

DE RECREATIEVE ASPECTEN VAN DE AUTOSNELWEG HARDERWIJK—WEZEP

[907.2]

door

K. E. HUIZINGA

Landschapsconsulent bij het Staatsbosbeheer

Wanneer men recreatie beschouwt als amusement, als spel, dan heeft een autosnelweg met recreatie niets uitstaande. Een dergelijke weg moet immers het snelverkeer dienen en dat is een te ernstige zaak om met amusement te worden gecombineerd.

Een wat soberder interpretatie van het woord recreatie echter, het opheffen van spanning, behoeft daarentegen geen verkeersgevaar mede te brengen en hierop mag een autosnelweg dan ook wel zijn ingericht. De ontspanning kan o.a. worden gevonden in rustige waarneming van een mooie omgeving, die door afwisseling boeit zonder door verrassingen de aandacht af te leiden. Vooral door zijn ligging in de ruwe schoonheid van de arme gronden van de Noordveluwe, en als verbinding tussen de openheid van Gelderse Vallei en IJsseldal, heeft het gedeelte Harderwijk—Wezep van rijksweg 28 aan deze aanvaardbare vorm van recreatie veel te bieden. Hoe de mogelijkheden hiertoe zijn uitgebuit zal nog worden uiteengezet. Eerst nog iets naders over de recreatievormen die bezwaren geven.

Velen zullen zich afvragen of het toelaatbaar is om langs een autosnelweg te gaan toerrijden, of de auto aan de kant te zetten en in de omgeving van de omgeving te verpozen. Het is daarom nodig te wijzen op het ongetwijfeld gezonde standpunt van de Rijkswaterstaat, dat dit met de functie van de autosnelweg beslist niet overeenkomt. Hoe belangrijk ook het aandeel van het toeristische verkeer in het totale verkeersbeeld moge worden, een dergelijke weg zal er toch te allen tijde toe in staat moeten zijn een categorie weggebruikers te dienen die behoefte hebben aan een snelle verbinding. Dit is het uitgangspunt geweest voor de aanleg van deze soort wegen en hoe het verkeer zich moge ontwikkelen, de autosnelweg zal aan dit doel moeten blijven beantwoorden, tot wellicht een andere, nog snellere verbinding zijn taak overneemt. Tot dat tijdstip geen vormen van ontspanning die het snelverkeer hinderen en dus gevaar veroorzaken. Geen bermrecreatie, noch parkeren voor uitstapjes in de omgeving.

Wel is er, ongeveer om de tien kilometer, aan weerskanten van deze weg een aantal zogenaamde picknick-plaatsen aangelegd. Die hebben echter slechts ten doel het snelverkeer te dienen. Zij mogen gebruikt worden voor een kort verblijf als min of meer noodzakelijk gevolg van het lange tijd deelnemen aan het snelverkeer. Om even te rusten, een dutje te doen, wat meegebrachte eet- of drinkwaren te nuttigen, zich even te vertreden, de auto te controleren of te repareren. Zij zijn daartoe voorzien van tafelbanken en vuilnisbakken. Ook de behoefte aan een toiletgelegenheid doet zich gevoelen. Het is echter geen eenvoudige zaak daarin te voorzien. Een goed gebouw eist waterspoeling,

verwarming en verlichting en een vrij intensief toezicht. Dat een dergelijke goede oplossing technisch niet eenvoudig en niet goedkoop kan zijn laat zich denken, maar eveneens dat een halve oplossing een ontoelaatbare toestand schept. Voorlopig zal men zich moeten behelpen met de gelegenheid die de benzinestations en de nabij de weg gelegen restaurants te bieden hebben. Gebruik van het aangrenzende bos voor dit doel — bij wijze van proef al eens geprobeerd met een verwijzingsbordje „toiletbos” — is een oplossing die uit een oogpunt van volksgezondheid onaanvaardbaar is.

Zoals duidelijk zal zijn, voldoet de naam picknickplaats niet voor een dergelijk veelzijdig terrein en geeft deze naam ook iets te veel een amusementsgedachte. De thans officiële aanduiding van „openlucht pleisterplaats voor kort verblijf” is echter ook niet hanteerbaar. Het vinden van een bruikbare aanduiding voor deze terreinen is nog een dankbare opgave.

Het woord pleisterplaats, dat goed zou voldoen, is reeds bestemd voor de restaurants ten behoeve van het beroeps-vrachtervervoer, de „Routiers”, die in de toekomst op ongeveer zestig kilometer van elkaar langs al onze grote wegen te vinden zullen zijn. Zij moeten zo zijn ingericht dat de zware wagens gemakkelijk geparkeerd kunnen worden en dat hun bestuurders welkom zijn. Met de vele „motels”, zoals vele hotels in de nabijheid van autosnelwegen zich graag noemen, is dat veelal niet het geval. Het ligt niet in de bedoeling dat zij die met kleinere voertuigen, werkend of in hun vrije tijd, langs de wegen trekken, van de pleisterplaatsen gebruik maken, aangezien wordt gevreesd dat de „zware jongens” dan niet meer aan hun trekken zullen komen. In hoeverre dit houdbaar is zal de toekomst leren. Even ten westen van Nunspeet, daar waar de aardgasleiding reeds een opening in het bos gemaakt heeft, is een dergelijke pleisterplaats gedacht.

Aan de hand van het gegeven relaas lijkt de recreatieve functie van onze mooie autosnelweg op de Noordveluwe nogal gering. Er is echter meer. Immers, de streek biedt in de onmiddellijke nabijheid van deze weg vele aantrekkelijke mogelijkheden voor langer verblijf in de openlucht. En als middel om de daarvoor geschikte plaatsen te bereiken is de weg bijzonder nuttig.

Degenen die zich op de Noordveluwe willen recreëren, kunnen vanuit het westen of het oosten gemakkelijk en vlot het begeerde gebied binnen komen en op verschillende plaatsen kruisende wegen bereiken, die hen op hun bestemming brengen. Dan wordt op „normale” wijze aan het verkeer deel genomen, waartegen geen enkel bezwaar bestaat.

Het vinden van de goede plekjes is overigens nog niet voor ieder even gemakkelijk. Om hieraan tegemoet te komen, wordt door Rijkswaterstaat, A.N.W.B. en waar dit zin heeft, ook het Staatsbosbeheer, gestreefd naar een speciaal hierop gericht systeem van bewegwijzering. Een veel tijd en geld vragende zaak, die dus nog niet zo gauw voltooid zijn zal.

Veel aantrekkingskracht heeft in dit opzicht de langs dit weggedeelte gelegen staatsboswachterij „Nunspeet”, die plaatselijk speciaal op recreatief bezoek is ingericht. Ook „Natuurmonumenten” en particuliere bosbezitters hebben hier veel schoons te bieden en ontvangen veel bezoek.

Een wel bijzonder begeerd plekje is ontstaan door de samenwerking van Rijkswaterstaat met Staatsbosbeheer, namelijk de „Zandenplas” ten oosten van Nunspeet, waar zand is gewonnen voor de opritten naar de spoorwegkruising, met een grote ondiepe plas als resultaat.

Ten westen van Nunspeet is met het zand van de daar nodige diepe ingraving een uitzichtpunt gemaakt. Gemakkelijk vanuit de boswachterij bereik-

baar heeft men daar een ruime blik over een bocht van de autosnelweg en het viaduct in de Elspeterweg met zijn op- en afritten (zie omslagfoto).

Om nu terug te komen op de met het snelverkeer verenigbare vorm van recreatie, namelijk het ondanks grote snelheid rustig waarnemen van een mooie omgeving, waar dit weggedeelte zoveel gelegenheid toe biedt, is het eerst nodig mede te delen hoe hier het wegbeeld tot stand is gekomen.

Zoals gewoonlijk in Nederland, wanneer ergens een nieuwe verkeersverbinding nodig is, komt er uit het overleg tussen vele belanghebbenden en deskundigen uiteindelijk een globaal tracé voort, waarmee civieltechnici en landschapsdeskundige (in dit geval schrijver dezes) kunnen gaan detailleren. Dat het hier een object betrof waaraan uit schoonheidsoogpunt veel eer te behalen viel, lag direct voor de hand. Evenzeer was het aanstonds duidelijk, dat op vele plaatsen ernstige schade aan een prachtig landschap zou moeten worden toegebracht.

Vele bosbezitters, zowel particulieren, stichtingen en gemeenten als de Staat, zouden de doorsnijding van hun eigendom als een pijnlijk verlies moeten betreuren. Dit was een aansporing om tegenover al deze offers een zo mooi mogelijk resultaat te stellen, waarbij dan echter de schade niet tot het uiterste beperkt diende te worden ten koste van de schoonheid van de weg.

Uit deze opvatting is in de eerste plaats de indruk van ruimte voortgekomen die hier het essentiële element van de schoonheid is. Intimiteit is nu eenmaal geen karakteristiek van de Noordveluwe. Die ruimte betrof in de eerste plaats de middenberm. De indertijd gebruikelijke breedte van 4,5 meter was natuurlijk te gering; hier werd als compromis tussen ideaal en beperkende factoren 24 meter genomen, behalve op die gedeelten waar dat door veel grondverzet werd verhinderd en waar tot 6 meter werd teruggegaan.

In de brede gedeelten van de middenberm konden bosrestanten behouden en nieuwe bosjes geplant worden, waardoor het geheel bleef passen in de omgeving. De smalle gedeelten, waar een anti-verblindingscherm gewenst was, lieten slechts een onregelmatige haagachtige beplanting toe van eik en berk met een enkele den.

Het ruimtelijk effect buiten de weg werd verkregen door de bosranden steeds tenminste 8 meter van de hoofdrijbaan te houden. Door de hoogteverschillen in het terrein, die kleinere en grotere taluds deden ontstaan, is deze afstand ook vaak veel groter, hetgeen het wegbeeld levendig maakt. Om de bosranden voor de toekomst zeker te stellen, is gewoonlijk een strook bos van een meter of tien bij de weg getrokken. Daar waar voor zandverstuiving werd gevreesd, is een bredere strook genomen om de bescherming van de weg in de hand te hebben.

De vele taluds houden verband met de hoogteligging van de weg. Het was wel mogelijk rekening te houden met de grootste terreingolven, die over enige kilometers lopen, maar het kleinere, heuvelachtige relief moest worden aangetaast. Hieraan is bij de uitvoering grote aandacht en zorg besteed. De voor de hand liggende rechte afsnijdingen van de heuvels zijn voorbeeldig gemodelleerd tot nieuwe, ronde vormen, met uiteenlopende hellingen, zodat het resultaat volkomen natuurlijk aandoet. Dit grondwerk vormt wellicht het belangrijkste onderdeel van de vormgeving van de weg. Het maakt eigenlijk nog meer indruk dan de belijning van het tracé, bestaande uit het samenspel van bochten, hoewel ook daaraan grote zorg is besteed.

Na de voltooiing van de vormgeving moest worden gezorgd dat de bermen en de taluds werden beschermd tegen afspoeling en verstuiving of overstui-

ving. Hoe mooi het ook geweest zou zijn de stuifduinen, o.a. bij het Huls-
horster Zand, in de nabijheid van de weg te houden, dit was met de verkeers-
veiligheid niet te verenigen. Als regel werd over het grondwerk een laag van
enkele decimeters van uit het werk verkregen enigszins humeuze bovengrond
gespreid en werd een mengsel van met arme grond tevreden grassen ingezaaid,
geholpen door een gift van 20 ton/ha VAM-compost.

Op die plaatsen waar voor aanvallen van stuifzand werd gevreesd, werd
groveden geplant, gemengd met wat berk en eik.

In deze toestand werd de weg geopend. En hoewel reeds vaak de „mooie”
bepantingen zijn geprezen, moet de aanplant die niet door de techniek werd
voorgeschreven, maar die vooral esthetische kwaliteiten heeft, nog worden
aangebracht. De gewoonlijk welkome natuurlijke verjonging van de hout-
soorten langs de weg begint reeds zichtbaar te worden. Hier en daar zal deze
al in bedwang moeten worden gehouden, elders gaat het te langzaam en vra-
gen kale vlakten om een spoedige verlevendiging door het planten van enkele
verspreide bomen of groepen.

Dan rest nog slechts het door zorgvuldig onderhoud in stand houden van
de schoonheid van deze autosnelweg, dienstig voor de vorm van recreatie die
met het snelverkeer verenigbaar is, het rustig waarnemen van de omgeving
zonder dat de aandacht te veel wordt afgeleid en de veiligheid geschaad.
