

Paper 'Bereikbaarheid van natuurgebieden in Nederland onder druk'

Casus Loonse en Drunense Duinen



Nationaal Verkeerskunde Congres
2 November 2023



Aanleiding

Natuurgebieden in Nederland zijn steeds meer in trek. Tijdens de Covid-19 periode is het aantal bezoekers in de Nederlandse natuur enorm toegenomen. Maar ook na afschaffing van de maatregelen omtrent de pandemie is de populariteit van natuurgebieden hoog gebleven. Natuurorganisaties zoals Staatsbosbeheer en Natuurmonumenten zijn natuurlijk blij met deze bezoekersaantallen, maar hebben tijdens de pandemie maar ook daarna in de media hun zorgen geuit over de belasting van deze hoge bezoekersaantallen op de natuur en directe omgeving. De verschillende groepen wandelaars, recreatieve fietsers, ruiters en sporters willen allemaal gebruik maken van dezelfde beperkte ruimte en zoeken naar diverse vormen van beleving van dezelfde natuur.

De drukte in het natuurgebied leidt inherent ook drukte bij de entreelocaties. De bereikbaarheid van natuurgebieden wordt beperkt als gevolg van grote aantallen bezoekers die per auto naar de natuurgebieden komen. Ook ontstaat er overlast en schade door het parkeren van voertuigen in bermen en groenstroken, dit kan zelfs tot een verminderde toegang van hulpdiensten leiden. Daarnaast leidt de menging van kwetsbare verkeersdeelnemers, auto's en snelle fietsers soms tot gevaarlijke situaties.

Bezoekers trekken hoofdzakelijk naar natuurgebieden met de verwachting dat ze daar rust en ruimte zullen beleven en kunnen genieten van de natuur. Deze verwachting staat in contrast met de soms chaotische verkeerssituatie die zich op drukke momenten bij de rand van verschillende natuurgebieden in Nederland voordoet. De kwaliteit van de beleving van natuur wordt ingeperkt door de bereikbaarheid van en verkeerssituatie bij natuurgebieden.

Dit roept vragen op: *'Hoe zorgen we ervoor dat natuurgebieden goed bereikbaar blijven voor verschillende doelgroepen?'* en *'Moeten we in Nederland niet kijken naar alternatieve vervoersmiddelen of middelen om de toestroom van met name auto's te reguleren?'*



Figuur 1 Grote drukte bij toegangswegen van natuurgebied De Loonse en Drunense Duinen. © Aveco de Bondt.



Aveco de Bondt is onder andere door Natuurmonumenten en de gemeente Tilburg gevraagd om te ondersteunen bij dit thema. Landelijk onderzoekt Aveco de Bondt voor Natuurmonumenten een twintigtal entreeplaatsen van natuurgebieden. Voor deze paper is ingezoomd op het gebied aan de zuidzijde van het natuurgebied Loonse en Drunense Duinen in Brabant. De Gemeente Tilburg heeft gevraagd om

onderzoek uit te voeren en te adviseren in de bereikbaarheid en afwikkeling van verkeer(stromen) in het gebied rondom de entreeplaatsen van de Loonse en Drunense Duinen.

Toepassing

De Loonse en Drunense Duinen begrenzen de noordzijde van het Landschapspark Pauwels. Dit landschapspark wordt verder begrenst door Kaatsheuvel en De Efteling en de noordzijde van de stad Tilburg. Voor dit landschapspark is door Strootman Landschapsarchitecten een masterplan opgesteld waarin bereikbaarheid, beleving en kwaliteitsverhoging belangrijke thema's zijn. Figuur 2 geeft het beoogde recreatieve en verkeersnetwerk in het landschapspark weer.

Het grondgebied van de Gemeente Tilburg rijkt tot aan de zuidzijde van het natuurgebied De Loonse en Drunense Duinen. De Oude Bossche Baan loopt langs het natuurgebied en is de grens met het grondgebied van de Gemeente Heusden. Het natuurgebied zelf ligt dus niet op het grondgebied van de Gemeente Tilburg, maar de entreeplaatsen om het gebied in te gaan en de toegangswegen naar deze entreeplaatsen wel. De Gemeente Tilburg heeft gevraagd om advisering over maatregelen die op korte termijn uitgevoerd kunnen worden en de



Figuur 2 Impressie van het beoogde recreatieve- en verkeersnetwerk in Landschapspark Pauwels.
Bron: Strootman Landschapsarchitecten.



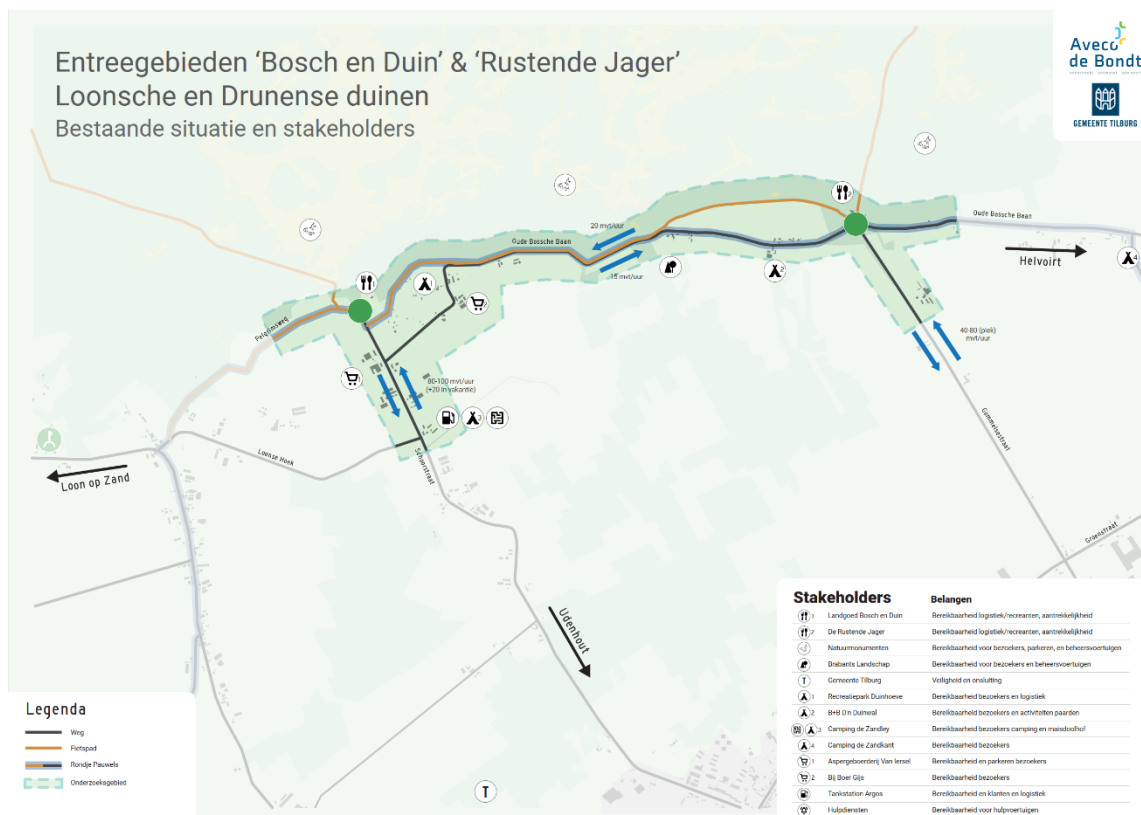
bereikbaarheid van twee drukbezochte entree locaties zullen verbeteren. Deze maatregelen moeten uiteraard zoveel mogelijk corresponderen met de visie vanuit het Masterplan Pauwels.

De scope van het onderzoeksgebied is weergegeven in figuur 3. De studie is gericht op twee entree locaties (zie de groene stippen), 'Bosch en Duin' en 'De Rustende Jager' en de voornaamste toegangswegen: 'Schoorstraat', 'Oude Bossche Baan' en 'Gommelsestraat'.

Er spelen meerdere uitdagingen in het gebied waarbij de grote verkeersdruk op zogenaamde 'piekdagen' de belangrijkste is. Tijdens de eerste mooie lente-, herfst en feestdagen ontstaat er een grote toestroom aan bezoekers naar het gebied. Bij beide entree locaties zijn parkeerterreinen aanwezig, maar deze hebben niet genoeg capaciteit om de toestroom aan voertuigen op te vangen. Het gevolg is dat er op alle toegangswegen in de berm geparkeerd wordt en geslotenverklaringen genegeerd worden. Vervolgens worden de wegen op sommige wegvakken dermate smal dat hulpdiensten gehinderd worden wanneer deze bij het natuurgebied moeten geraken. Ook zorgt het parkeren in berm voor dat voetgangers, fietsers en ruiters zich op de rijbanen gaan begeven. De menging van kwetsbare verkeersdeelnemers en autoverkeer zorgt voor een verhoogd risico op ongevallen.

Centrale opgaven

Voor het onderzoek naar de twee locaties zijn verschillende hoofdoggaven vastgesteld. Het doel is om deze opgaven op korte termijn te realiseren. Echter zijn de twee entree locaties onderdeel van het Masterplan Pauwels, de opgaven in dit masterplan zijn van grotere omvang en bevatten ook een groter toepassingsgebied. Om op korte termijn een verbetering in de verkeerssituatie en beleving van de entree locaties te realiseren is er nu ingezoomd op de twee eerder genoemde entree locaties.



Figuur 3 Weergave van het onderzoeksgebied. © Aveco de Bondt



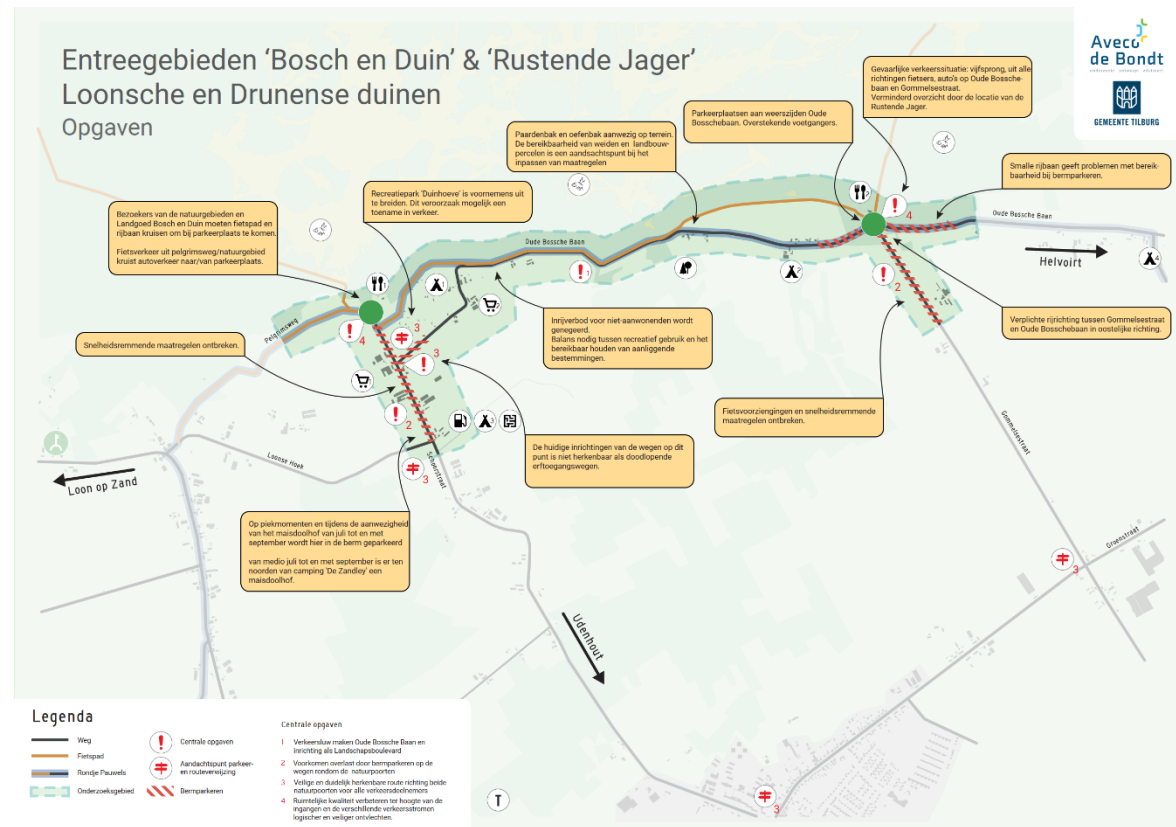
Hiervoor zijn de volgende hoofdoopgaven vastgesteld:

- I. het *verkeersluw maken* van wegen die direct grenzen en parallel lopen aan het natuurgebied, de Oude Bossche Baan tussen de entreelocaties moet onderdeel van een landschapsboulevard worden voor recreatief gebruik;
- II. het realiseren van een *veilige en duidelijk herkenbare route* richting de beide entreelocaties voor alle verkeersdeelnemers.
- III. het verspreiden en goed *faciliteren van parkeren* en daarbij het tegengaan van parkeren in berm.
- IV. het verbeteren van de *ruimtelijke kwaliteit* ter hoogte van de entreelocaties en de verschillende verkeersstromen logischer en veiliger ontvlechten.

Gebiedsinventarisatie met analyse van stakeholders en belangen

Van groot belang bij de uitwerking en advisering rondom deze opgaven was het spiegelen van de effecten die maatregelen hebben op de belangen van *stakeholders* in het onderzoeksgebied. De belangen van *stakeholders* zijn daarom als eerste geïnventariseerd.

Verder zijn er uit de analyse ook locatiespecifieke opgaven, knelpunten en uitdagingen voortgekomen (zie figuur 4). De belangen van *stakeholders* zijn in een aantal gevallen tegenstrijdig. Dit uit zich bijvoorbeeld in belangen van *stakeholders* die producten verkopen en daarom juist baat hebben bij parkerende bezoekers langs de weg en de opgaven van de Gemeente Tilburg om wegen richting het natuurgebied verkeersluwer te maken en het parkeren in berm te reduceren.



Figuur 4 Inventarisatie van opgaven in het onderzoeksgebied © Aveco de Bondt



Ervaringen

In eerste instantie zijn twee aanvliegeroutes gekozen waarbij verschillende maatregelpakketten zijn opgesteld. De twee maatregelpakketten die aan de Gemeente Tilburg zijn voorgelegd waren:

- *Kostenefficiënt*
Een pakket met maatregelen die relatief snel en kostenefficiënt kunnen worden gerealiseerd, waarbij de huidige (verkeers-)situatie zal verbeteren.
- *Kwaliteitsimpuls*
Een pakket met maatregelen die op basis van de uitgangspunten een aanzienlijke impuls geven aan de bereikbaarheid en verblijfskwaliteit van het gebied, maar een naar verwachting langere voorbereiding, hogere kosten en een langere realisatieperiode met zich meebrengen.

In een *werksessie* met de gemeente Tilburg is op basis van de *gebiedsinventarisatie*, *knelpuntenanalyse* en *voorgestelde maatregelpakketten* besloten om voor een *kwalitatieve toekomstbestendige* vorm van maatregelen te gaan. Daarbij wordt wel voor maatregelen tegen bermparkeren uitgegaan van een beperkte maatregel die uitgebreid kan worden indien de noodzaak daarvoor duidelijk wordt.

Voor de centrale opgaven worden op hoofdlijnen de volgende maatregelen getroffen:

- I. De Oude Bossche Baan tussen de entreelocaties krijgt de inrichting van een karrenspoorpad. Dit profiel is uitgevoerd met twee betonstroken en met aan weerszijden en in de middenberm een groene invulling. Dit zorgt voor comfort bij fietsers en een goede bereikbaarheid van aanwonenden maar het profiel werkt ontmoedigend voor doorgaand verkeer wat in de huidige situatie de geslotenverklaring negeert.
- II. Bij de toegangswegen wordt conform maatgevende voertuigcategorieën de weginrichting geoptimaliseerd: de Schoorstraat krijgt vanwege het hoge aantal recreatieve en landbouwvoertuigen een versterkte wegberm met grasbetonstroken, op de Gommelsestraat komen fietssuggestiestroken om een duidelijke en veilige plaats op de weg voor fietsers te realiseren.
- III. Er wordt in de wijdere omgeving voor aanvullende en meer duidelijke verwijzingen naar parkeervoorzieningen gezorgd. Het doel is om bepaalde groepen bezoekers, bijvoorbeeld fietsers die met de fiets achter op de auto of ruiters die met een paardentrailer zich richting het natuurgebied begeven, vroegtijdig te begeleiden naar parkeervoorzieningen die iets verder van de entreelocaties af liggen. Daarmee wordt de vraag naar parkeerruimte ter plaatse van de entreelocaties gereduceerd. Vanaf deze locaties kan het natuurgebied snel per fiets of paard bereikt worden en daarnaast zijn de verder van het natuurgebied gelegen parkeervoorzieningen makkelijker per auto te bereiken en te verlaten. Voor bezoekers die wel bij de entreelocatie willen parkeren wordt gezorgd dat de parkeergelegenheden daar goed gefaciliteerd worden en

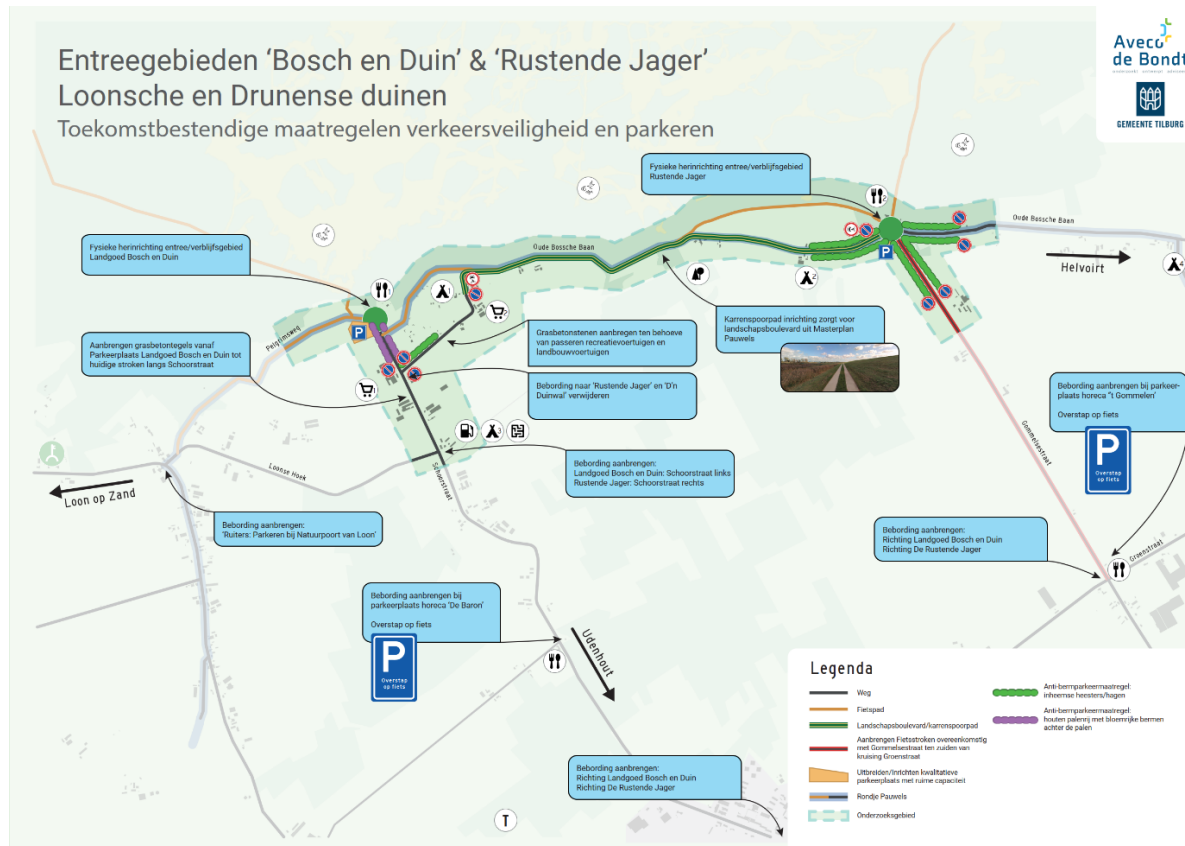


Figuur 5 Impressie van een karrenspoorpad. Bron: Cyclomedia Streetsmart



voldoende capaciteit bevatten. Deze capaciteit wordt niet op piekmomenten gedimensioneerd, maar op een gemiddelde maximale parkeervraag.

- IV. Het parkeren in de berm tegengegaan voor een afstand van 200 strekkende meter vanaf de entreelocaties. Dit wordt zoveel mogelijk landschappelijk ingepast door inheemse dichtbegroeide planten en struiken te gebruiken of paaltjes te plaatsen met daarachter bloemrijke bermen. Het landschappelijk inpassen wordt zoveel mogelijk conform het Masterplan Landschapspark Pauwels gerealiseerd, dit plan is van toepassing op de gehele Loonse en Drunense Duinen en omgeving daarvan.



Figuur 6 Te treffen maatregelen in het onderzoeksgebied © Aveco de Bondt



Figuur 7 Dicht bosplantsoen langs de weg voorkomt parkeren



Figuur 8 Bloemrijke bermen, gecombineerd met paaltjes zorgt dit voor een landschappelijk kloppende maatregel tegen bermparkeren. Bron: groenkennisnet.nl



Er zullen parkeerverboden worden ingesteld, zodat er niet op de rijbaan geparkeerd kan worden. de maatregelen tegen parkeren in de berm moeten zo worden uitgevoerd dat voertuigen niet geheel (met 4 wielen) in de berm kunnen staan. Indien dit wel mogelijk is, is het namelijk ondanks een parkeerverbod toegestaan om in de berm te parkeren.

- V. Bij de entree locaties worden verblijfsgebieden gerealiseerd, het auto- en ander gemotoriseerd verkeer wordt zoveel mogelijk vroegtijdig naar de parkeervoorzieningen gestuurd zodat in de verblijfsgebieden hoofdzakelijk langzaam verkeer aanwezig zal zijn. Dit resulteert in een veilige en comfortabele omgeving voor recreanten om het natuurgebied in- en uit te trekken. De verblijfsgebieden krijgen door middel van onder andere inritconstructies en afwijkende elementenverhardingen de uitstraling van een 'plein' of 'brink'. De inrichting krijgt hiermee een 'shared space' vorm waarbij de verschillende verkeersdeelnemers niet afzonderlijk gestuurd worden door middel van de inrichting.



Figuur 9 Impressie van verblijfsgebied bij entree locatie van het natuurgebied © Aveco de Bondt



Conclusies en aanbevelingen

In de loop van dit project bij de Loonse en Drunense Duinen zijn de volgende waardevolle ervaringen opgedaan:

Ten eerste is het van belang dat er vanuit een gemeente verschillende ambtenaren betrokken zijn bij de besluitvorming van te treffen maatregelen. Zo is het waardevol dat er een wijkregisseur betrokken is vanwege de kennis over lokale ontwikkelingen en belangen, een landschapsarchitect en verkeerskundige voor de inpassing van maatregelen in het gebied en bij voorkeur ook een afgevaardigde van de beherende organisatie van het natuurgebied;

Ten tweede is bij de entree locaties aan de zuidzijde van de Loonse en Drunense Duinen het uitgangspunt aangenomen om kwalitatief hoogwaardige en toekomstbestendige maatregelen te treffen, die waar nodig in de toekomst nog uitgebreid kunnen worden.

Ten derde is er rekening gehouden met lokale belangen. Een voorbeeld is een stakeholder met veel zakelijke bezoekers maar weinig parkeerruimte op eigen terrein, die baat heeft bij het toegestaan parkeren van voertuigen in de berm;

Ten vierde is het van groot belang om te starten met een robuuste kwaliteitsimpuls in de bereikbaarheid en recreatieve beleving van de natuurgebieden. Hiervoor moet een integrale werkwijze gehanteerd worden. Het gebruik maken van landschappelijke elementen (groen), het houden van de focus op de leefbaarheid en de beleving van entreelocaties maar ook het rekening houden met de diverse belangen in het gebied behoort bij die integrale werkwijze;

Dit onderzoek was gericht op kleinschalige maatregelen rondom twee entreelocaties en de directe omgeving van deze locaties, maar het is noodzakelijk dat ook de bereikbaarheid van het gehele Landschapspark Pauwels wordt aangepakt. Een integrale gebiedsaanpak waarmee fiets- en recreatieroutes, meer openbaar vervoersverbindingen en meer overstap- of 'hub'-locaties worden gerealiseerd draagt bij aan de verbinding tussen de stedelijke gebieden en de natuur.

Kortom, het project heeft aangetoond dat dit onderwerp actueel is, vanuit ervaringen van opdrachtgevers en de media blijkt dat dit een uitdaging is die bij veel Nederlandse natuurgebieden herkend wordt¹. Aveco de Bondt zet zich in om ook de Nederlandse natuur en het landelijk gebied leefbaar en bereikbaar te houden voor verschillende doelgroepen en (duurzame) vervoersmodaliteiten. We roepen wegbeheerders, natuurbeheerders en andere (overheids-) instanties op om dit thema op te pakken en denken hier graag in mee.

¹ <https://www.nu.nl/coronavirus/6165097/natuurgebieden-blijven-ook-na-de-lockdowns-populair-drukke-is-nu-stabiel.html>