

beheer van het nationaal park De Hoge Veluwe - u weet wel van het Kröller-Müller museum, hartje zuid Veluwe - vormt een prachtig voorbeeld hiervan. Zonder overheidssteun worden hier zelfstandig beheersmiddelen verkregen uit genoemde waarden. Dit verdient navolging voor de hele Veluwe!

De recreatie is naast de IT-sector (informatietechnologie) de snelste groeisector voor de komende decennia. Momenteel wordt op en rond de Veluwe jaarlijks tegen de 2 miljard gulden omgezet. De Veluwe via het Nationaal Park als totaalconcept neerzetten in de markt lijkt ons een perspectiefvolle uitdaging. Dit geeft bovendien meer overtuigingskracht bij het aanklaarten van de onevenwichtigheid van lasten en lusten voor de eigenaren/beheerders: het dragen van de beheers- en waterschapslasten terwijl derden substantiële inkomsten genereren uit het product (waterwinning, recreatie, gemeentelijke belastingen).

Het is zaak voor dit concept een (be)stuuringsvorm te vinden. Die moet passen bij de voor Nederlandse begrippen aanzienlijke omvang van dit park en de gewenste beperkte centrale overheidssturing. De verantwoor-

delijkheid voor de inrichting en het beheer, én de uiteindelijke kwaliteit van de Veluwe, ligt bij de terreineigenaren en -beheerders. De overheden moeten op allerlei manieren stimuleren en ondersteunen. Zij moeten de ruimtelijke en bestuurlijke randvoorwaarden stellen bij de ontsnippering en de kwaliteitsimpuls voor de (natuurgerichte) recreatie.

De inhoud van het concept Nationaal Park komt in VELUWE 2010 te staan. Het wordt wellicht tijd om daarbij te gaan denken aan een financieel masterplan om de beoogde kwaliteitsimpuls te realiseren, mogelijk zelfs gekoppeld aan fondsvorming (Veluwefonds). Ook dit punt zal met betrokkenen verder verkend worden.

Tot slot

De schaal van de Veluwe, het behoud en de ontwikkeling van de huidige kwaliteiten, alsmede de complexiteit van de externe invloeden vragen om een samenhangende aanpak en daadkrachtig optreden. Eén Nationaal Park Veluwe heeft alleen kans van slagen als alle belangrijke partners er de meerwaarde van in willen zien. We zijn er van overtuigd dat samenwerking onder de paraplu van een nationaal park voor alle partners voordelen oplevert en voor het gebied zelf een aanzienlijke kwaliteitsimpuls.

Het is een kansrijke duurzame beschermingsformule die leidt tot (inter)nationale waardering en daarmee tot de benodigde extra beleidsmatige, instrumentele en financiële impulsen. Het is een tijdloos begrip, niet onderhevig aan de "beleidserosie" van de vele bij het begin van dit artikel genoemde benamingen van de afgelopen decennia. Gezien de ervaringen in vooral het buitenland zal het concept Nationaal Park Veluwe deze weg zeer zeker niet volgen!

Literatuur

Calicher, J.W. en C. Stork, 1996. Van Parkgebied van Nationale Beteekenis tot waardevol Cultuurlandschap, Arnhem, Provincie Gelderland, 80 p.

LB&P ecologisch advies BV en Instituut voor Bos- en Natuuronderzoek, 1997, Ecologische Verkenning Veluwe; LB&P rapport nr. 50242, Arnhem, 106 p. Onderzoeksrapport.

Provincie Gelderland, 1998. 15 jaar Veluwe beleid; evaluatie van integraal beleid voor natuur, landschap, recreatie, landbouw en milieu, Arnhem, 56 p.

Provincie Gelderland, 1999. Veluwe 2010 (in voorbereiding), Toekomstperspectief voor een grenze(n)loze Veluwe, Arnhem.

Voorlopige Commissie Nationale Parken, 1998. Natuur met toekomst. Aanbevelingen van de VCNP met betrekking tot het stelsel van nationale parken in Nederland, Den Haag.

Willem Teerink, Ministerie van LNV, Directie Oost

Parels voor de zwijnen?

De economische groei in Nederland gaat gepaard met ongekende bouwactiviteit. Ongebreidelde groei langs

transportassen in het landelijk gebied dreigt. Het Rijk wil daarom de groei van transport en verstedelijking bundelen in

corridors (De Ruimte van Nederland, 1999). De vraag is wat er met het groen gaat gebeuren, én welke kansen er liggen.

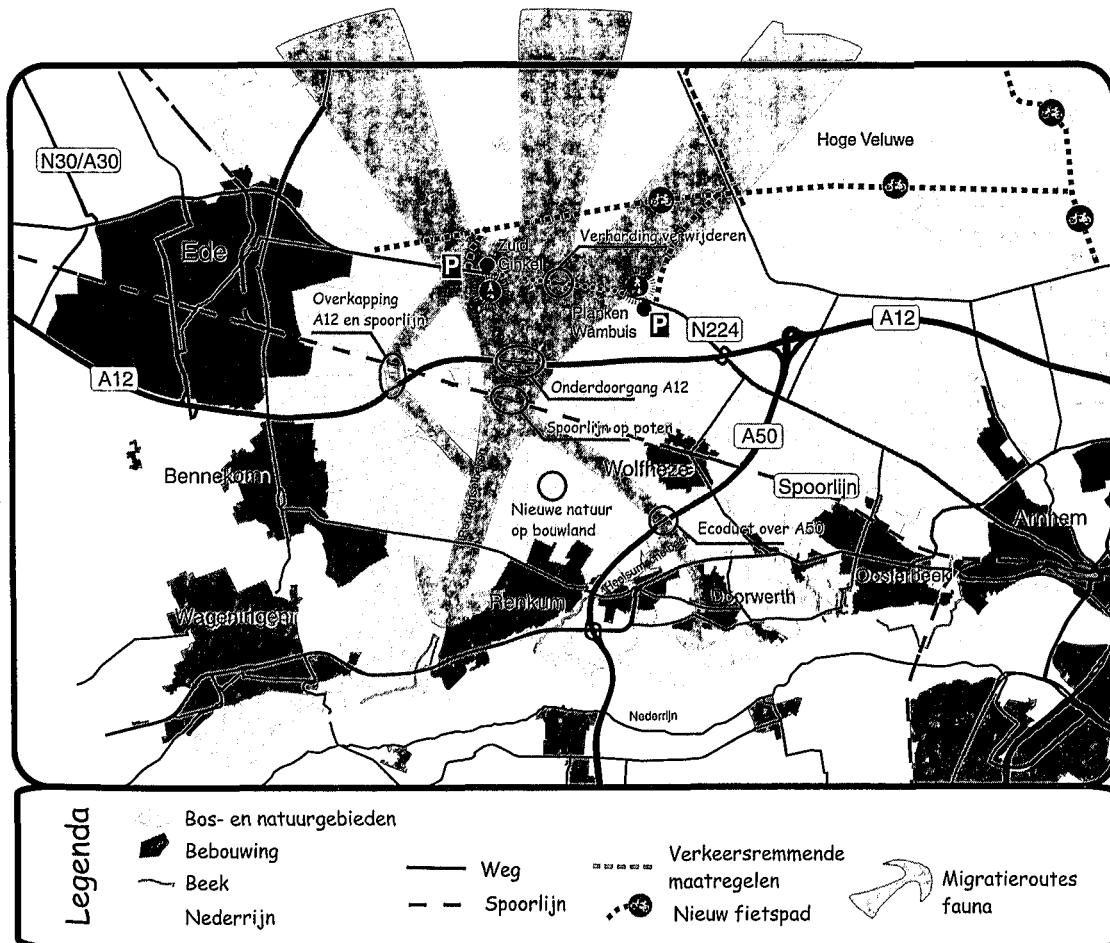
Volgens de LNV-Nota Samenwerken aan de Groene Delta (1998) moeten grote infrastructuurele werken leiden tot een opknopbeurt, een "kwaliteitsimpuls" in een groter gebied. Daarbij gaat het om realisatie van de EHS, maar ook om groen in en om de stad ("groene vingers", ecologische verbindingen, geleidingszones), landschapsherstel en vermindering van de druk op grote groene gebieden, de druk op grote groene gebieden, de "parels", in het jargon van de Ruimte van Nederland, buiten de corridors.

Voor de LNV directies Oost en Noordwest zijn de verbreding van de A12 (Utrecht Arnhem) en de aanleg van de HSL Oost (Utrecht en Arnhem) aanleiding om de mogelijkheden van een kwaliteitsimpuls voor twee parels, de Veluwe en de Utrechtse Heuvelrug, te onderzoeken. Ze zijn betrokken bij de hierna beschreven initiatieven voor een gebiedsgerichte aanpak. Verschillende ideeën worden al meegenomen bij de infrastructuurprojecten zelf.

Eindeloze, grenzeloze Veluwe

De grote terreinbeheerders doen in *Samenwerken aan een eindeloze Veluwe* (Vereniging Natuurmonumenten, 1998) aanbevelingen om de samenhang tussen de natuurterreinen op de zuidelijke Veluwe te verbeteren. Die hebben vooral betrekking op verkeersverbindingen. Ze willen het verminderen of opheffen van de belemmerende, versnipperende werking van doorgaande wegen, spoorlijnen en rasters. En ze zien in de uitbreidingen van de infrastructuur een aanleiding voor de

Streefbeeld zuidwest-Veluwe



aanleg van ecologische en recreatieve verbindingen tussen hun terreinen.

Hoe de grootschalige uitbreiding van infrastructuur te benutten om de samenhang van de gehele Veluwe te verbeteren? Dat was ook de vraag die Veluwe-deskundigen, werkzaam bij overheden, beheerders en organisaties zich stelden. Het antwoord geven ze in *Op weg naar één grenzeloze Veluwe*. Hun visie concentreert zich op de zuidwest-Veluwe. Een gebied waar grote wegen en een spoorlijn voor edelhert en wild zwijn zodanige barrières vormen, dat ze er nu niet meer voorkomen. Vroeger verbleven ze 's zomers in de vruchtbare en voedselrijke beek- en rivierdalen van de zuidwest-Veluwe, 's winters op de hogere gronden. Die trek moet weer mogelijk worden. Ook voor de natuurminnende recreant moet het fietsen door de bossen, het wandelen over de hei makkelijker worden door betere, stillere en rustigere verbindingen. De visie komt met enkele concrete voorstellen (zie kaart). Bij de bron van de Renkumse Beek krijgen beek, dier en recreant ruime doorgang door het spoor op poten te zetten. Door brede overkapping kunnen dier en recreant zo goed als ongemerkt de A12 en het spoor oversteken. De

doorgaande functie van de N224 (Ede-Arnhem) gaat verdwijnen. De restaurants ter weerszijde van de Ginkelse heide blijven bereikbaar en worden uitvalsbasis (transferium) voor een breed scala aan extensieve dagrecreatie. De weg wordt omgetoverd in een onverharde laan. En tenslotte de agrarische enclaves, onmisbare schakels in de verbinding tussen de Veluwe en de Rijn. Door extensief agrarisch beheer en natuurontwikkeling zullen er bloemrijke weiden, struwelen en structuurrijke bossen ontstaan. Op een bijeenkomst in oktober 1998 bleek er onder terreinbeheerders, maatschappelijke organisaties en overheden grote steun voor het idee van een eideloze, grenzeloze Veluwe. De gemeenten van de zuidelijke Veluwe gaan zich actief opstellen. De Gelderse gedeputeerde Boxem heeft namens de aanwezigen de bewindslieden Pronk en Faber bericht dat de tijd rijp is voor uitwerking van een *kwali-teitsimpuls Veluwe*.

Brede aanpak Utrechtse Heuvelrug

Voor de Utrechtse Heuvelrug, de Gelderse Vallei en de Kromme Rijn heeft LNV Directie Noordwest het initiatief genomen tot de nota *Vanuit een smal spoor naar*

een brede aanpak. Daarin staat een lijst van mogelijke win-win projecten in relatie met de HSL Oost en verbreding van de A12. Veel ideeën voor de Heuvelrug zijn vergelijkbaar met die op de Veluwe: het opheffen of verkeersluw maken van wegen, het herinrichten van landbouwenclaves, het opheffen van barrières door ecoducten en -tunnels, het verbinden van bosgebieden van de zuidoostelijke Heuvelrug en de Uiterwaarden tussen Amerongen en Rhenen voorsortierend op de terugkeer van het edelhert. Verschillende oplossingen zien we ook terug in "Bij Hoog en bij Laag", een Visie van Natuurmonumenten met bouwstenen voor de versterking van de leefbaarheid tussen Utrecht en Arnhem. En tenslotte nog een oplossing voor de ridders van de motor die de A12 te braaf vinden en liever illegaal door de Utrechtse bossen crossen. Bij Overberg komen landbouwgronden door verbreding van weg en spoor nog geïsoleerder te liggen. Het idee is deze gronden aan te kopen ten behoeve van geluidsintensieve recreatie. Behalve aan crossen wordt ook gedacht aan trekker trek, four-wheel-drive, autocross en modelvliegtuigen. Allez votre corridor.

Johan van Zoest, Gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening, Adviesteam Milieu en Stadsecologie

De paden op, de lanen in Amsterdam bomenstad

Voor de stedeling wordt het zo langzamerhand een hele onderneming de stad achter zich te laten. Weidse vergezichten, serene stilte

en nachtelijke duisternis zijn bedreigde ervaringen geworden. De 'echte' natuur bevindt zich ver weg in de Ecologische

Hoofdstructuur. En de niemandslandjes in de stadsrand, waar de liefhebber nog allerlei verrassende natuurterreintjes