infrastructuur, in een ander gebied. Dit andere gebied hoeft niet in de directe omgeving van de

nieuwe woonwijk te liggen; de zogenaamde bovenwijkse of bovenplanse verevening.

Een motivering met enige financiële onderbouwing voor de hoogte van de bijdrage van de ruimtelijke ontwikkelingen is gewenst. Een financiële bijdrage aan ruimtelijke ontwikkelingen kan een gemeente alleen in een 'anterieure overeenkomst' op basis van vrijwilligheid vastleggen. In het exploitatieplan kan de gemeente zo'n bijdrage niet opnemen; de gemeente kan het verhaal van een dergelijke bijdrage dus niet publiekrechtelijk afdwingen. De gemeente mag de bijdrage ook niet meer overeenkomen nadat er een exploitatieplan is vastgesteld. Als de gemeente als uitgangspunt neemt dat zij een bijdrage aan ruimtelijke ontwikkelingen met particuliere eigenaren overeen wil komen, dan moet voordat de gemeente en particuliere eigenaren hierover 'anterieure overeenkomsten' sluiten, eerst een structuurvisie zijn vastgesteld.

2. Door financiering via de gemeentelijke begroting

In de financiering via de gemeentelijke begroting zijn twee richtingen die beide onderzocht moeten worden: prioritering en keuzes enerzijds en het (structureel) verhogen van de inkomsten anderzijds.

Wat betreft de prioritering zullen we in komende begrotingen alle ruimtelijke/functionele projecten en het beleid dat niet in de structuurvisie staat alleen onder extra argumentatie opnemen. Vanuit de doelen in deze structuurvisie immers ontstaat al automatisch een prioritering en er drukt extra bewijslast op een project dat niet door deze 'mangel' is gegaan.

Ten aanzien van verhoging van inkomsten zien wij een duidelijke kans. Omdat wij voor het parkeren van auto's minder ruimte willen maken en meer naar ondergrondse oplossingen

willen, vinden wij het logisch om bij projecten waar dat niet of niet voldoende lukt een bijdrage te vragen voor een nog in te stellen parkeerbonds. Een parkeerbonds wordt gevuld bij ontwikkelingen waar de parkeernormen niet gehaald kunnen worden op eigen terrein. Het fonds kan door de gemeente worden beheerd om elders, maar wel in samenhang met het project, (fiets-) parkeerplaatsen te realiseren in de openbare ruimte, bijvoorbeeld ondergrondse parkeerplaatsen.

3. Door financiering via derde geldstromen

Er liggen veel groene, recreatieve en cultuurhistorische doelstellingen op ons gebied en wij voorzien daarmee in een regionale en nationale behoefte. Daardoor is er nu al een vrij grote geldstroom naar ons gebied vanuit Provincie en Rijk. Wij hebben in deze structuurvisie aangegeven dat wij de doelen ondersteunen en willen veel structureel dan voorheen aansluiting gaan zoeken bij deze stromen. Daarin zien we twee aparte sporen:

- We willen met Provincie en Rijk tot structurele afspraken komen voor een bijdrage van deze overheden voor een versterking van ons ambtelijk apparaat op het terrein van natuur, cultuurhistorie en recreatie;
- Wij zullen zelf extra ambtelijke capaciteit gaan vrijmaken om actief en gestructureerd in te spelen op de geldstromen. We zullen jaarlijks evalueren of de kosten van de ambtelijke inzet opwegen tegen de opbrengsten uit de subsidies. Deze verhouding moet tenminste 1 op 3 zijn.

De keuze van het type woningen in onze ruimtelijke ontwikkelingen heeft groot effect op de mogelijke opbrengsten voor de gemeente en dus op de beschikbaarheid van middelen voor maatschappelijk belangrijke functies. Om de effecten van beleidskeuzes op de opbrengsten van woningen voor de

gemeente meer inzichtelijk te maken, en om partij te zijn ten opzichte van de markt, zullen wij in het vervolg voor iedere ontwikkelingslocatie een dynamische gebiedsexploitatie opstellen. Het maakt daarbij niet uit of het een eigen ontwikkeling is of van derden. Als eerste stap zullen wij dit nu voor ons totale woningbouwprogramma doen. De gebiedsexploitaties zullen gekoppeld worden en we zullen een aantal financiële scenario's voor verschillende woningmixen ontwikkelen. Daarmee maken we duidelijk wat beleidskeuzeruimte werkelijk is en wat de cumulatieve effecten van die keuzes zijn.

Organisatie, planning en communicatie

We willen toe naar een sturing van de Uitvoeringsagenda van de structuurvisie via actief programmamanagement. De opbouw van deze structuurvisie met een zestal thema's over de hele breedte van ons werkterrein leent zich hiervoor bij uitstek. Ook de lopende gemeentelijke projecten en het beleid kunnen op deze wijze worden gepland en geprioriteerd. Onderzocht zal worden welke gevolgen deze aanpak voor de inrichting van de ambtelijke organisatie moet krijgen.

Wij zien de volgende vervolgstappen voor de uitwerking van de Uitvoeringsagenda na vaststelling van de structuurvisie:

- SMART en projectmatig uitwerken van de Uitvoeringsagenda (eerste halfjaar 2010);
- Vaststellen uitgewerkte Uitvoeringsagenda Structuurvisie door nieuwe college en raad (medio 2010);
- Globale gevolgen Uitvoeringsagenda verwerken in concept Begroting 2011 en Meerjarenbegroting 2012-2016 (voorjaar en medio 2010);
- Opstellen sector- en afdelingsplannen 2011 (najaar 2010);
- Vaststellen Begroting 2011 (najaar 2010).

Bij de uitwerking van alle projecten wordt een aparte paragraaf besteed aan de communicatie met de samenleving. Waar mogelijk en wenselijk worden instrumenten van interactieve beleidsvorming ingezet.

7.4 Wettelijk kader en instrumentarium

Een structuurvisie geeft een beeld van de ruimtelijke elementen binnen de gemeente, de samenhang daartussen en de gewenste of noodzakelijke ontwikkelingen. Dit kan één visie zijn over het gehele grondgebied. Er kunnen ook structuurvisies worden vastgesteld voor deelaspecten van het ruimtelijk beleid, zoals een nota Wonen.

Structuurvisies kennen, anders dan bestemmingsplannen, geen vormvereiste. Opbouw, mate van detaillering en uitwerking zijn dus naar keuze van de gemeente of de gemeenteraad. Een structuurvisie is min of meer noodzakelijk in verband met het vereiste van 'een goede ruimtelijke onderbouwing' voor de concrete besluiten, zoals bestemmingsplannen en voor eventuele projectbesluiten. De structuurvisie gaat dus ook daadwerkelijk functioneren als kader voor de ruimtelijke ontwikkelingen. Eventuele afwijkingen blijven altijd mogelijk, maar moeten zeer goed gemotiveerd worden. Gebiedsontwikkelingen die niet op een structuurvisie of ander vastgesteld beleid zijn moeilijker te verdedigen in beroepsprocedures. Projecten uit deze structuurvisie worden getoetst aan alle relevante wet- en regelgeving, zoals Milieu Effect Rapportage (MER), Flora en Faunawet en archeologie.

Zoals al in de vorige paragraaf is aangegeven, vormt een structuurvisie de grondslag voor het kostenverhaal bij ruimtelijke ontwikkelingen voor bovenplanse verevening (exploitatieplan) en voor bovenwijkse voorzieningen. Daarnaast biedt een struc-

tuurvisie een grondslag voor het verkrijgen van voorkeursrecht in de zin van de Wet voorkeursrecht gemeenten.

Voor het implementeren van de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening is door onze gemeente een plan van aanpak opgesteld waarvan de uitvoering op dit moment gaande is. Voor de structuurvisie zijn de volgende nota's van belang:

- Nota Ruimtelijke Ordening;
- Nota Grondbeleid;
- Leidraad voor de inrichting van de openbare ruimte.

De nota Ruimtelijke Ordening geeft een overzicht van de nieuwe elementen die met de komst van de Wro aan de orde zijn.

De nota Grondbeleid bevat de kaders van het grondbeleid van de gemeente. Uitgangspunt voor deze nota is het behouden of versterken van de regierol bij ruimtelijke ontwikkelingen door de gemeente.

Grondbeleid is het volledige instrumentarium waarover de gemeente beschikt om de vastgestelde ruimtelijke, en deels ook economische, doelstellingen te realiseren. Het grondbeleid heeft een grote invloed op de samenhang van zaken/programma's als verkeer en vervoer, economische structuur, cultuur, sport en recreatie, ruimtelijke ordening en volkshuisvesting. Grondbeleid is het zodanig sturing geven aan de inzet en het gebruik van grond.

Grondpolitiek daarentegen is de wijze waarop de instrumenten uit het grondbeleid gedoseerd en gecombineerd worden ingezet. Een overheid kan daarbij kiezen voor het voeren van een actieve grondpolitiek (**actief grondbeleid**) of een meer

passieve grondpolitiek (**faciliterend grondbeleid**).

Bij een actieve grondpolitiek opereert de gemeente als risicodragend ondernemer. De gemeente verworft grond, maakt deze bouw- en woonrijp en geeft de gronden zelf uit. Hiermee bepaalt de gemeente zelf de ruimtelijke invulling en is in staat via de gronduitgifte de kosten bij de gebruikers in rekening te brengen.

Bij een passieve/faciliterende grondpolitiek wordt dit proces aan de markt overgelaten. De gemeente is **verplicht** de kosten die de gemeente maakt op de ontwikkelaar te verhalen. De keuze van de te voeren grondpolitiek hangt af van diverse factoren, zoals eigendomsverhoudingen, complexiteit en risico's. Deze keuze wordt voor een groot deel bepaald door de mate waarin de overheid de regierol wenst uit te voeren.

Deze aspecten worden in de nota Grondbeleid verder uitgewerkt.

De Leidraad voor de inrichting van de openbare ruimte geeft de visie op de inrichting van de openbare ruimte, zowel bovengronds (wegen, groen, pleinen, openbare voorzieningen enzovoort) als ondergronds (riolering, kabels en leidingen). De visie bestaat uit een programma van eisen voor de openbare ruimte en een visie op de gewenste kwaliteit.

Voor elk van deze nota's geldt dat de discussie en besluitvorming over deze nota's plaatsvindt in dezelfde periode als de discussie en besluitvorming over de structuurvisie. De ontwikkeling van genoemde nota's en de structuurvisie is zo goed mogelijk afgestemd, maar heeft ook zijn eigen (bestuurlijke) dynamiek. Dit betekent dat de verdere uitwerking van de Uitvoeringsagenda uit deze structuurvisie pas kan plaatsvinden als genoemde nota's zijn vastgesteld. Hiervoor zal na vaststel-

ling van de structuurvisie een apart voorstel worden ontwikkeld dat door ons wordt vastgesteld.

7.5 Samenwerking met de Provincie

In onze gemeente spelen veel belangen zowel op rijksniveau als provinciaal en gemeentelijk niveau. Die belangen kunnen volgens ons het best behartigd worden wanneer die overheden op basis van gelijkwaardigheid, maar met verschillende rollen, samenwerken.

Het beleid van de hogere overheden is verwoord in de visie Randstad 2040, het Streekplan en de recente omzettingen in een provinciale structuurvisie, en diverse andere nota's. Zeker in de hoofdlijn, en vaak ook in de details, zijn wij het eens met de doelen en het beleid van die hogere overheden. Om die doelen te realiseren vinden we het erg belangrijk te zoeken naar mogelijkheden voor intensievere samenwerking met vooral de Provincie. Vooral op de beleidsterreinen van natuur, landschap en cultuurhistorie moeten we, meer dan nu, als overheden samen optrekken. Wij denken dat het beleid daarvoor effectiever kan worden omgezet in maatregelen.

In die samenwerking brengen we een aantal thema's naar voren die naar ons idee op dit moment extra en vooral ook integrale aandacht vragen:

- Zo zien we dat de Provincie ons gebied zowel als kerngebied voor natuur als voor recreatie aangeeft. In de huidige praktijk wordt de recreatie vooral in het verlengde van natuur ingevuld (natuurgerichte recreatie). Op zich zijn wij het daar mee eens maar we denken dat deze invulling evenwichtiger kan. Wij constateren namelijk een spanning tussen de populariteit van een aantal grote voorzieningen (Henschotermeer en het Doornse Gat), die daarmee blijkbaar in een maatschappelijke behoefte voorzien, en de

natuurgerichte recreatie;

- Voor de instandhouding van ons erfgoed kennen wij een opgave die groot is en tegelijkertijd nauw verweven met ons omringende gemeenten. Van de Provincie vragen wij hier een coördinerende en stimulerende rol en noodzakelijke middelen om onze verantwoordelijkheden waar te kunnen maken;
- Daarnaast vragen wij ons af hoe wij op de beste wijze de toekomst van de landbouw, zowel in het Langbroekerweteringgebied als richting de Gelderse Vallei duurzaam kunnen borgen. Wij zien hier een aantal ontwikkelingen die duiden op problemen, terwijl we die niet als gemeente (alleen) kunnen aanpakken. De reconstructie lijkt voor deze vraagstukken geen oplossingen te bieden;
- Het volgende vraagstuk is het probleem van de automobiliteit in combinatie met de leefbaarheid. Onze doorgaande wegen zijn grotendeels tot hun aanvaardbare maximum belast. We praten dan niet zozeer over verkeerskundige belasting, maar over een integrale belasting waarin ook milieu, leefbaarheid en natuur zijn meegenomen. Naar aanleiding van de discussieversie van de structuurvisie hebben we hier een uitgebreide discussie over gevoerd die niet tot een oplossing heeft geleid. We denken dat de oplossing alleen op een hoger planniveau kan worden gevonden en daar ligt een belangrijke rol voor de Provincie die de regio actief zou kunnen helpen bij het vinden van blijvende verbeteringsmogelijkheden;
- Wij hebben veel werkgelegenheid en een grote inkomende pendel. Waarschijnlijk zit een groot deel van die werkgelegenheid in groeisectoren. De vraag is of die werkgelegenheid nog steeds als een lokaal verschijnsel gezien moet worden of is het potentieel van de werkgelegenheid in onze gemeente inmiddels zo groot geworden dat dit op provinciaal niveau betekenis begint te krijgen. En welke

gezamenlijke koers zetten we hier dan voor uit?;

- Ten slotte doen wij in deze structuurvisie voorstellen voor nieuwe woonlocaties en werklocaties. De omvang van deze voorstellen is weliswaar beperkt, maar vanwege alle bestaande kwaliteiten binnen onze gemeente kunnen de gevolgen ingrijpend zijn. En niet alle voorstellen passen op dit moment binnen het vigerende provinciale (en rijks-) beleid. Wij denken wel dat onze voorstellen goed aansluiten bij de denkrichting van de hogere overheden en willen bij de verkenningen voor deze voorstellen en bij de realisatie ervan nauw samenwerken met de Provincie.

7.6 Evaluatie

Evaluatie van de structuurvisie is een cyclisch proces. Wij zien de volgende cyclus:

- Ambitie en ontwikkelingsrichting worden in principe om de acht jaar geëvalueerd en eventueel bijgesteld aan het begin van de raadsperiode. Omdat we nu aan het begin staan van de realisatie van deze structuurvisie is het wenselijk deze periode wat korter te nemen en in 2014/2015 de Ambitie en Ontwikkelingsrichting 2030 te evalueren;
- De concrete uitwerking van de structuurvisie in de Uitvoeringsagenda heeft een kortere looptijd dan de Ontwikkelingsrichting en zal wat vaker tegen het licht gehouden moeten worden. De huidige Uitvoeringsagenda voorziet in de periode tot 2016. Wij stellen voor dat halverwege iedere raadsperiode een evaluatie van de uitvoeringsagenda zal plaatsvinden, waarbij steeds een periode van 4 jaar verder wordt gekeken. Dit betekent dat medio 2012 een beeld voor de Uitvoeringsagenda van de periode tot 2020 gevormd zal moeten worden;
- Bijstelling van de Uitvoeringsagenda is jaarlijks gekoppeld aan de cyclus van sector- en afdelingsplannen en van de (meerjaren)begroting.

Lijst van begrippen

achtergrond-documenten	Documenten met achtergrondinformatie (beschikbaar via gemeentelijke website).	bundeling	Verkeer zo veel mogelijk verzamelen en afvoeren via de daarvoor geschikte wegen.	dynamische gebiedsexploitatie	Een technisch hulpmiddel om kosten en opbrengsten van een plangebied zichtbaar te maken met als bijzonder kenmerk dat de invoergegevens steeds aanpasbaar zijn.
agrarisch bedrijf	Bedrijf dat gericht is op het bedrijfsmatig produceren van voedsel-, genots- of grondstoffen door middel van het telen van gewassen en/of het houden van dieren.	capaciteitsknelpunt	Locatie waarbij het aanbod van het verkeer hoger is dan de locatie (meestal een kruispunt) kan verwerken.	ecologische kwaliteit	Het waarderen van de soorten en gebieden aan de hand van hun samenhang, zeldzaamheid, kenmerkendheid en natuurlijkheid. Samen bepalen deze criteria de natuurwaarde of ecologische kwaliteit.
agrarisch bouwblok	Agrarische bedrijven hebben in het bestemmingsplan een terrein aangewezen gekregen waarbinnen ze gebouwen, silo's en andere bouwwerken moeten concentreren.	compartimentering	Een groter gebied verdelen in kleinere gebieden. Doorgaand verkeer door de kleinere gebieden is dan vaak niet mogelijk. Wordt meestal in combinatie met bundeling toegepast, om oneigenlijk gebruik van wegen te voorkomen.	ecologische verbindingzone	Dit zijn ingerichte of nog in te richten gebieden die planten en dieren de mogelijkheid bieden zich tussen bestaande en nieuwe natuurgebieden te verplaatsen.
beleid	Beleid is het stellen van doelen, middelen en een tijdspad in onderlinge samenhang.	concentratiezone	In deze structuurvisie wordt dit begrip gebruikt voor de dorpscentra. In een concentratiezone worden zoveel mogelijk functies gecombineerd en gemengd (wonen, winkelen, zorg, culturele functies) vanuit het idee dat er veel mogelijkheden voor samenwerking en uitwisseling zijn. Daardoor maken alle functies meer kans.	Ehs	De Ecologische hoofdstructuur is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden in Nederland. Het vormt de basis voor het Nederlandse natuurbeleid. In Utrecht kent de Ehs vier 'legenda-eenheden': 1) bestaande natuur, 2) te ontwikkelen natuur, 3) militaire terreinen, 4) overige gebieden.
beleidsaanduiding	In deze structuurvisie is er een typologie voor beleid gemaakt (sets van doelen en middelen) die op bepaalde gebieden wordt toegepast. Er wordt dus een bepaald beleid voor een bepaald gebied gevoerd: beleidsaanduiding. Vergelijk ook functieaanduiding.	cultuurhistorie	De geschiedenis van de door de mens gemaakte en door de mens beïnvloede omgeving.	Ehs-'overig' gebieden	Dit zijn meestal agrarische gebieden binnen de Ehs die niet omgevormd zullen worden naar natuurgebied, maar waar wel allerlei natuurwaarden op rusten.
beleidsvelden	Beleid is in bepaalde thema's of segmenten van het totale overheidsbeleid geclusterd (wonen, werken, natuur enz.). Deels is dit ook verticaal door de overheidsniveaus zichtbaar: natuur is bijvoorbeeld een beleidsveld bij gemeenten, provincies en de rijksoverheid.	cultuurhistorische kwaliteit	Cultuurhistorische elementen en gebieden die gewaardeerd worden aan de hand van hun zeldzaamheid, kenmerkendheid, gaafheid, afleesbaarheid, samenhang en ouderdom. Samen bepalen deze criteria de waarde of kwaliteit.	ensemble	Een specifieke samenhang tussen cultuurhistorische elementen in een bepaald gebied (o.a. gebouwen, grafheuvels).
bereikbaarheid	Bereikbaarheid geeft aan hoeveel potentiële gebruikers van de activiteiten op een specifieke locatie binnen een bepaalde afstand, meestal uitgedrukt in tijd, aanwezig kunnen zijn.	cultuurlandschap	Het landschap zoals dat door ons en onze voorouders in cultuur gebracht is, bruikbaar is gemaakt. In principe vallen daar ook de bossen en de steden onder, maar bedoeld wordt toch het agrarische landschap. Heide is een tussenlandschap; half cultuur, half natuurlijk.	entree	De aangelegde toegangen van het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug. Door bezoekers via deze entrees te leiden kan er gemakkelijker gezoned worden.
bestaande volume	Dit begrip wordt hier gebruikt voor gebouwen en het gaat letterlijk om het volume van het gebouw. Omdat volume oppervlakte x hoogte is, is het een goede maatstaf voor de maat van gebouwen.	doorstroming	De mate waarin mensen van de ene woning naar de andere verhuizen als hun levensomstandigheden veranderen (financieel, gezin, leeftijd).	extensieve recreatie	Een vorm van dagrecreatie die niet zo verstorend is voor natuur en bewoners van het gebied en waarvoor nauwelijks voorzieningen aangelegd hoeven worden. Wandelen en fietsen vormen de hoofdmoot. Er zijn veel overgangsvormen naar intensievere vormen, zoals toeren met auto en motor, paardrijden, mountainbiken, boomklimmen, enzovoort.
bestemmingsplan	Gemeentelijk plan betreffende de bestemming van terreinen en de daarmee verband houdende voorschriften.	duurzaam	1: Duurzaam (tijdsduur) - van lange duur; van een product: dat lang meegaat. 2: Duurzaam (ontwikkeling) - van een proces: dat permanent kan worden toegepast omdat het de aarde niet uitput; van een product: dat gemaakt wordt met een productiemethode die in deze zin duurzaam is.	fauna	Diersoorten die in een gebied worden aangetroffen.
biotoop	Een biotoop is een gebied met een uniform landschapstype waarin bepaalde organismen kunnen gedijen.	dynamiek	De mate waarin de sociale, functionele en/of ruimtelijke situatie verandert.		
bovenplanse verevening	Verrekening van het tekort van een plan met het positieve saldo van een ander plan.				

flora	Plantensoorten die in een gebied worden aangetroffen.	Habitatrichtlijn-gebied	Een speciale beschermingszone, waar op de Habitatrichtlijn van toepassing is (dateert uit 1992). Hierin staat de bescherming van natuurlijke en half-natuurlijke omgeving (habitat) centraal. In de bijlagen van de Habitatrichtlijn worden 500 plantensoorten, 200 diersoorten (geen vogels, omdat die al onder de Vogelrichtlijn vallen) en 198 habitats genoemd.	ladder van Verdaas	Methodiek om goed verkeers- en vervoerssysteem op te stellen, waarbij eerst wordt geprobeerd de mobiliteit te beperken, daarna duurzame vervoerswijzen te gebruiken, daarna de bestaande infrastructuur beter te benutten en als laatste te kiezen voor uitbreiding van de infrastructuur.
footprint	De omvang van het bebouwde oppervlak van een gebouw. Er moet minimaal een bouwlaag aanwezig zijn, dus gebouwde terrassen tellen bijvoorbeeld niet mee en ook onbebouwde binnenruimtes vallen buiten de footprint.			landschap	De omgeving zoals die zich aan ons voordoet, in al zijn diversiteit.
functieaanduiding	In de ruimtelijke ordening wordt met functies in bestemmingsplannen het toegestane gebruik aangeduid. Algemene functieaanduidingen zijn: wonen, verkeer, natuur en groen, werken, voorzieningen, recreatie. Deze functieaanduiding wordt steeds meer gestandaardiseerd.	herontwikkeling	Het op dezelfde locatie opnieuw ontwikkelen van dezelfde functie. Meestal wordt een deel van de bestaande voorzieningen gesloopt.	landschappelijke kwaliteit	Landschapsbeelden en landschapselementen gewaardeerd op basis van criteria zoals aantrekkelijkheid, samenhang, kenmerkendheid, gaafheid. Deze bepalen samen de landschappelijke kwaliteit.
gebiedsconcept	'Conceptontwikkeling' waarin bijvoorbeeld nieuwe woonvormen worden bedacht, maar ook nieuwe winkelomgevingen. Toegepast op een gebied houdt het in dat een nieuw gebruik voor een gebied wordt bedacht (uiteraard binnen kaders).	herstructurering	In deze structuurvisie wordt hiermee het herbouwen van historische gebouwen bedoeld. Omdat er vaak geen bouwtekeningen zijn en omdat de bouwregels niet alles toelaten, kan uiteindelijk van letterlijke herbouw geen sprake zijn, maar kan wel het oude beeld worden hersteld.	LARGAS	Langzaam Rijden GAat Sneller: een methode waarbij de weg zodanig wordt ingericht dat er minder verkeerslichten nodig zijn en er langzamer wordt gereden, maar de doorstroming op het totale traject groter is. Een ander voordeel is een reductie van de geluidsoverlast en makkelijker over te steken wegen.
gebiedsexploitatie	Een samenhangende berekening bij (her)ontwikkeling van een gebied, waarin alle te verwachten kosten en te verwachten opbrengsten worden gevat.	inbreidingslocatie	Dit is ingrijpender dan herontwikkeling. Herstructureren houdt vaak ook in dat de functie van een plek gaat veranderen.	leefbaarheid	Zie hiervoor de toelichting in deze structuurvisie in het intermezzo 'Leefbaarheid en sociale samenhang'.
gebieds-ontsluitingsweg	Een samenhangende berekening bij (her)ontwikkeling van een gebied, waarin alle te verwachten kosten en te verwachten opbrengsten worden gevat.	kampengebied	Een groene locatie in bestaand stedelijk gebied waar woningen, kantoren, winkels of bedrijven worden gebouwd. Meestal wordt als voorwaarde gesteld dat er tenminste aan drie zijden van de locatie bestaande bebouwing is.	maatwerk	Bij maatwerk in de ruimtelijke ordening wordt de functionele wens aangepast aan de ruimtelijke mogelijkheden. De bestaande situatie stuurt daarmee de mogelijkheden voor het gebruik. Dit vraagt om een wil tot flexibiliteit van de mensen die de functie willen realiseren, de mensen die de bestaande situatie verdedigen en de gebruikers.
gebiedsperspectief	Weg die een functie heeft voor afwikkelen en uitwisselen van verkeer en zorgt voor de ontsluiting tussen dorpen onderling en tussen dorp en snelweg.	kerngebied voor natuur	In een gebied waar kleine verhogingen in het landschap voorkomen, werden aan de randen van die verhogingen een of enkele boerderijen opgericht. Zo kan een gebied ontstaan waar vele kleine enken verspreid voorkomen. Ten noorden van Maarsbergen ligt zo'n landschap.	maatwerk-oplossing	Dit is de uitkomst van maatwerk. Dit zijn bijna altijd innovatieve en unieke oplossingen, of het nu gaat om de aanleg van een speelplek of een woonwijk.
gradiënt	Een beeld van de toekomst van een gebied. Dit kan beginnen met een gebiedsconcept, maar het is veel minder vrij dan dat. Het bestaande gebruik en de huidige gebruikers en bewoners hebben een belangrijke rol in het bedenken van het perspectief.	kostenverhaal	Een gebied met een hoge bestaande natuurwaarde. In het Utrechtse Heuvelrug gebied is dat bijvoorbeeld het Leersumse Veld. Voor sommigen is dit begrip synoniem met de Ehs-'bestaande natuur'.	masterplan	Een masterplan is een plan op hoofdlijnen waarmee verschillende planvormen worden aangestuurd of waarmee uitwerkingsplannen over een hele lange tijd worden aangestuurd.
groene compensatie	Een natuurlijke of ecologische gradiënt is een geleidelijke overgang tussen twee gebieden (bijvoorbeeld bos en weiland). In deze gebieden is er vaak een grote diversiteit aan dieren en planten.		Het verhalen van de kosten van grondexploitatie van een gebied op de verschillende grondeigenaren in het gebied. Kosten van grondexploitatie zijn onder andere de kosten voor het bouwrijp maken van een locatie en de aanleg van groen en waterpartijen.		

Natura 2000	Nederland kent 162 Natura 2000 gebieden. Dit Natura 2000 netwerk bestaat uit gebieden die zijn aangewezen onder de Vogelrichtlijn en aangemeld onder de Habitatrichtlijn. Beide Europese richtlijnen zijn belangrijke instrumenten om de Europese biodiversiteit te waarborgen. Alle Vogel- of Habitatrichtlijngebieden zijn geselecteerd op grond van het voorkomen van soorten en habitat-typen die vanuit Europees oogpunt bescherming nodig hebben. De overkoepelende naam voor (combinaties van) deze gebieden is 'Natura 2000 gebied'.	rastervrij	Een gebied zonder hekken of andere afsluitingen.	shared space	Een verkeerskundig begrip. Hierbij moeten voetgangers, fietsers en automobilisten zoveel als mogelijk gezamenlijk de aanwezige ruimte delen. Het merendeel van verkeerslichten, belijning en borden wordt verwijderd, vanuit het gezichtspunt dat die vooral afleiden. Verkeersdeelnemers zijn hierdoor gedwongen op elkaar te letten en niet te vertrouwen op de weginrichting.
natuur	De aanwezige flora en fauna.	reconstructie	Een grootschalige operatie in vijf provincies om het platteland economisch vitaal, groen en leefbaar te houden. De basis hiervoor is een reconstructieplan, dat reconstructiecommissies zelf hebben opgesteld.	sociale samenhang	Dit begrip gaat over de mate waarin mensen en groepen van mensen interactie hebben. Sociale netwerken, contact en ontmoeting, wederzijdse hulpbetrekkingen en gezamenlijke activiteiten in de buurt zijn vormen van sociale samenhang. Er zijn geen gedragen heldere, meetbare, indicatoren voor sociale samenhang.
natuurlandbouw	Een vorm van landbouw waarin met opzet het beheer zo wordt ingericht dat planten en dieren veel ruimte krijgen. In grasland door bijvoorbeeld langjarig niet te scheuren, de winterwaterstanden hoog op te zetten, later te maaien, niet te spuiten en geen kunstmest te geven.	recreatie	Onder recreatie verstaat men alle vormen van vrijetijdsbesteding: alle activiteiten die kunnen worden gedaan naast de dagelijkse verplichtingen als werken, huishouden, financiën en zorg voor anderen. Recreëren doet men voor ontspanning en vermaak. Men onderscheidt dagrecreatie, meerdaags toerisme en verblijfsrecreatie. Verblijfsrecreatie is verblijf in hotels en pensions, recreatiewoningen of op campings.	uitplaatsing	Het weghalen van een functie op de ene plek en het opbouwen van die functie op een andere plek. In deze structuurvisie wordt dit voor sommige functies in de Ehs voorgesteld. Uitplaatsing is erg duur en moet meestal samenvallen met bedrijfsinvesteringen om haalbaar te zijn.
natuurlandschap	Het natuurlijke landschap. De meeste Nederlanders kennen in Nederland alleen cultuurlandschappen; ook de meeste natuurgebieden zijn gecultiveerd om meer of bijzondere soorten te huisvesten.	recreatief medegebruik	De hoofdfunctie van een gebied is landbouw of natuur en daarnaast is er recreatie. Extensieve recreatie is meestal medegebruik.	uitstralings(effect)	Een functie op een bepaalde plek heeft allerlei gevolgen op andere plekken. Er kan veel lawaai zijn, veel verlichting, veel stank, veel autobewegingen enzovoort.
netwerkstudie	Een onderzoek naar de bestaande verkeersstromen in een groter gebied en naar de veranderingen in die stromen als nieuwe wegen worden aangelegd of bestaande wegen worden aangepast of afgesloten.	recreatieve route	Door het aanleggen en in stand houden van recreatieve routes in de vorm van een pad of weg met daarin een brug, viaduct of tunnel is het mogelijk om als wandelaar, fietser en/of ruiter een gebied te doorkruisen. Door aparte verbindingen voor verschillende soorten gebruikers aan te leggen kan de overlast voor medegebruikers en/of de flora en fauna in het gebied worden beperkt.	uitvoeringsniveau	In deze structuurvisie gebruikt om aan te geven dat een grote woning niet per se met twee of drie badkamers, of een designkeuken uitgevoerd hoeft te worden waardoor zo'n woning betaalbaar blijft.
NSW landgoed	Het ministerie van LNV beschrijft een NSW landgoed als volgt: "Een landgoed is een, in Nederland gelegen, geheel of gedeeltelijk met bossen of andere houtopstanden bezette onroerende zaak. Daaronder begrepen dat waarop een buitenplaats of andere, bij het karakter van het landgoed passende, opstallen voorkomen, voor zover het blijven voortbestaan van die onroerende zaak in zijn karakteristieke verschijningsvorm voor het behoud van het natuurschoon wenselijk is".	'rode' contour	Door de provincie is een grens rond de kernen vastgesteld waarbuiten het beleid voor het landelijk gebied geldt en waar bebouwing een ongewenste functie is. De ruimte binnen de 'rode' contour kan in beginsel bebouwd worden, maar waardevol groen gebied kan niet zomaar worden weggehaald.	verbreding	Een landbouwkundig begrip dat duidt op een agrarisch bedrijf dat niet alleen actief is in agrarische sectoren, maar ook alternatieve inkomensbronnen kent zoals agrarisch natuurbeheer, agrotourisme, streekproducten en/of zorg.
oplaadpunt	Bedoeld wordt een oplaadpunt voor elektrische auto's.	ruimtelijke openheid	Dit is de werkelijk waarneembare openheid van een gebied. Er is ook een planologisch begrip openheid en dat heeft betrekking op de onbebouwdheid van een gebied.	verkeersas	Een weg met hoge intensiteit en een duidelijke functie als gebiedsontsluiting.
PON-lijn	Beoogde spoorlijn tussen Amersfoort en Veenendaal, die gedeeltelijk gebruikmaakt van de bestaande goederenspoorlijn die in gebruik is door auto-importeur PON.	seizoensverlenging	Recreatievoorzieningen staan vaak een deel van het jaar leeg. Bedrijfseconomisch is het daardoor lastig te investeren in deze voorzieningen. Maar wanneer de gebruiksperiode verlengd kan worden, is een investering eerder rendabel.	vernatting	Wanneer in een gebied doelbewust de waterstand verhoogd wordt, is er sprake van vernatting.
poort	Voor het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug is poort synoniem aan entree.			verplaatsing	In de praktijk synoniem aan uitplaatsing.
				vervoersmanagementplan	Een plan waarmee wordt getracht werknemers van een bedrijf of bedrijven(terrein) zoveel mogelijk gebruik te laten maken van duurzame vervoermiddelen.

Vogelrichtlijn-gebied	Een beschermd natuurgebied dat door de overheid is aangewezen onder de Vogelrichtlijn. Het gebied kan worden aangewezen vanwege het voorkomen van bepaalde belangrijke vogelsoorten. Het gebied wordt beschermd door de Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn en de Natuurbeschermingswet 1998.
Wmo	De Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) is van kracht sinds 1 januari 2007 en verving de Welzijnswet, de Wet voorzieningen gehandicapten (WVG) en delen van de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten (AWBZ). De gemeenten voeren de Wmo uit. Zij hebben veel beleidsvrijheid om de uitvoering zelf vorm te geven waardoor de uitvoering per gemeente kan verschillen. De Wmo draagt ertoe bij dat alle burgers kunnen participeren in de samenleving.
woonservicegebied	Een gebied waarbinnen zorgvraag en zorgaanbod op een gestructureerde wijze met elkaar in contact worden gebracht, en waar een bepaald minimumniveau aan zorg voorhanden is voor de bewoners. In deze structuurvisie wordt voorgesteld de woonservicegebieden in de dorpscentra te leggen.
zoekgebied	Een gebied waarbinnen een plek voor een nieuwe functie gezocht gaat worden.

Verantwoording van foto's en afbeeldingen

ANWB:	<i>p. 7 en 14</i>
Bright design/Kleine geschiedenis van de heuvelrug:	<i>p. 76 rb en 77 lb</i>
Bedrijfschap Horeca en Catering:	<i>p. 20 lo</i>
CBS:	<i>p. 13, 18 rb, 18 ro, 19 lo, 23 en 74 ro</i>
Cijferboekje provincie Utrecht:	<i>p. 19 lo</i>
DTNP:	<i>p. 20 lb</i>
Fotocollectie museum Huis Doorn:	<i>p. 63 lb</i>
Gemeente Utrechtse Heuvelrug:	<i>p. 67</i>
Google Earth:	<i>p. 24, 60 b, 68, 71 b, 80 en 88</i>
Google Earth ondergrond:	<i>p. 93 b, 94 lb, 95 lb, 96 lb, 98 lb, 102 en 104</i>
Hans van Kempen:	<i>p. 18 lb, 22 lb, 27, 29, 31 rb, 61 lb, 63, 64, 65, 72, 77 rb, 79, 82, 83, 85, 87 lb, 87 ro, 91, 93 ro, 94 ro, 95 rb, 95 ro, 97 o, 99 rb, 103 lb, 103 lo en 105 rb</i>
Monique van der Linden/BRO:	<i>p. 52, 53, 54, 55, 59, 70 rb</i>
PlanPlan:	<i>p. 30 ro, 31 lo, 61 o en 99 mb</i>
Provincie Utrecht:	<i>p. 17, 31 lb</i>
RACM:	<i>p. 77 mb</i>
Stichting Utrechtse Kastelen:	<i>p. 15 r</i>
TasT/Kleine geschiedenis van de heuvelrug:	<i>p. 69 rb</i>
Utrechts Landschap:	<i>p. 30 lo</i>
Topografische dienst:	<i>p. 6, 15 en 77 o</i>
Overige afbeeldingen LOS stadomland	

Niet alle rechthebbenden van de gebruikte illustraties konden worden achterhaald; belanghebbenden worden verzocht contact op te nemen met de gemeente Utrechtse Heuvelrug.

Colofon

De structuurvisie is tot stand gekomen onder verantwoordelijkheid van de Stuurgroep Structuurvisie. De gemeenteraad heeft de structuurvisie in zijn vergadering van 28 januari 2010 definitief vastgesteld.

Stuurgroep: Robbert Waltmann (coördinerend wethouder) en het voltallige college van burgemeester en wethouders.

Ambtelijke projectgroep: Jan Bosma (projectleider), Germt Medema (vervangend projectleider), Erwin de Hooge, Sandro Vlug, Koos Vermaat, Jacomijn Hemmen-Schuil, Erica Klarenbeek en Ellen Lodder. Met dank aan Ferdinand Pronk (PronkScriptum).

Projectgroep LOSstadomland: Hans van Kempen (projectleider), Foke de Jong, Erwin Vrensen, Bram Vlaun, Peter Droog en Kees van Ham. Met dank aan Susanne de Geus (BRO).

Aan deze structuurvisie hebben veel niet met name genoemde personen en instanties meegewerkt die wij hiervoor zeer erkentelijk zijn.

28 januari 2010

www.gemeenteutrechtseheuvelrug.nl

www.losstadomland.nl



Gemeente Utrechtse Heuvelrug

Postbus 200, 3940 AE Doorn

T (0343) 56 56 00

E info@heuvelrug.nl

I www.gemeenteutrechtseheuvelrug.nl