

Opgaven voor
routegebonden recreatie
in stadsregio Amersfoort

februari 2021



TRACK
Activating landscapes
www.track-landscapes.com

<https://www.linkedin.com/in/mart-reiling/>
<https://www.linkedin.com/in/thijs-dolders/>

in opdracht van:



*gemeenten: Amersfoort, Soest, Baarn, Eemnes,
Bunschoten, Nijkerk, Barneveld, Leusden en Woudenberg*



provincie  Utrecht



INLEIDING

DOEL EN POSITIE VAN HET ONDERZOEK

Dit document vormt het eindrapport van het onderzoek 'opgaven routegebonden recreatie in stadsregio Amersfoort', uitgevoerd door Mart Reiling en Thijs Dolders van TRACK-landscapes. Het doel van deze studie is het herkennen van kansen tot het verbeteren of uitbreiden van mogelijkheden voor routegebonden recreatie. Deze studie is tot stand gekomen na uitvoerig overleg met de 9 betrokken gemeenten en provincie Utrecht. Het is en blijft echter een onafhankelijk advies.

Routegebonden recreatie regio Amersfoort

De gemeenten in de regio Amersfoort willen meer zicht krijgen op het gebruik van en de behoefte aan openlucht recreatie, nu en in de nabije toekomst tot 2040. Daarvoor is in de eerste plaats met de provincie Utrecht, opdracht gegeven aan Bureau Buiten om inzichtelijk te maken wat de recreatiebehoefte is en wordt. Om die studie te verrijken is dit parallelle onderzoek door TRACK-landscapes gemaakt. Dit betreft een analyse naar de huidige activiteit en routestructuur voor de recreatievormen: wandelen, hardlopen en fietsen.

in opdracht van:



gemeenten: Amersfoort, Soest, Baarn, Eemnes, Bunschoten, Nijkerk, Barneveld, Leusden en Woudenberg



provincie :: Utrecht

Inzicht in gebruik

De kern van het onderzoek betreft een inventarisatie van gebruik van routes op basis van data van de apps Strava en Endomondo. Dit inzicht in gebruik kan laten zien waar routes en gebieden wel of niet goed benut worden, het laat zien in welke mate de inwoners van de regio uit de voeten kunnen met hun stedelijke en landschappelijke omgeving.

Inventarisaties

Daarnaast heeft TRACK-landscapes eigen analyses en inventarisaties uitgevoerd naar de aard en structuur van routes. Dat doen we door de plekken en routes die onderwerp van onderzoek zijn, altijd zelf te bezoeken. Soms zit verbetering in kleine ervaringen, die je alleen opvallen als je ergens zelf bent. We doen dit ook om beeld-materiaal te verzamelen, gebruikers actief ter plekke te zien, plekken te ervaren zoals ze echt zijn, en gevoel te krijgen voor de kenmerken van gebieden.

Kansen en knelpunten richting 2040

Die ervaringen en inventarisaties zijn in kaart en beeld gebracht en beschreven. Hiermee worden de belangrijkste kansen en uitdagingen uiteen gezet voor het uitbreiden en verbeteren van routegebonden recreatie.

We richten ons daarbij op zowel de korte als middenlange termijn. Voorgestelde verbeteringen zouden op korte termijn uitgevoerd of tenminste op haalbaarheid onderzocht kunnen worden. Maar; we schetsen ook een verdere visie voor de omgeving waarin we op (langere) termijn willen wonen. Die vragen soms ook om grotere investeringen en ambities.



TRACK-Landscapes

TRACK landscapes is een bureau in landschapsarchitectuur en stedenbouw. Een actief gebruikte leefomgeving, dat is wat ons beweegt. Met grondige analyses en innovatief onderzoek naar gedrag en voorkeuren van de actieve gebruikers van het (stedelijk) landschap; fietsers, voetgangers, sporters en recreanten, tonen we ruimtelijke knelpunten aan. Die vertalen we door naar heldere ruimtelijke strategieën en creatieve ontwerpvoorstellen.

Dit doen we voor stad en landschap, op grote en kleine schaal, in opgaves van recreatie en sport in de openbare ruimte, gezonde mobiliteit en stedelijke ontwikkeling. Het belang van een omgeving die uitnodigt tot een actieve leefwijze neemt toe. Voor onze gezondheid; in een toenemend verstedelijkte omgeving is beweegruimte niet altijd en overal evident. Tegelijkertijd is de wil om fietsend of (hard)lopend er opuit te gaan en van de omgeving te genieten, groter dan ooit. Ook het sportieve landschap verandert. Steeds meer mensen sporten ongebonden, de buitenruimte in en om de stad is onze grootste gezamenlijke sportfaciliteit.

En daarbij begint voor ons een goede lichamelijke conditie bij de juiste fysieke condities van de omgeving waarin we leven.

Op alle in deze reportage getoonde afbeeldingen geldt auteursrecht van TRACK-landscapes. Bij gebruik van afbeeldingen dient altijd TRACK-landscapes als bron vermeld te worden.

INHOUDSOPGAVE

INTRODUCTIE	4
belang van routegebonden recreatie	5
uitgangspunten routegebonden recreatie	6
onderzoeksmethode activity tracking	7
onderzoeksmethode het veld in	8
gebieden regio Amersfoort	9
opgaven routerecreatie	10
trends routerecreatie	13

TRENDS	13
(hard)lopen & fietsen	14
sportiever	15
diverser en avontuurlijker	17

OPGAVES

1. beloopbaar landschap vanuit de voordeur	19
2. vanuit het landschap; de Vallei als loopbestemming	37
3. verbinden op de Heuvelrug	60
4. mountain- & gravelbikers: verspreiden &/ concentreren (Heuvelrug & Vallei)	80
5. rust, ruimte en lange lijnen (Eemvallei/ Arkemheen)	87
6. 'bestaande' beweeglinten	105

LEESWIJZER

De kern van dit onderzoek bestaat uit een vijftal geschetste opgaven voor routegebonden recreatie in de regio Amersfoort. Elke opgave hoort bij één of enkele typen gebieden, en één of meerdere groepen gebruikers. Vanaf pagina 10 is deze indeling verder uiteengezet. De gestelde opgaves zijn het gevolg van inzichten uit verschillende onderdelen: activity tracking analyses, de trends in routerecreatie, en eigen inventarisaties van de aard van routenetwerken. In de inleiding worden de kenmerken van de belangrijkste onderzoeksmethode (activity tracking data) grondiger uitlegd, en worden ook de belangrijkste trends op het gebied van routegebonden recreatie beschreven.

In de 6 opgaven worden de resultaten van de activity tracking analyses uiteengelegd en geïntepreteerd, worden eigen inventarisaties en analyses gekoppeld aan voorstellen tot verbetering. Dit onderzoek vormt geen eindpunt, maar een komma. Het zal verder doorgevoerd moeten worden in verschillende gemeentes, organisaties en beleidstrajecten. De opgaves worden daarom telkens afgesloten met enkele adviezen m.b.t. verdere ontwikkelstrategieën.



INTRODUCTIE





VAN BELANG

routegebonden recreatie

Gelukkig, landschap

Er vinden momenteel tal van ontwikkelingen plaats die een grote impact (gaan) hebben op de functies van het landschap. Er worden grote transitieën vormgegeven op het gebied van energie, landbouw en milieu. Daarnaast is er een enorme woningbouwopgave, en ook een mobiliteitsopgave. Een landschap dat recreatief toegankelijker is, wordt in vrijwel alle Nederlandse regio's ook als opgave gezien, maar het is meestal niet de grootste drager van ruimtegebruik of aanjager voor de verandering ervan. Fietsen en wandelen zijn geen hoofdfuncties van een landschappelijk gebied; het zijn vormen van medegebruik. En dat is prima, de meeste mensen willen recreëren in echte natuurgebieden, bossen of echte agrarische landschappen. Wij zien geen noodzaak om op grote schaal nieuwe 'recreatiegebiedjes' buiten de stad te maken. De ambitie is wat ons betreft veel meer het toegankelijk en aantrekkelijk maken van landschap; geïntegreerd in de diverse functies die een gebied kan hebben. Maar, dat betekent niet dat het belang ervan niet enorm is. In de eerste plaats; niet omdat er een probleem opgelost moet worden. Het primaire belang is simpel: levensgeluk. Wie gelukkig wil zijn, moet dingen doen waar je gelukkig van wordt. En wat doen we dan het vaakst in onze 'vrije' tijd?: wandelen en fietsen. En wat is naast dingen doen die ons gelukkig maken, de primaire voorwaarde voor een goed, gelukkig leven? Een goede gezondheid. En wie dat wil, kan zijn tijd niet beter besteden dan te gaan lopen of fietsen (alsmede diverse andere vormen van routegebonden recreatie). Heel feitelijk bekeken bestaat er geen directere manier van investeren in ons levensgeluk dan het vergroten en verbeteren van de mogelijkheden om dat te kunnen doen; het maken van goede loop- en fietsmogelijkheden. Het liefst dicht bij huis. Meer argumenten om hierin te willen investeren zijn eigenlijk niet nodig. Maar voor het geval u nog niet overtuigd was, noemen we er nog een paar.

De stad uit

De regio groeit in aantal inwoners, de stad en omliggende dorpen worden (ondanks ook stedelijk inbreiding) steeds groter, en drukker. Groen in de stad (parken en perken) geven de dichtstbijzijnde ruimte voor rust. Maar het is ook van grote waarde, als je de stad (of het dorp) kunt ontvluchten. Naar écht landschap, echte natuur en plekken waar echte grote rust en ruimte aanwezig is.

(te)druk(te)

Maar ook het aandeel (van het groeiende aantal) mensen dat graag naar buiten gaat, neemt toe. En zo neemt ook de druk(te) op steeds meer 'rustgebieden' toe. Met bepaalde typen routes, en informatie hierover, kan drukte opgevangen en gestuurd worden. Dan houden we de omgeving prettig bruikbaar voor mensen, en ook leefbaar voor de natuur.

Momentum

Tijdens de Coronacrisis heeft routegebonden recreatie gigantische vormen aangenomen. Het aantal 'ommetjes' (te fiets of voet) nam met circa 70% toe. Mensen begonnen nog massaler te wandelen, fietsen, hardlopen en ook skeeleren. Een heel positief bijeffect van een periode die voor velen ook vervelend was. Maar de reden om nu op routegebonden recreatie in te zetten is niet alleen die toename. Er is momenteel vooral veel oog voor het belang ervan. De mogelijkheid om buiten te kunnen bewegen wordt momenteel enorm aangestipt op politieke agenda's. Er gaat waarschijnlijk geen beter moment komen voor deze agenda dan nu. Er is momentum.

Méér natuur

De toename van recreatie tijdens de coronacrisis is in heel Nederland zichtbaar, op veel plekken is de discussie gaande over hoe we hier ruimte voor kunnen bieden. De houding die in Overijssel in deze discussie aangenomen wordt; staat ons aan: Laten we blij zijn dat mensen de natuur willen ontdekken.

De uitdaging is eerder het 'maken' van méér natuur, dichtbij, goed verbonden met de woongebieden.

Routes als verbinding van opgaven

Een route is een verbinding ansich. Maar het thema van routegebonden recreatie heeft de potentie om ook verschillende 'groene' thema's aan elkaar te verbinden. Het slechten van (infrastructurele) barrières is voor zowel natuur, als (recreatief en utilitair) bewegende mensen van belang. Er zijn letterlijk en figuurlijk bruggen te slaan voor gezamenlijke belangen. Ook kunnen de ambities en plannen voor routegebonden recreatie, zeer goed verbonden worden met belangen voor utilitair fiets- en voetverkeer. Fietssnelwegen zijn pas echt aantrekkelijk als ze door een mooie, groene omgeving gaan, van stad naar stad, via het landschap. De Provinciale Commissie Leefomgeving Utrecht (PCL) richt zich in haar advies over 'de combinatie van recreatie met andere grote opgaven, januari 2021' ook sterk op het integreren van recreatie in met andere grote opgaven van natuurontwikkeling, landbouw, energietransitie, cultuurhistorisch erfgoed, (binnenstedelijke) woningbouw, klimaatadaptatie en mobiliteit. Wij onderstrepen die notie. Ook de 9 bijbehorende adviezen die in dat advies gegeven worden, komen in meer of mindere mate terug in dit rapport.

Tot 2040?

Het is zaak dus zaak om zowel direct verbetering te agenderen, als een stip op de (zichtbare) horizon te plaatsen. Wat voor een prachtig toegankelijk landschap willen we in de toekomst om ons heen hebben? Dat doen we in dit document beide. Maar, het feit dat iets een ambitie is voor 2040, wil niet zeggen dat je er nu niets mee hoeft te doen. Van uitstel komt afstel; sommige ambities gaan alleen tot stand komen als door er decennia-lang aan te blijven werken.

UITGANGSPUNTEN

(routegebonden) recreatie

Het ontwikkelen, faciliteren en sturen van (routegebonden) recreatie kan op tal van manieren. Wij hebben in dit onderzoek een aantal termen en uitgangspunten gebruikt over hoe je met verschillende doelgroepen, doeleinden, spreiding en concentratie van mensen zou kunnen omgaan.

Wandelen en fietsen zijn de basis; maar zeker niet de enige

Wandelen en fietsen zijn de grootste vormen van recreatie. Maar, we zien steeds meer hardlopers, en skeeleraars en zelfs skikers (langlaufers op wielmpjes). Deze hoofdvormen worden ook steeds avontuurlijker: hikers, mountainbikers, gravelbikers en trailrunners. Andere routegebonden, alternatieve recreatievormen zijn er al langer; zoals varen en paardrijden. Bovenal zijn het vormen van beweging die de basis vormen voor bredere recreatieve activiteiten. Een picknick, of bezoek aan een cultuurhistorische bestemming is vaak gecombineerd met een stuk wandelen of fietsen. Los daarvan zijn er ook nog andere vormen van landschappelijke recreatie, die niet routegebonden zijn. Er zijn in Nederland bijvoorbeeld circa 1,5 miljoen mensen die vissen. Wij focussen in deze studie op de routegebonden vormen, maar veel uitgangspunten hebben ook betrekking op recreatie in bredere zin.

Gezamenlijk uit de voeten met één netwerk

De intentie van een verdeling in opgaves op basis van ‘typen’ recreanten is dat de ruimtelijke voorkeuren van recreanten vaak vooral samenhangen met hun soort activiteit.

Wielrenners en hardlopers willen routes zonder oponthoud, wandelaars en recreatieve fietsers willen soms juist opgehouden worden; door bezienswaardigheden of pauzeplekken. De rustige rond-wandelaar heeft meer met goed geplaveide paden dan een langeafstands-wandelaar. Fietsende gezinnen hebben baat bij verkeersluwe fietspaden. Een skeeleraar heeft perfect asfalt nodig op wegen zonder enig oponthoud. Er zijn slechts enkele doelgroepen die (omwille van veiligheid) echt ‘eigen’ paden behoeven. Mountainbikers hebben specifieke singletrails nodig waar wandelaars beter weg kunnen blijven. Dit geldt ook voor ruiterspaden. Maar verder geldt dat veel verschillende soorten gebruikers van dezelfde wegen gebruik maken. Het doel is dus niet om voor elke typen recreant een volledig afzonderlijk netwerk aan te wijzen of te ontwikkelen. Maar op basis van de voorkeuren van verschillende groepen kunnen we wel richting geven in het aanbod van opstapplaatsen, en paden met bepaalde eigenschappen. Daarmee kan ook het gebruik en de verspreiding van verschillende gebruikers gestuurd worden. Eén netwerk, waar we gezamenlijk mee uit de voeten moeten.

Bewandelbaar landschap vanuit de voorkeur is een ‘grondrecht’.

Ons standpunt is dat alle gebieden, ook als ze beschermd zijn, de mogelijkheid moeten bieden aan omwonenden om een ommetje vanuit huis te maken. Bepaalde gebieden lenen zich hier van nature beter voor dan andere, de hoeveelheid paden en routes kan en mag verschillen. Maar we kunnen ook streven naar een bepaald minimum, vele gebieden voldoen nog niet aan het minimum waarnaar we moeten streven.

Intrinsieke kwaliteiten van het landschap als startpunt

Niet elke type landschap is geschikt voor elke recreatievorm. Zoals reeds gesteld op pagina 3; de eigenschappen en kwaliteiten van de landschappen verschillen, en daarmee verschilt ook welke potenties er zijn om routegebonden recreatie verder te ontwikkelen.

Spreiding en concentratie, rust en drukte

Er zijn grote verschillen in mate waarin verschillende gebieden, verschillende hoeveelheden recreanten opvangen. In principe is dat ook wenselijk, maar zowel ‘te druk’ als ‘te rustig’ kan dan ook voorkomen. De scheidslijn tussen druk en te druk is persoonlijk en zeer plek-specifiek. Vele mensen vinden drukte prima acceptabel zolang er geen sprake is van conflict. De plek moet het dan uiteraard wel aan kunnen; van kapotgeparkeerde bermen wordt de omgeving ook niet mooier. Zolang de plek (en de natuur) dit aankunnen, is concentratie vaak juist wenselijk; zo blijven er ook nog rustige gebieden over voor rustzoekende mensen en natuur. Het gaat zonder uitzondering over het vinden van balans; te veel rustzoekers aantrekken en de rust (het kind) wordt met de bezoekers (het badwater) weggespoeld.

Dat wordt meer dan eens genoemd om gebieden volledig af te schermen en bezoek te ontmoedigen. Maar bepaalde gebieden (zoals het Eemland) zijn juist interessant voor kleine doelgroepen zoals de echte rustzoekers of vogelaars. Hij of zij wil het liefst alleen zijn en van de natuur genieten. Hier lenen zich gebieden voor die kwetsbaarder zijn en de grote colonne recreanten niet aankunnen.

Nu het online landschap steeds bepalender wordt, doet zich ook steeds beter de kans voor om je op kleine, specifieke doelgroepen te richten. Het voorzieningenniveau en padennetwerk kan hier dan ook op bedacht zijn. Met mooie vogelkijkhutten voor vogelaars, wel klompenpaden langs de interessante landschappelijke lijnen, maar geen horeca of grote parkeervoorzieningen. Als het gebruik dan stijgt van 5 naar 25 bezoekers per dag, is het nog steeds rustig voor mens en natuur. Maar de betekenis voor die 20 mensen is heel groot. Op basis van gelijke gedachten kan een stiltegebieden ook (online) op de kaart te gezet worden voor recreanten als racefietsers en skeeleraars. Het biedt deze recreanten de ruimte om hun sport te beoefenen zonder dat ze met andere groepen recreanten botsen in drukke gebieden. Zij zijn maar kort in gebieden, maken weinig geluid en komen niet in de weilanden zelf, maar blijven op bestaande wegen. De natuur heeft hier weinig onder te lijden.

Allemaal naar ‘het bos’?

We kunnen ook sturen in de menselijke neiging om altijd maar naar ‘het bos’ te willen. Het platteland is ook prachtig, we kunnen het wandel- en fietsgebruik hiervan meer stimuleren. Dat geldt zeker voor de regio Amersfoort.

Gebieden zoals ‘de Vallei’ (bijvoorbeeld rond de Glind) zijn wat robuuster, maar lenen zich ook niet voor massarecreatie. Maar als een route daar in plaats van 50 gebruikers, 150 gebruikers per dag trekt, is het nog steeds relatief rustig. Mensen die meer de rust zoeken, kunnen dat daar ook vinden.

Dat kan door bewegwijzerde netwerken uit te breiden en toegankelijkheid te verhelderen voor voetgangers en fietsers. Voor bepaalde ondernemers in het gebied kan dit ook al veel betekenen. Maar het trekt niet de massa die in een bos op goed ontwikkelde paden wil lopen met een pannenkoekenhuis op het eind.

Het toegankelijker maken van gebieden als de Vallei en Eemland kan helpen om ademruimte te geven aan bijvoorbeeld de Utrechtse heuvelrug zonder ten onder te gaan aan het eigen succes. Door de intrinsieke waarden van het gebied als uitgangspunt te nemen kunnen zij voor specifieke doelgroepen als de rustzoeker een nieuwe te ontdekken ervaring bieden.

Juist routes zijn een regionale / Provinciale opgave en taak

Je kunt route-ingrepen niet los van elkaar zien, vaak heeft een ingreep veel meer zin als (of zelfs alleen maar zin) als even verderop ook een nieuwe route wordt gemaakt. Ga voor continuïteit en compleetheid van netwerken, een netwerk is meer dan de som van losse routes. En dat kun je onmogelijk op alleen gemeentelijk niveau tot stand brengen. Er moet oog zijn op het netwerk als geheel, voor verschillende groepen gebruikers. We zien (te vaak, dat discussies rondom een nieuwe (te ontwikkelen) route alleen lokaal gevoerd wordt, en dat de aansluiting op omliggend netwerk op te kleine schaal bekeken wordt.

ONDERZOEKSMETHODEN

activity tracking data

activity tracking

Informatie van recreatief gedrag is in deze studie verzameld uit twee ‘activity tracking’ apps: ‘Strava’ en ‘Endomondo’. Het zijn twee van de vele mobiele applicaties waarmee mensen hun beweging kunnen opnemen. Activiteiten kunnen worden opgenomen met een telefoon (indien uitgerust met gps), gps-horloge of ander gps-apparaat, waarna het geupload kan worden naar een persoonlijk account. Alleen indien de gebruiker zijn/haar accountinstellingen op ‘openbaar inzichtelijk’ heeft ingesteld is de data toegankelijk. Data wordt altijd anoniem geanalyseerd en gevisualiseerd. We visualiseren groepsgedrag, niet het gedrag van 1 of enkele individuen.

Het is niet zeker dat de appgebruikers ook in de provincie Utrecht wonen. Ze zijn in elk geval tussen 2013 en 2018 actief geweest binnen de provinciegrens van Utrecht.

mogelijkheden en beperkingen

In 2019 is voor de provincie Utrecht een bijlagedocument ‘data-analyses’ met uitgebreide uitleg gemaakt over de kenmerken van de verschillende typen gebruikers en filtermethodes van Endomondo (downloadlink: <https://we.tl/t-CNfwhHndQV>). Strava is een nieuwe aanbieder van dit soort gegevens, maar naar verwachting gelden veel vergelijkbare kenmerken:

- De recreatieve fietsactiviteiten zijn van relatief sportieve aard; in het opnemen van fietsactiviteiten zit al snel een element van prestatie. Zodoende zijn dit ook vooral mannen (die vaker aan wielersport doen).
- Utilitaire fietsactiviteiten zijn vooral van lagere afstand, veelal tussen 10 en 30 km.
- Ook voor recreatief wandelen geldt dat hele korte rondjes (de hond uitlaten) minder snel wordt opgenomen dan flinke wandelingen.
- Senioren maken minder gebruik van ‘activity trackers’.

Hoewel de hoeveelheid activiteiten en gebruikers best veel is (500.000 activiteiten van Endomondo tussen 2013 en 2017): het is uiteraard maar een fractie van het totale aantal recreatieve activiteiten, en het kenmerkt bepaalde gebruikers meer dan anderen (actieve/sportieve meer dan niet-sportieve bijvoorbeeld).

We hebben in het verleden onderzoek gedaan naar de representativiteit van de data binnen ‘recreatief fietsen; en ook ‘utilitair fietsen’. Daarin wordt wel zichtbaar wordt dat ook een fractie van gegevens een behoorlijk representatief beeld kan geven van bepaalde groepen (downlink: <https://we.tl/t-UvDNE3cE4q>).

De analyses vormen vooral een indicatie van welke routes wel en niet werken en het helpt om knelpunten en uitdagingen op te sporen en te identificeren. Het weergeeft geen cijfers van absolute bezoeksantallen, maar geeft vooral een indicatie van de drukte van gebieden ten opzichte van elkaar. Veel meer dan dat de data een onbetwist antwoord geeft op vraagstukken, roept het inhoudelijke vragen op die een discussie uitlokt.



Strava

Strava is binnen bepaalde groepen recreanten de meest gebruikte activity tracking app ter wereld. Zeker onder wielrenners, mountainbikers en hardlopers is de populariteit enorm. Strava groeide in 2020 van 42 miljoen gebruikers naar 55 miljoen gebruikers wereldwijd. Exacte cijfers van de aantallen gebruikers in Nederland zijn naar ons weten helaas (nog) niet bekend. De afgelopen jaren, en ook in de Coronacrisis, is Strava zeer sterk gegroeid. Wereldwijd heeft de app meer dan 50 miljoen gebruikers. Gegevens van Strava zijn verkrijgbaar na het aangaan van een ‘partnership’ vanuit een gemeente of organisatie. De geaggregeerde gegevens binnen de betreffende gemeentegrens kunnen dan per maand, per gebruikersgroep gedownload worden. Momenteel zijn er twee gebruikersgroepen: fietsers en voetgangers. Binnen deze datasets wordt vervolgens wel onderscheid gemaakt tussen leisure activiteiten en utilitaire activiteiten. Mountainbikers en racefietsers zijn geen afzonderlijk herkenbare activiteiten in de dataset.

Voetgangers

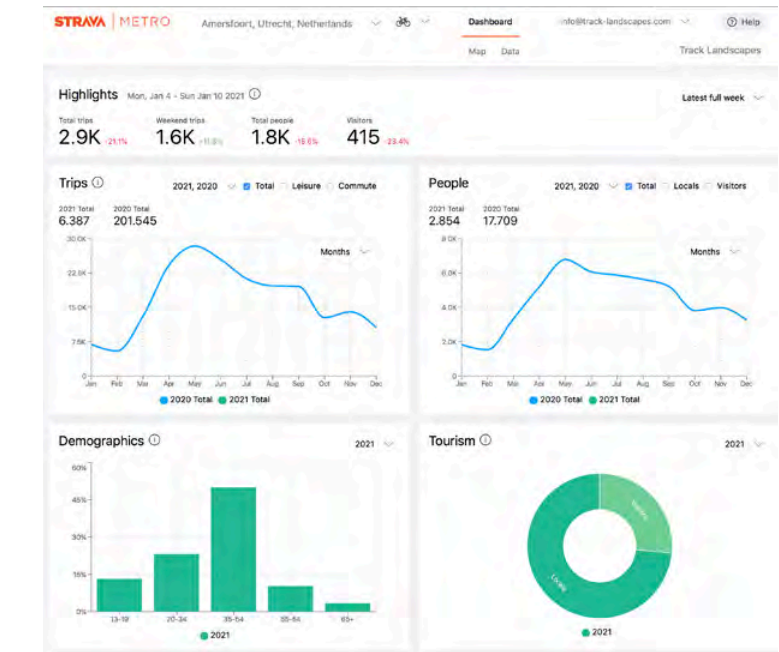


16.986 / 4035
6033 / 2066
3234 / 1329
932 / 361
1738 / 456
6028 / 1524
4416 / 1624
5768 / 2003
2050 / 1002

Fietsers



19.595 / 5218
6367 / 2052
5766 / 2759
1486 / 533
1815 / 570
5382 / 1598
6008 / 2234
7778 / 2592
3757 / 1574



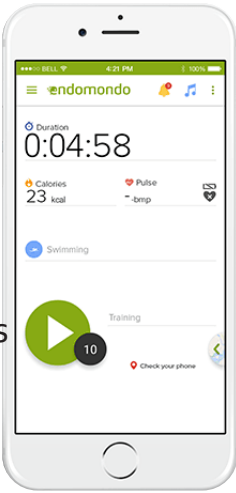
Voetgangers betreft zowel wandelaars als hardlopers. Het is dus helaas niet mogelijk om hiertussen onderscheid te maken. In deze studie zijn de gegevens van september 2020 gedownload. Daarin werden onderstaande **aantal activiteiten / aantal personen** opgenomen.

Hoewel het Strava dashboard aantallen gebruikers en activiteiten toont, is moeilijk te herleiden welk deel van inwoners van bijvoorbeeld Amersfoort deze app gebruikt bij recreatieve activiteiten. Want, bij de getoonde aantallen worden alle activiteiten en personen geteld die de gemeente Amersfoort ergens zijn gepasseerd. Maar die kunnen ook ergens anders woonachtig zijn.

Amersfoort
Soest
Baarn
Eemnes
Bunschoten
Nijkerk
Leusden
Barneveld
Woudenberg

Endomondo

Endomondo is, in tegenstelling tot sommige andere apps, niet gericht op een specifieke doelgroep als ‘hardlopers’ of ‘fanatieke fietsers’. De app richt zich in bredere zin op mensen die geïnteresseerd zijn in hun beweging. Activiteiten zijn als 95 verschillende soorten beweging in de app op te slaan. Gebruikers moeten zelf bepalen onder welk type beweging een activiteit wordt opgeslagen. Fietsers kunnen hun activiteit opslaan als ‘fietsen transport’ of ‘fietsen_sportief’. Recreatieve fietsritten zonder sportieve motivatie worden vaak ook binnen ‘fietsen_sportief’ opgeslagen. Wandelaars kunnen kiezen tussen ‘wandelen’, ‘wandelen_sportief’ en ‘langeafstandswandelen’. Om te voorkomen dat individuen te grote invloed hebben op het beeld van gebruik ‘toppen’ we de data ‘af’. Dit houdt in dat er per individu, de toegekende waarde van één activiteit kan verschillen; individuen met zeer veel activiteiten krijgen een lagere waarde per activiteit. In het bijlagebestand ‘data-analyses amersfoort (downloadlink:)’ zijn alle analyses van alle doelgroepen getoond. Deze zijn lang niet allemaal in dit rapport opgenomen.



Periode gegevens: 2012-2017
Beschikbare data en unieke individuen per activiteit

 Hardlopen 285.000 16.168	 Wandelen; recreatief 78.000 10.768
 Skeeleren 13.000 1752	 Fietsen; recreatief 93.000 8610
 Fietsen; utilitair 92.000 9359	 Mountain biken 20.000 2764

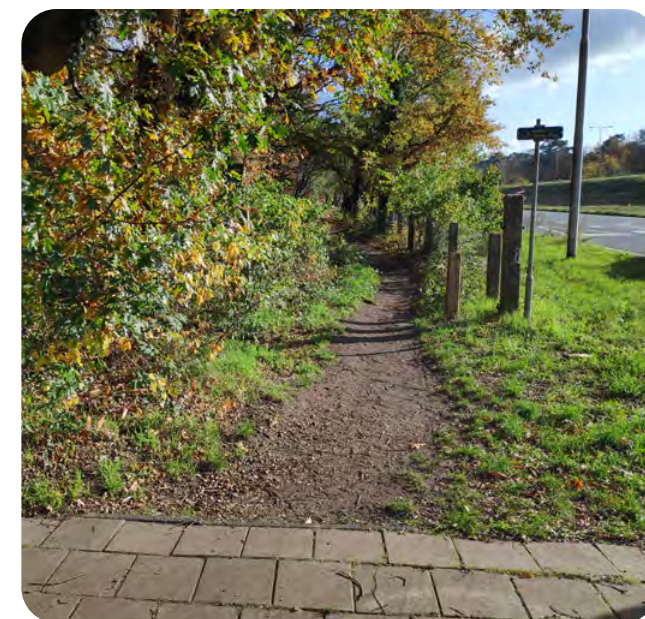
ONDERZOEKSMETHODEN

het veld in

Essentieel in onze werkwijze is het bezoeken van plekken en routes die onderwerp van onderzoek zijn. Naast weergeven kaart toont de drie routes die we gefietst hebben om het echte landschap in de vingers t krijgen. Het voorkomt in de eerste plaats 'kaartlogica'. Ideeën die van bovenaf logisch lijken, maar vanuit het veld gezien minder evident zijn.

We doen dit ook om beeld-materiaal te verzamelen, gebruikers actief ter plekke te zien, plekken te ervaren zoals ze echt zijn, en gevoel te krijgen voor de kenmerken van gebieden, en verbeterkansen te ontdekken die je op de kaart niet zult vinden.

Den Treek en Nimmerdor kennen bijvoorbeeld enkele vrijwel onzichtbare toegangen. Je merkt dat pas op als je er zelf voor staat.



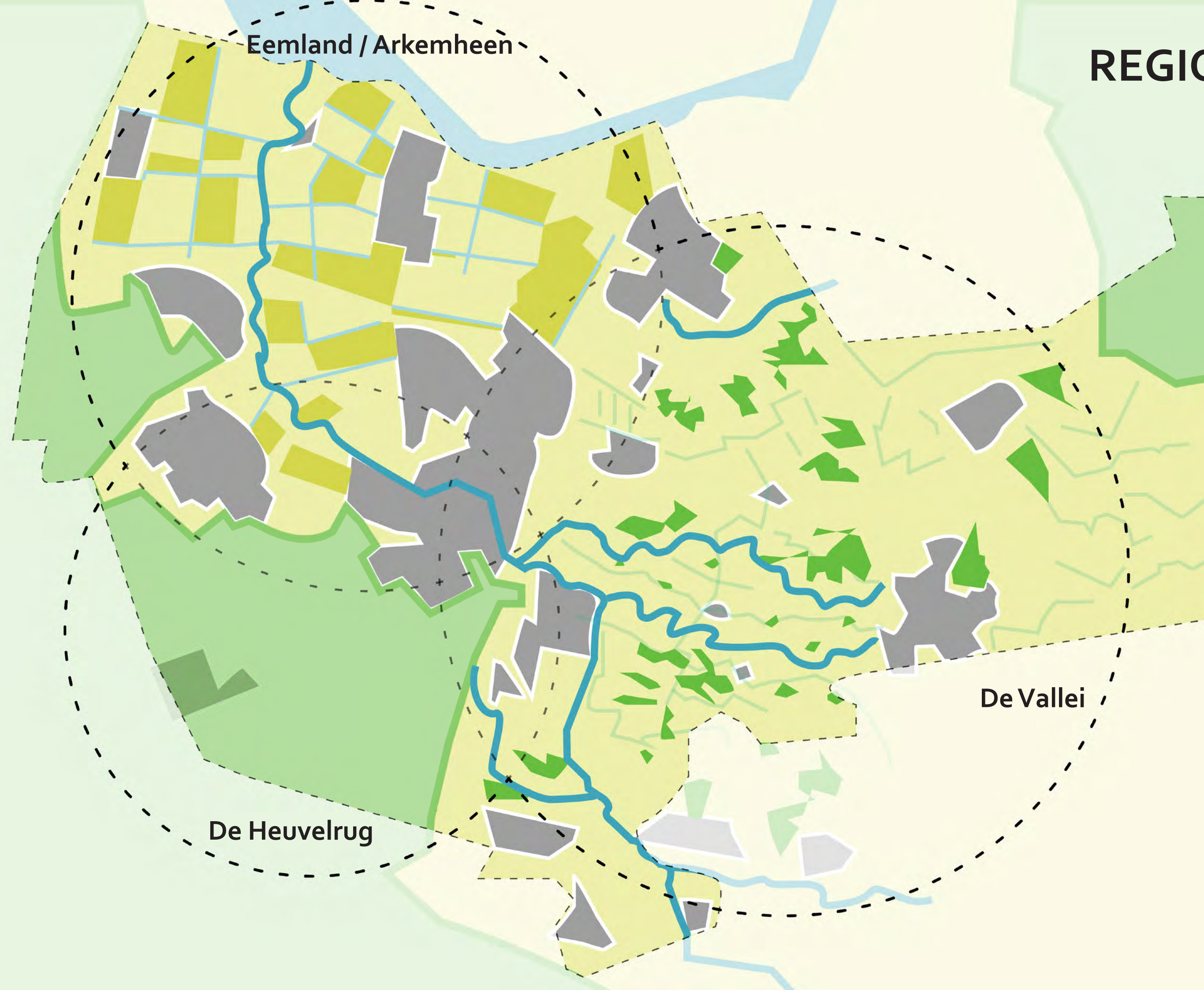
REGIO AMERSFOORT

De regio Amersfoort heeft zich ontwikkeld rond een landschappelijke driesprong. Amersfoort zelf ligt precies op de kruising van de bos en heiderijke Heuvelrug, het half-open slagenlandschap 'de Vallei', en het weidse veengebied Arkemheen/ Eemland.

Deze landschappelijke rijkdom is de basis geweest voor de manier waarop recreatie zich in deze regio ontwikkeld heeft, en zou de basis moeten blijven van de toekomstige ontwikkeling.

Vraag wandelaars, hardlopers, recreatieve fietsers of wielrenners naar hun vooraanstaande voorkeur, en 'de kwaliteit van de omgeving/het landschap' staat stevast op één.

De eigenschappen en kwaliteiten van de landschappen verschillen, en daarmee verschilt ook welke potenties er zijn om routegebonden recreatie verder te ontwikkelen.



OPGAVEN ROUTE-RECREATIE

LOPERS

FIETSEERS

ALT.



wandelaars



rond-wandelaar



wandelaar met hond



wandelsport & lange afst.



hardlopers



joggers



loopgroepen



trail-runners



recreatieve fietsers



e-biker (~senioren)



gezinnen



wielrenners



gravel-bikers



mountain-bikers



skeeleraar



ruiter



kanoër



varen

VARIATIES



De Vallei



De Heuvelrug



Eemland / Arnhem



De woonkernen

• Ontwikkelen tot echte wandelbestemming • Wandel en fietsroutes koppelen aan de dorpcentra en plattelands activiteiten	• Van versnipperd naar één verbonden heuvelrug; natuur en recreatie. Versterken bestaande kwaliteiten door te verbinden. • Balans vinden in drukte	• Lange afstandswandelaars, rust/ruimte zoekende wandelaars & vogelaar-wandelaars; compleet maken lange wandellijnen. • Pauzeplekken uitbreiden	• Landschap(srand) binnen voetbereik • Groen binnen en buiten 'de stad/ het dorp' verbonden • Met fiets en/of OV naar opstapplek
• Fijnmaziger netwerk direct om woonkernen • Knooppunten netwerk ook voor trail-runners bruikbaar	• Palen-routes kenbaar maken (online) • Opties hardlooproutes vanuit stations en startpunten fiets	• Lange afstandslopers • Paden afzonderen van autoverkeer • Klompenpaden dicht bij kernen ook hardloop-proof maken (egaal)	• Landschap binnen voetbereik • Ondoorbroken de stad uit • Vergroenen binnenstedelijke routes • Start-faciliteiten op de stadsrand
• De rustige, verkeersluwe routes uitzetten/ promoten. • Netwerk in samenhang met recreatieve bestemmingen	• Bestemmingen verbinden, doorgaand aantrekkelijk netwerk • Vanuit de voordeur aantrekkelijke routes	• Doorgaand aantrekkelijk ---> • Paden afgezonderd van verkeer, langs parels en kernen • Pauzeplekken uitbreiden • Eemmeerloop tot fietsroute	• Kernen en landschap verbonden • Veilige groene routes de stad uit • Met de fiets naar het groen (om te wandelen etc) ipv auto • Deelfietsen bij OV, buitenpoorten
• De beste wiel routes promoten • Gravelroutes uitzetten en online uitzetten • Vignet voor gravelpaden?	• Vlasakkers -> weekend wielhart • Veilige ruime fietswegen • gravelroutes promoten (online) • Mtb; betere verspreiding in de tijd.	• Doorgaand aantrekkelijk ---> • klompenpaden over karrensporen voor Gravelbikers? • Verkeersvrij wielerrondes, • waaier-rondes, tijddrit-rondes	• Snel, ondoorbroken de stad uit • Autoluwe routes • Verzamelplekken racefietsers op de stadsrand
• Verder ontwikkelen als ruitergebied • Bestaande, aantrekkelijke skeeleroutes benoemen (online)	• Rustige ruimte voor ruiters behouden • Vlasakkers in het weekend als Skeelerhart • Weekend ruiterroute vlasakkers?	• Skeeleroutes benoemen/ uitzetten, in de eerste plaats online. • Vaarnetwerk behouden/versterken	• Beweeglinten aan de stadsrand (groene zoom bijvoorbeeld) • Vaarroutes tussen stad en landschap.

OPGAVEN ROUTE-RECREATIE

Een logische manier om opgaven voor routegebonden recreatie uiteen te zetten, is op basis van zowel de verschillende landschappen als de verschillende typen routegebonden recreanten. Als vierde categorie 'landschap' zijn de woonkernen genoemd, het stedelijk landschap.

Er zijn indelingen denkbaar voor de typen en variaties routegebonden recreanten. Vanuit onze optiek zijn 'lopers' en 'fietsers' de twee grootste groepen, waarnaast nog diverse andere specifieke groepen bestaan zoals skeeleraars, ruiters, roeiers/kanoërs. Zowel onder 'lopers' als 'fietsers' bestaan sportieve varianten: hardlopers en wielrenners. Ook binnen deze onderverdelingen zijn nog weer diverse variaties te benoemen; van de wandelaar die een rustige rondwandeling doet, met of zonder hond, tot de sportieve wandelaar of langeafstandswandelaar. Onder hardlopers bestaan weer 'trailrunners' of juist rustige joggers, onder wielrenners bestaan variaties als mountain- en gravelbiken.

FIETTERS

ALT.



recreatieve fietsers



e-biker (~senioren)



gezinnen



wielrenners



gravel-bikers



mountain-bikers



skeeleraar



ruiter



kanoër



varen

IES



ard



wandelsport & lange afst.



ien



trail-runners



De Vallei



De Heuvelrug



Eemland / Arkemheen



De woonkernen

- Ontwikkelen tot echte wandelbestemming
- Wandel en fietsroutes koppelen aan de dorpcentra en plattelands activiteiten

- Fijnmaziger netwerk direct om woonkernen
- Knooppunten netwerk ook voor trail-runners bruikbaar

- De rustige, verkeersluwe routes uitzetten/ promoten.
- Netwerk in samenhang met recreatieve bestemmingen

- De beste wiel routes promoten
- Gravelroutes uitzetten en online uitzetten
- Vignet voor gravelpaden?

- Verder ontwikkelen als ruitersgebied
- Bestaande, aantrekkelijke skeelerroutes benoemen (online)

- Van versnipperd naar één verbonden heuvelrug; natuur en recreatie. Versterken bestaande kwaliteiten door te verbinden.
- Balans vinden in drukte

- Palen-routes kenbaar maken (online)
- Opties hardlooproutes vanuit stations en startpunten fiets

- Bestemmingen verbinden, doorgaand aantrekkelijk netwerk
- Vanuit de voordeur aantrekkelijke routes

- Vlasakkers -> weekend wielhart
- Veilige ruime fietswegen
- gravelroutes promoten (online)
- Mtb; betere verspreiding in de tijd.

- Rustige ruimte voor ruiters behouden
- Vlasakkers in het weekend als Skeelerhart
- Weekend ruiterroute vlasakkers?

- Lange afstandswandelaars, rust/ ruimte zoekende wandelaars & vogelaar-wandelaars; compleet maken lange wandellijnen.
- Pauzeplekken uitbreiden

- Lange afstandslopers
- Paden afzonderen van autoverkeer
- Klompenpaden dicht bij kernen ook hardloop-proof maken (egaal)

- Doorgaand aantrekkelijk --->
- Paden afgezonderd van verkeer, langs parels en kernen
- Pauzeplekken uitbreiden
- Eemmeerloop tot fietsroute

- Doorgaand aantrekkelijk --->
- klompenpaden over karrensporen voor Gravelbikers?
- Verkeersvrij wielerrondes,
- waaier-rondes, tijddrit-rondes

- Skeelerroutes benoemen/ uitzetten, in de eerste plaats online.
- Vaarnetwerk behouden/versterken

- Landschap(srand) binnen voetbereik
- Groen binnen en buiten 'de stad/ het dorp' verbonden
- Met fiets en/of OV naar opstapplek

- Landschap binnen voetbereik
- Ondoorbroken de stad uit
- Vergroenen binnenstedelijke routes
- Start-faciliteiten op de stadsrand

- Kernen en landschap verbonden
- Veilige groene routes de stad uit
- Met de fiets naar het groen (om te wandelen etc) ipv auto
- Deelfietsen bij OV, buitenpoorten

- Snel, ondoorbroken de stad uit
- Autoluwe routes
- Verzamelplekken racefietsers op de stadsrand

- Beweeglinten aan de stadsrand (groene zoom bijvoorbeeld)
- Vaarroutes tussen stad en landschap.

Wij zien op dit moment een zestal opgaven die nadruk verdienen. Daarmee zijn zeker niet alle opgaves en ontwikkelingen van routegebonden recreatie benoemd of beschreven; maar wel een aantal omvangrijke en nu relevante.

Deze keuzes hangen samen met diverse trends die we op dit moment waarnemen in het recreatielandschap.

De eerste opgave richt zich op alle landschappen, vanuit het belang van de grootste recreatieve activiteit: de beloopbaarheid van het landschap.

Opgave 2,3 en 5 richten zich wel op specifieke landschappen. In opgave 2 richt zich dit nog op lopers specifiek, opgave 3 en 5 zowel lopers als fietsers.

Opgave 4 en 6 richten zich op enkele sterk groeiende/gegroeide vormen van routegebonden recreatie; mount- en gravelbikers (4) en skeeleraars (6).

1. Beloopbaar landschap vanuit de voordeur

2. De Vallei als loopbestemming

3. Verbinden op de Heuvel(rug)
4. Mountain-gravel-bikers: verspreiding

5. Rust, ruimte & lange lijnen (Eemvallei/Arkemheen)
6. 'Bestaande' beweeglinten

1

LOPERS

VARIATIES



wandelaars



rond-wandelaar



wandelaar met hond



wandelsport & lange afst.



hardlopers



joggers



loopgroepen



trail-runners

2

De Vallei

- Ontwikkelen tot echte wandelbestemming
- Wandel en fietsroutes koppelen aan de dorpcentra en plattelands activiteiten
- Fijnmaziger netwerk direct om woonkernen
- Knooppunten netwerk ook voor trail-runners bruikbaar

3

De Heuvelrug

- Van versnipperd naar één verbonden heuvelrug; natuur en recreatie. Versterken bestaande kwaliteiten door te verbinden.
- Balans vinden in drukte
- Palen-routes kenbaar maken (online)
- Opties hardlooproutes vanuit stations en startpunten fiets
- Bestemmingen verbinden, doorgaand aantrekkelijk netwerk
- Vanuit de voordeur aantrekkelijke routes
- Vlasakkers -> weekend wielershart
- Veilige ruime fietswegen
- gravelroutes promoten (online)
- Mtb; betere verspreiding in de tijd.

5

Eemland / Arkemheen

- Lange afstandswandelaars, rust/ruimte zoekende wandelaars & vogelaar-wandelaars; compleet maken lange wandellijnen.
- Pauzeplekken uitbreiden
- Lange afstandslopers
- Paden afzonderen van autoverkeer
- Klompenpaden dicht bij kernen ook hardloop-proof maken (egaal)
- Doorgaand aantrekkelijk --->
- Paden afgezonderd van verkeer, langs parels en kernen
- Pauzeplekken uitbreiden
- Eemmeerloop tot fietsroute
- Doorgaand aantrekkelijk --->
- klompenpaden over karrensporen voor Gravelbikers?
- Verkeersvrij wielerrondes, vaaierrondes, tijddrit-rondes
- Skeelerroutes benoemen/uitzetten, in de eerste plaats online.
- Vaarnetwerk behouden/versterken

4

ignet voor gravelpaden?

- De rustige, verkeersluwe routes uitzetten/ promoten.
- Netwerk in samenhang met recreatieve bestemmingen
- De beste wielers-routes promoten
- Gravelroutes uitzoeken en online uitzetten
- Verder ontwikkelen als ruiters-gebied
- Bestaande, aantrekkelijke skeelerroutes benoemen (online)

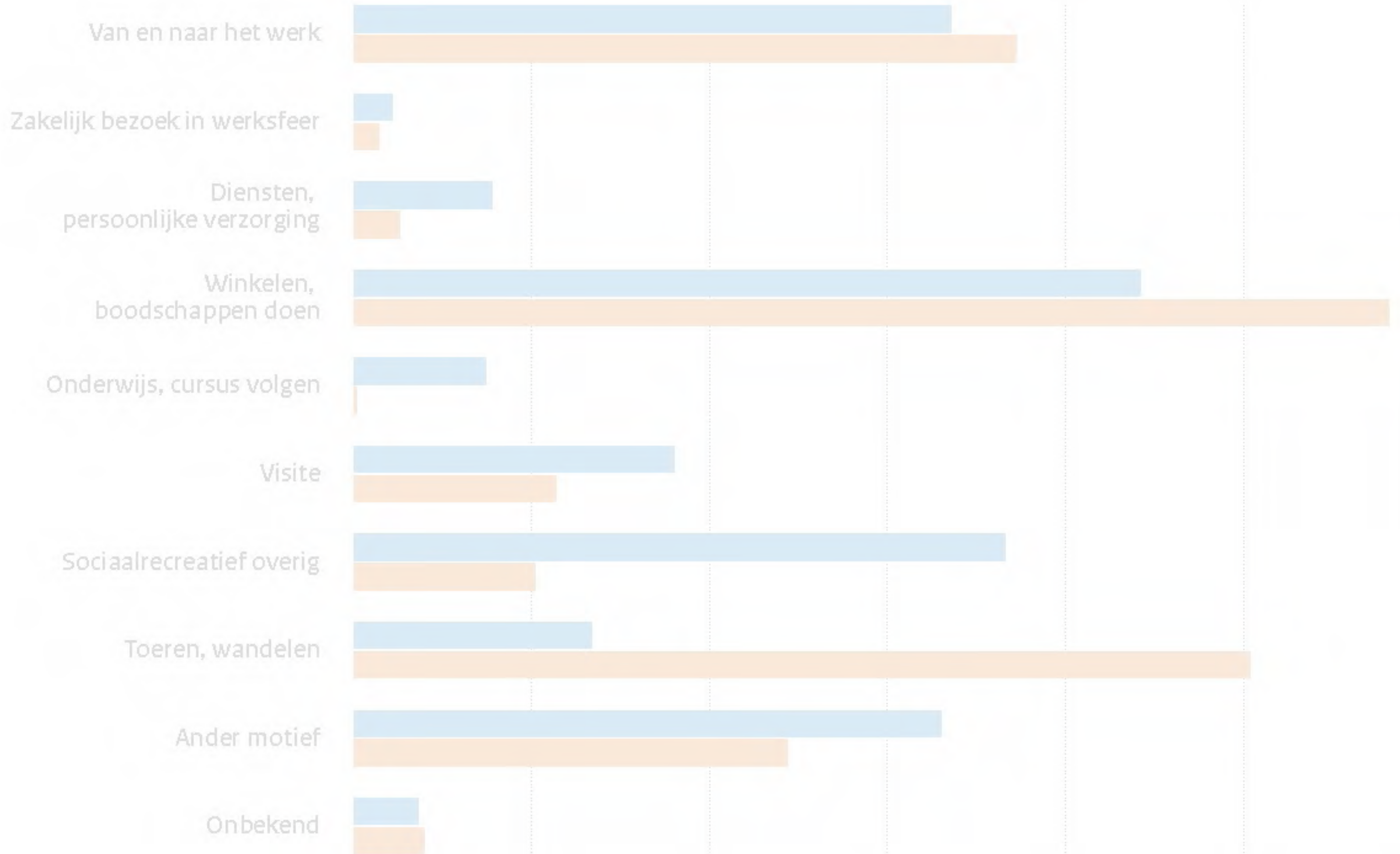
6

De woonkernen

- Landschap(srand) binnen voetbereik
- Groen binnen en buiten 'de stad/ het dorp' verbonden
- Met fiets en/of OV naar opstapplek
- Landschap binnen voetbereik
- Ondoorbroken de stad uit
- Vergroenen binnenstedelijke routes
- Start-faciliteiten op de stadsrand
- Kernen en landschap verbonden
- Veilige groene routes de stad uit
- Met de fiets naar het groen (om te wandelen etc) ipv auto
- Deelfietsen bij OV, buitenpoorten
- Snel, ondoorbroken de stad uit
- Autoluwe routes
- Verzamelplekken racefietsers op de stadsrand
- Beweeglinten aan de stadsrand (groene zoom bijvoorbeeld)
- Vaarroutes tussen stad en landschap.

Figuur 24: Aandeel verplaatsingsmotief in totaal verplaatsingen

TRENDS ROUTEGEBONDEN RECREATIE



(HARD)LOPEN & FIETSEN

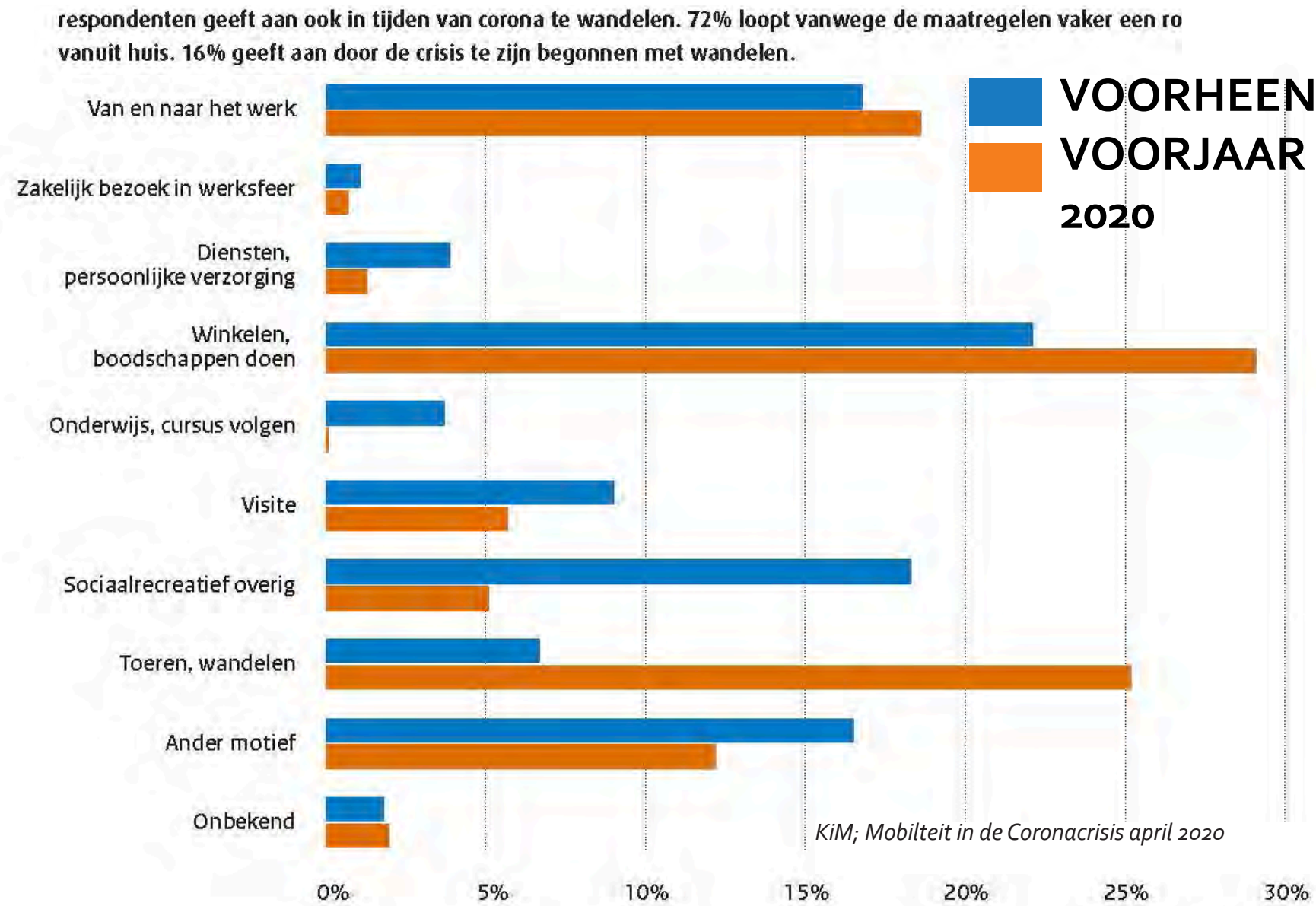
Routegebonden recreatie staat niet stil. In het afgelopen decennia waren een aantal trends zichtbaar, deze lijken door de Corona-crisis versterkt te worden.

Wandelen (voor het plezier) was in 2015 al veruit de meest ondernomen uithuizige vrijetijdsactiviteit van Nederland; destijds goed voor circa 441 miljoen activiteiten. Fietsen (voor het plezier) kwam tot circa 193 miljoen activiteiten. Volgens de Nederlandse Toerfiets Unie (NTFU) en KNWU zijn wielrenners goed voor circa 80 miljoen activiteiten. (Wielermanitor 2015). Dit is dus ruim 40% van de fietsactiviteiten (voor het plezier). Recreatief fietsen wordt dus wel steeds sportiever.

Wandelen nam in de jaren hierna gestaag toe, tot circa 539 miljoen activiteiten in 2018 (wandelnet wandelmonitor 2018).

Het KiM (Koninklijk instituut Mobiliteit) deed in april 2020 onderzoek naar de invloed van 'de lockdown' op ons beweeggedrag. 'rondebewegingen' (wandelen/toeren), waaronder alle routegebonden recreatie valt, nam met 70% toe, terwijl alle andere vormen van verplaatsing afnamen of gelijk bleven. Het aandeel van 'recreatie' in onze verplaatsingen werd hierdoor vier keer zo groot.

2020 (+70% ronde verplaatsingen tijdens lockdown)



2015 (441 miljoen)

Top tien van populairste uithuizige vrijetijdsactiviteiten van Nederlanders, 2015*

	Aantal activiteiten x miljoen
1 Wandeling voor plezier	441
2 Winkelen in een binnenstad	202
3 Uit eten in restaurant / eetcafé	194
4 Fietstocht voor plezier	193
5 Fitness /aerobic / steps / spinning / etc.	182
6 Winkelen voor plezier in stadsdeelcentrum of wijkcentrum	119

2018 (539 miljoen)

Recreatieve wandeltochten

423 miljoen

Wandelsport

116 miljoen

activiteiten wandelnet wandelmonitor 2018

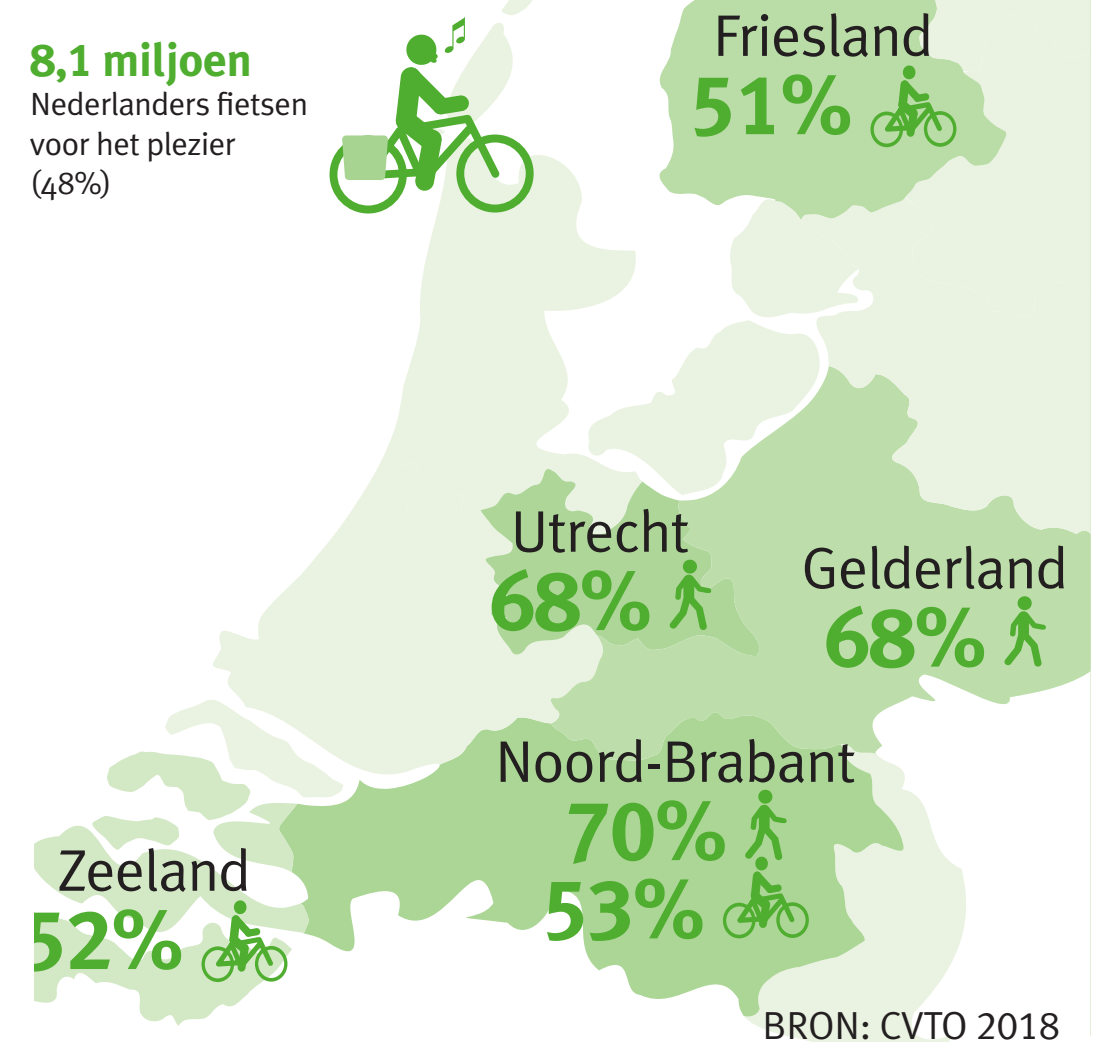
Kenmerken activiteiten

11,0 miljoen

Nederlanders wandelen voor het plezier (65%)

8,1 miljoen

Nederlanders fietsen voor het plezier (48%)



Welke inwoners (van Nederlandse provincies) wandelen het meest (volgens de wandelmonitor)?

Inwoners van:

1. Noord-Brabant
2. Gelderland
3. Utrecht wandelen vaker dan de gemiddelde Nederlander

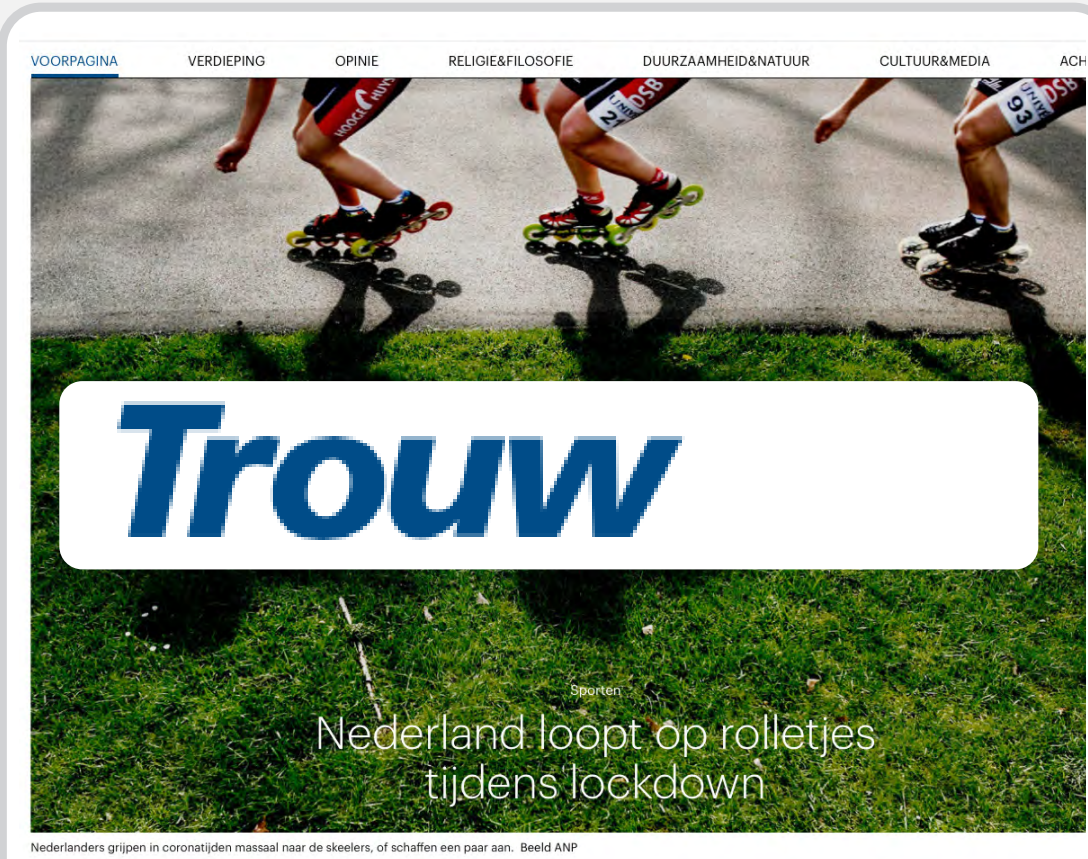
wandelnet wandelmonitor 2018

SPORTIEVER

Recreatie wordt ook steeds sportiever. Als enige Nederlandse stad, heeft Amsterdam sportbeoefening 15 jaar bijgehouden (Sportmonitor Amsterdam 2017). Hieruit blijkt dat 'hardlopen' als sport verviervoudigde in 15 jaar. Wielrennen en wandelsport verdubbelden. In Amersfoort vindt circa 50% van alle sportactiviteiten plaats in de openbare ruimte. Hier worden hardlopen, wandelen en recreatief fietsen ook toe gerekend.

In 2020 vond onmiskenbaar een toename plaats van sportieve vormen van recreatie (hardlopen, wandelsport, wielrennen). Deze trend was al jaren in gang (zie trends hardlopen, volgende pagina) maar lijkt versterkt/versnelt te worden door de lockdown. Circa 200.000 paar skeelers werden verkocht in het voorjaar van 2020; tot het punt dat ze op waren. Mountainbikes waren en zijn in Nederland nauwelijks nog leverbaar. Deels door de enorme vraag, deels door leverproblemen. Bekende grote fietswinkels als '12gobiking' zagen de verkoop van mountainbikes en racefietsen verviervoudigen. Hardloopwinkels verkochten record-aantallen schoenen. De toegenomen drukte was sterk merkbaar en zichtbaar op de weg. De lockdown is zodanig recent dat er (voorzover ons bekend) nog een beperkt beeld is van de toename van specifieke recreatievormen.

In de eerste plaats: een prachtige ontwikkeling. Mensen bewegen, zijn gezond bezig en genieten van de groene omgeving. Dat willen we. Alle reden om juist nu deze trend te blijven ondersteunen. Maar het is wel nodig om na te denken over de manier waarop we hier ruimte voor maken. Het leidt tot nieuwe uitdagingen en opgaven.

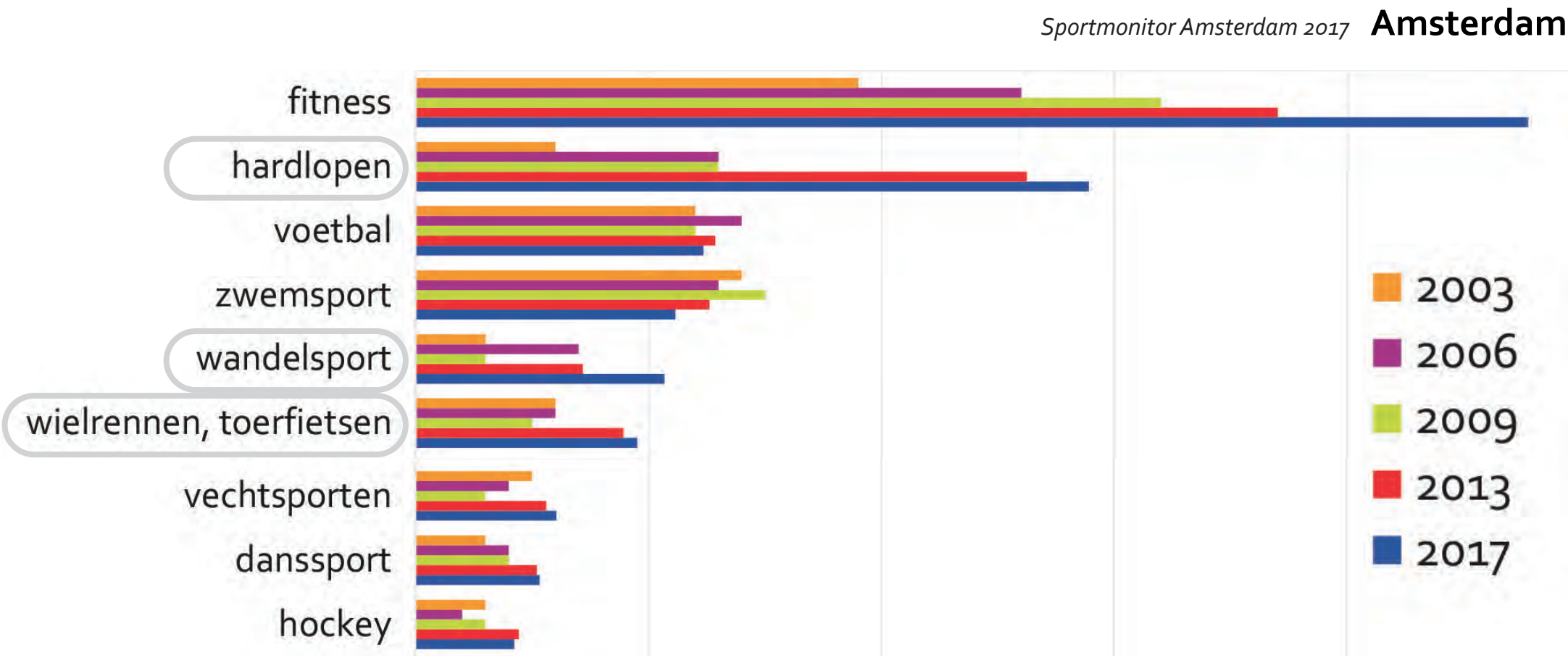


Nederland is in coronatijd massaal gaan skaten, skeeleren, hardlopen en wielrennen. Verkopers zien spectaculaire stijgingen.



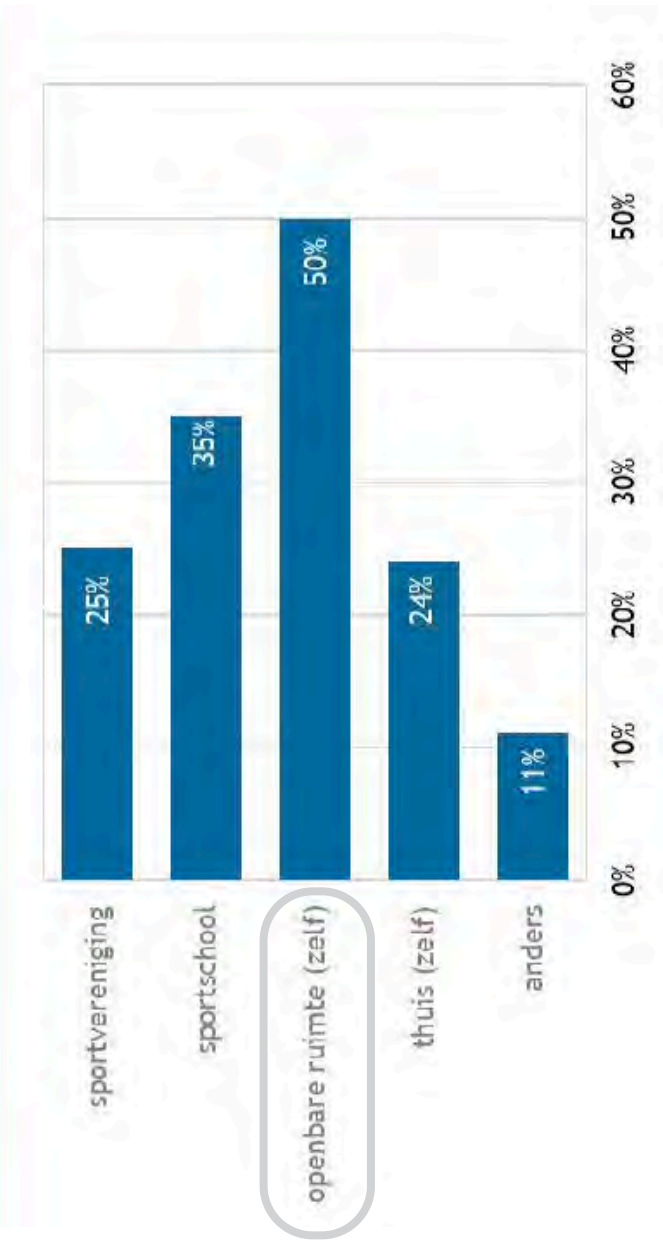
Mountainbiken is hot: bossen zitten vol met mtb'ers die wél nog een fiets konden krijgen

UDEN/OSS - Het is druk in de bossen en niet alleen met wandelaars. Sinds de coronacrisis worden de fiets- en zandpaden vooral in het weekend bevolkt door mountainbikers. De sport is zó populair dat er in de wijde omgeving geen MTB-fiets meer te krijgen is.



waar sport Amersfoort?

Vrijetijdsmonitor 2018 gemeente Amersfoort



SPORTIEVER; HARDLOPEN

Dat de sportieve trend al gaande was in routegebonden recreatie, is het meest zichtbaar in de activiteit 'hardlopen'.

Volgens onderzoek van NOC*NSF is hardlopen goed voor circa 150 miljoen activiteiten per jaar in 2014. Daarmee was hardlopen als activiteit bijna net zo groot als fietsen voor het plezier: er zijn circa 2.5 miljoen 'regelmatige' hardlopers in Nederland.

Desondanks wordt hardlopen wordt vaak niet als afzonderlijke recreatieve activiteit benoemd of herkend in recreatieonderzoek of beleid. In het 'Bezoekersonderzoek Recreatiegebieden provincie Utrecht 2019' wordt hardlopen niet als activiteit herkend. Hardlopen wordt juist veel ondernomen onder jonge, stedelijke bevolking; zoals uit Amersfoort.

En juist veel hardlopers (30%) lopen nog niet vanuit een natuurgebied, maar zouden dat wel graag willen doen (>32% van de hardlopers).

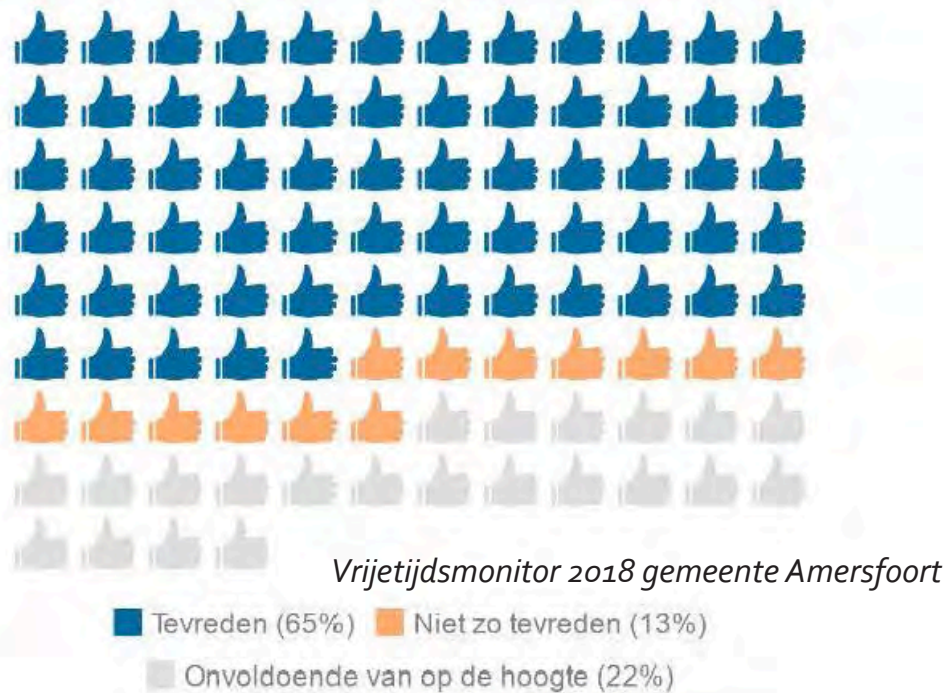
In de vrijetijdsmonitor van de gemeente Amersfoort is zichtbaar dat nog niet iedereen tevreden is over de sportmogelijkheden in de openbare ruimte. Hieronder vallen ook de hardlopers. Hoewel een expliciete ontevredenheid van 13% niet hoog lijkt, kan dit wel in bepaalde stadsdelen aanzienlijk hoger zijn dan in andere. 'parken', 'park' of 'bos' wordt veelal genoemd als een gemis in het sportaanbod van de openbare ruimte. Het is niet gespecificeerd in hoeverre het gemis betrekking heeft op het groen binnen of buiten de stad. Maar waarschijnlijk is dit onderscheid voor veel mensen niet zo relevant. Het gaat om een aantrekkelijke omgeving dicht bij huis. Dat kan binnen of buiten de stad zijn, of juist in combinatie met elkaar. Het is zaak om de beschikbaarheid van paden en groene ruimtes in en rond woongebied te bekijken. Gemiddeldes kunnen een vertekend beeld geven voor specifieke (woon)gebieden.

Bossen Amersfoort-Zuid/Leusden

Bezoekersonderzoek Recreatiegebieden provincie Utrecht 2019

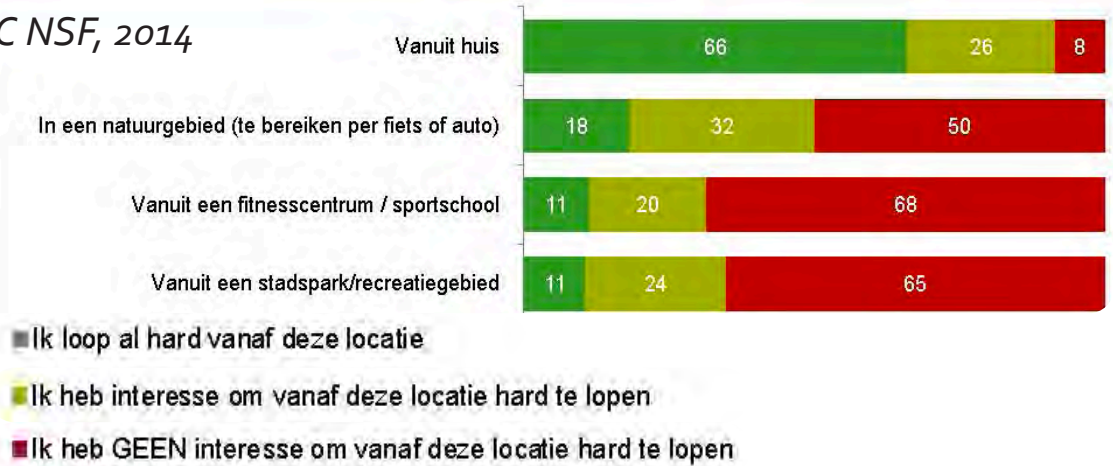


Figuur 7: Tevredenheid sporten in openbare ruimte

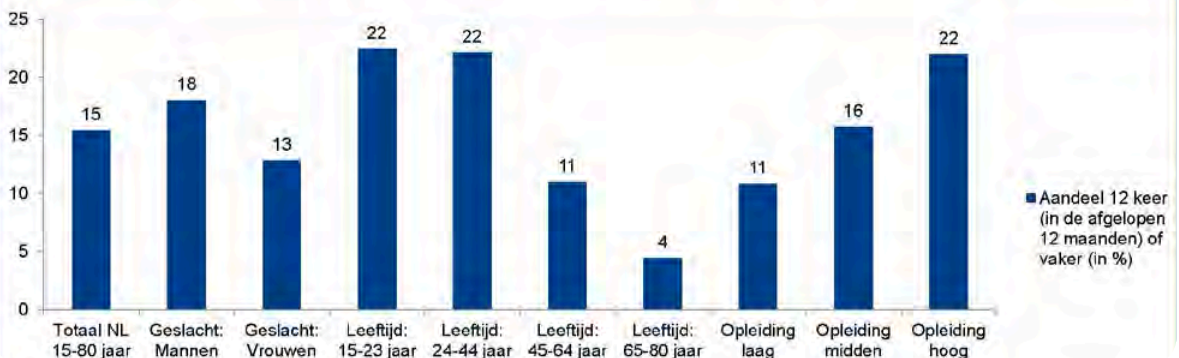


Huidige hardlopers (1x per jaar of vaker) (die willen blijven hardlopen)

NOC NSF, 2014



Aandeel 12x per jaar of meer hardlopen (naar achtergrondkenmerken)



Woordwolk: Wat missen inwoners qua sportaanbod in de openbare ruimte?



DIVERSER EN AVONTUURLIJKER

Hoewel fietsen en (hard)lopen de basis zijn van routegebonden recreatie, wordt dit dus wel steeds diverser. De diversiteit heeft ook een steeds avontuurlijker karakter.

Vanuit het hardlopen ontstaat nu de variant ‘trailrunnen’ waarbij juist de ruige, kleine paden met veel hoogteverschillen opgezocht worden. Routes gaan soms juist dwars door gebieden, zonder paden te volgen. Vanuit het wielrennen en mountainbiken splitst ook een avontuurlijke variant zich op: gravelbiken. De gravelbiker wil gebruik maken van allerlei paden, bij voorkeur onverhard. Er worden lange ritten gereden, over boerenpaden, door bossen en weides. Specifieke cijfers over de omvang van dit soort groepen zijn nog niet direct voorhanden.

Het is goed om na te denken over de manier waarop we hier ruimte voor bieden en dergelijke activiteiten kunnen stimuleren.

Zoals in de introductie al beschreven; dit zijn juist typen recreatie die veel baat hebben bij goede online informatie. En dat kan heel goed, omdat het zulke specifieke activiteiten zijn. In hoofdstuk 4 behandelen we Gravelbikers als voorbeeld.



Mountainbiken Gravelbiken Paardrijden Trailrunning

Wil je een actief weekend weg met vrienden, de sportclub of familie? In de Achterhoek vind je een gevarieerd landschap van bossen, heuvels en oude zandwegen voor de ultieme buitensportervaring. Er liggen honderden kilometers aan uitdagende mountainbike- en ruiterroutes, die recentelijk nog een flinke kwaliteitsimpuls kregen. Kenmerkend zijn de vele onverharde wegen waardoor je er heerlijk kunt gravelbiken. Trailrunnen doe je door een gevarieerd landschap van heide, bossen en stuifzand met op sommige plekken steile beklimmingen naar een top van 90 meter boven NAP!



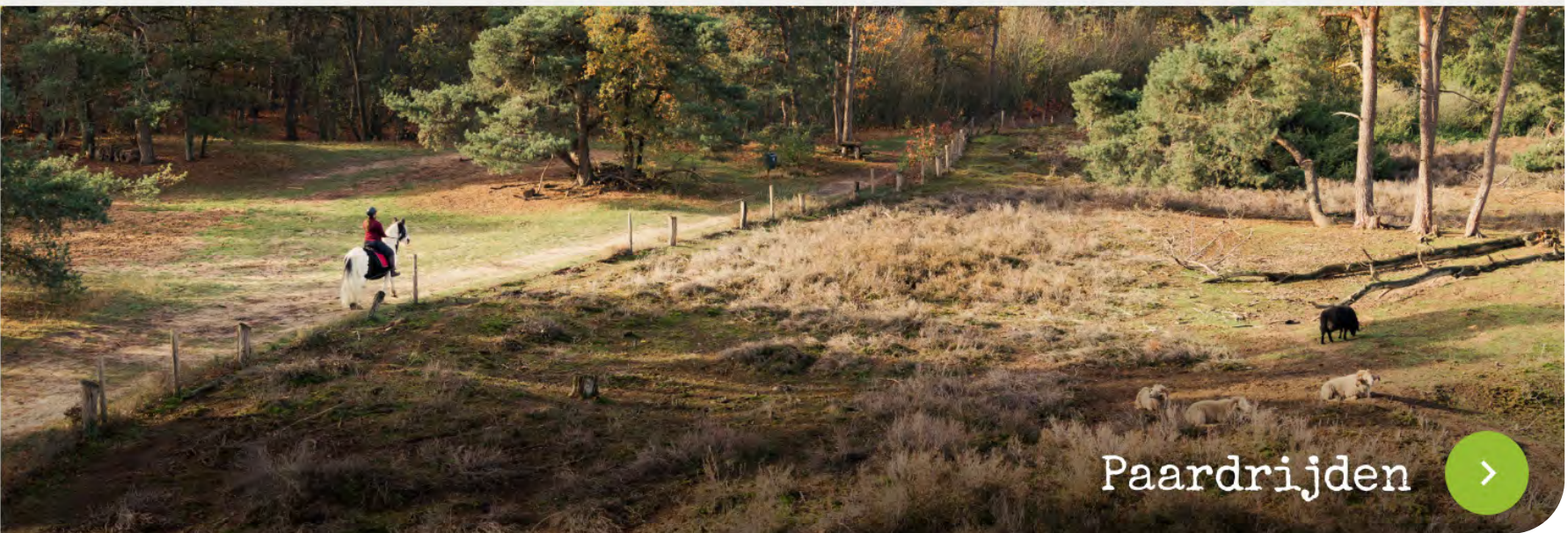
Mountainbiken



Trailrunnen



Gravelbiken



Paardrijden



OPGAVEN ROUTEGEBONDEN RECREATIE

1. BELOOPBAAR LANDSCHAP VANUIT DE VOORDEUR [\(link\)](#)
2. VANUIT HET LANDSCHAP; DE VALLEI ALS LOOPBESTEMMING [\(link\)](#)
3. VERBINDEN OP DE HEUVELRUG [\(link\)](#)
4. MOUNTAIN- & GRAVELBIKERS: VERSPREIDEN &/ CONCENTREREN (HEUVELRUG & VALLEI) [\(link\)](#)
5. RUST, RUIMTE EN LANGE LIJNEN (EEMVALLEI/ARKEMHEEN) [\(link\)](#)
6. 'BESTAANDE' BEWEEGLINTEN [\(link\)](#)

1. BELOOPBAAR LANDSCHAP VANUIT DE VOORDEUR



De basis van routegebonden recreatie wordt gevormd door een beloopbaar landschap, in verbondenheid met aangrenzende woongebieden. Voor lopers (wandelaars én hardlopers) tellen alle paden en wegen; fietspaden en autowegen zijn vaak ook het looppad.

Het landschap rondom de stad is in de eerste plaats beleefbaar vanaf de grens tussen stad en landschap. Rond Vathorst is langs de Laak een 'fietspad' aangelegd. Een prachtige route direct aan de grens, die veel benut wordt. Echter, het aangrenzende landschap is nog in beperkte mate beloopbaar.

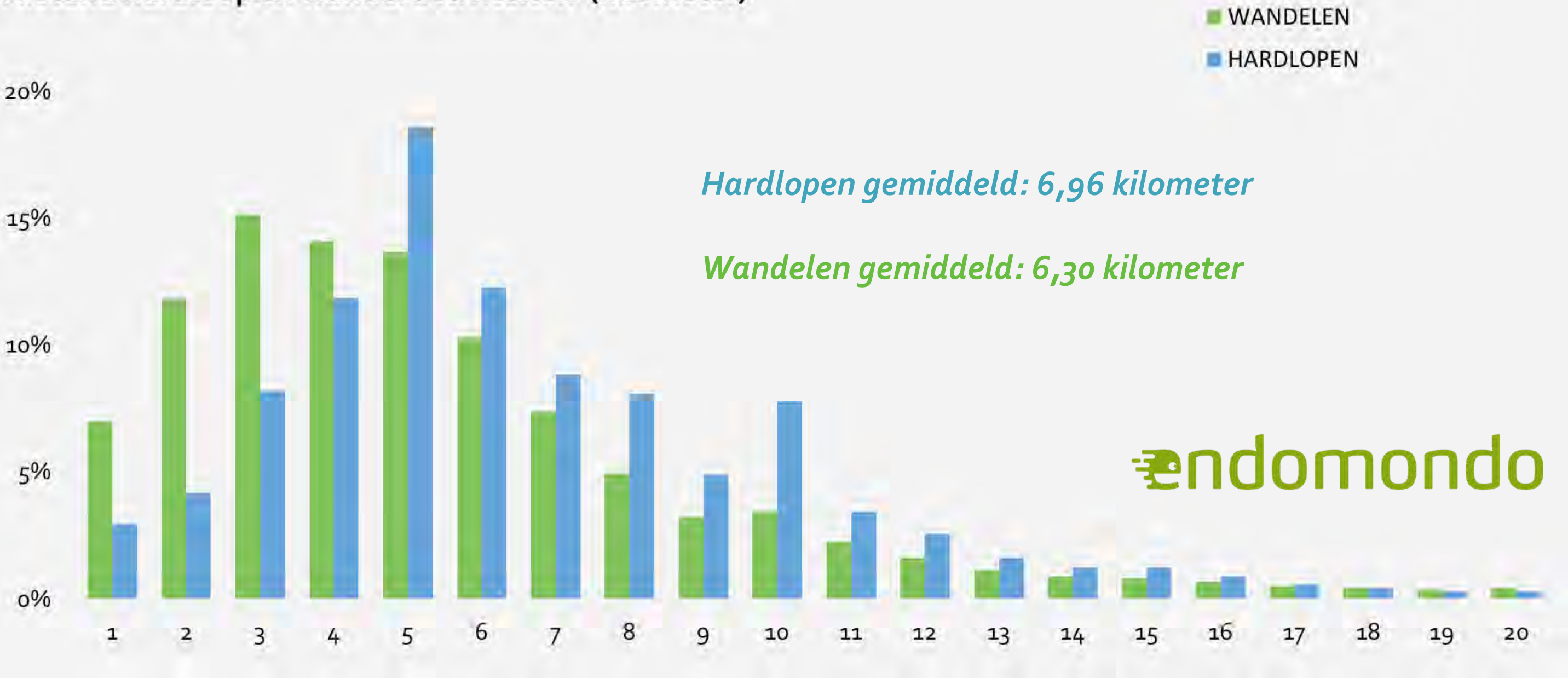
(HARD)LOPEN bereik

De toegankelijkheid van landschappen hangt daarbij sterk af van twee aspecten: de loopduur/afstand en het vertrekpunt. Wat betreft de ruimtelijke ontwikkeling is het logisch om 'lopen' in twee categorieën in te delen; (1) vanuit de voordeur en (2) vanuit een gebied (waar men zich met een ander vervoersmiddel heen verplaatst). Waar mensen starten, welke routes ze kennen, waar ze graag lopen en de afstand die ze fysiek kunnen/willen lopen zijn bepalend voor de routes die mensen lopen.

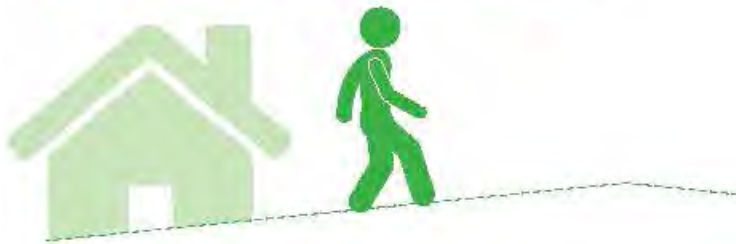
Volgens de wandelmonitor start het merendeel van de looprondes bij de voordeur. In 2016 werd dit aandeel op 71% geschat, in 2018 op 62%: ongeveer tweederde van de wandelingen. Een wandeling was gemiddeld 7 kilometer. 89% van de wandelingen is korter dan 10 kilometer. Bij deze gemiddelde '7 kilometer' moet in ogenschouw genomen worden, dat hele lange wandelingen (tot 20-30 kilometer) een heel grote invloed op het gemiddelde hebben, ondanks dat ze relatief weinig gedaan worden. Gemiddelden kunnen misleidend zijn.

De gegevens van de activity tracking app 'Endomondo' laat de verspreiding van afstanden beter zien. Gemiddeld wandelde men 6,29 kilometer; maar 2-6 kilometer wordt veruit het vaakst ondernomen. Een half uur, tot een uur. Onder hardlopers is de 5 kilometer veruit de meest populaire afstand: een half uurtje lopen. De meeste activiteiten zijn 4-6 kilometer, de 10 kilometer wordt nog relatief veel gelopen. Verder dan 10 kilometer gebeurt niet vaak. In zowel afstand als vertrekpunt zijn wandelaars en hardlopers redelijk gelijk. Hardlopers beginnen ook meestal bij de voordeur (circa 90%).

Afstand hardloop en wandel activiteiten (kilometer)



VERVOERMIDDEL



1. Wandeling direct vanuit huis **47%**
of te voet naar het startpunt **15%**

AFSTAND

Wandelingen voor plezier

Een **gemiddelde wandeling** is **7 kilometer** lang. **Wandelsporters** maken gemiddeld een iets langere (7,7 km) wandeling dan de recreatieve wandelaars (6,8 km). Wandelsporters ondernemen vooral meer wandelingen van **11-20 kilometer**.



HARDLOPEN

vanuit amersfoort

Wat zijn, gegeven deze uitgangspunten, de belangrijkste loopbestemmingen in en om de woonomgeving? Het beeld hiernaast laat het routegebruik zien van ruim 27.000 hardloopactiviteiten die tussen 2012 en 2017 ondernomen werden vanuit de (Amersfoortse) voordeuren met de app Endomondo. Dat wil zeggen; de start van de activiteiten lag binnen de stedelijk contour van Amersfoort (zwarte stippellijn).

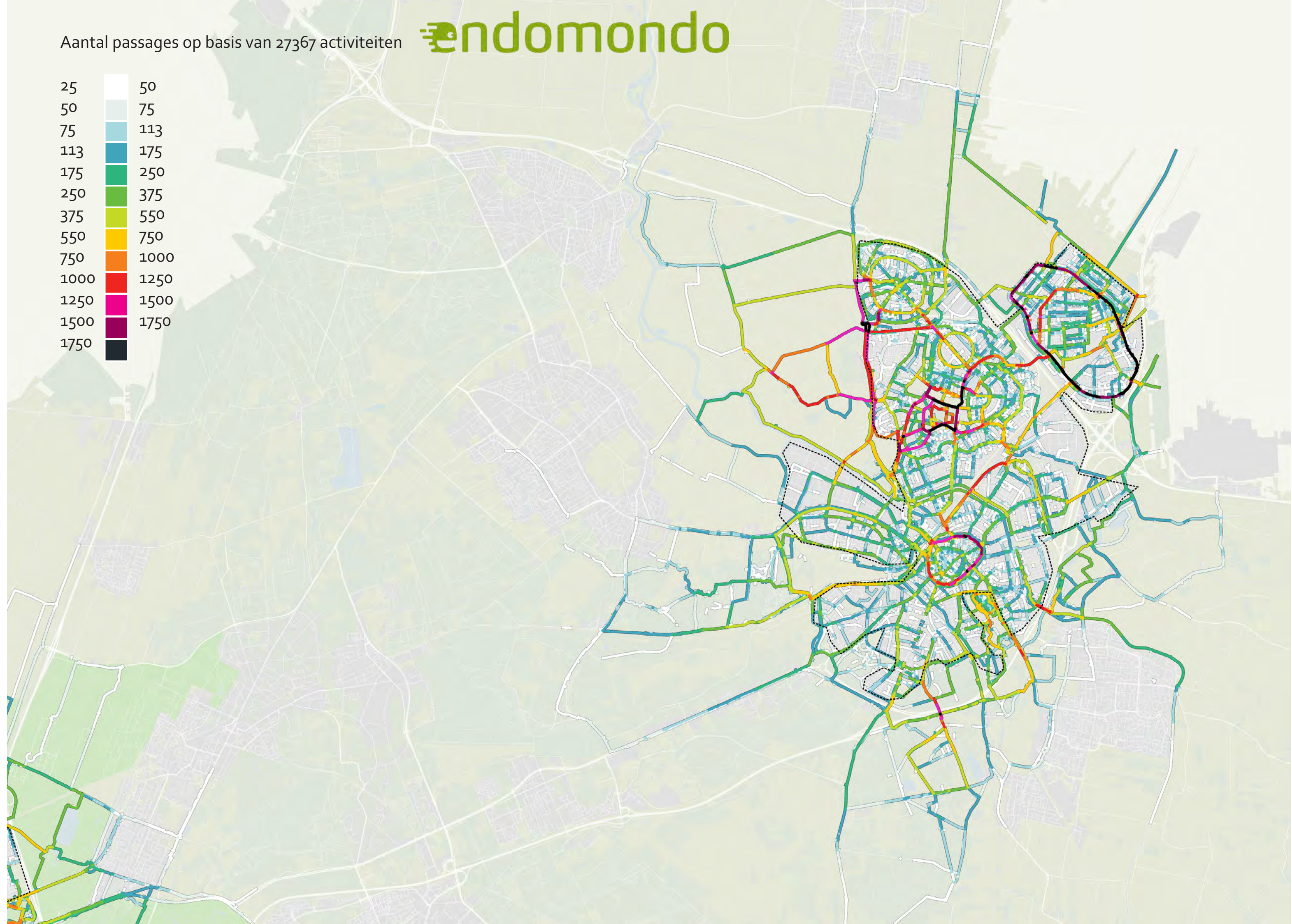
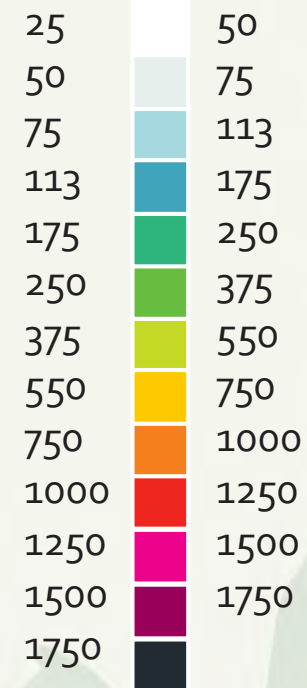
Zichtbaar is dat de stadsrand aan alle zijden van de stad gepasseerd wordt, om ook buiten de stad te kunnen hardlopen. Dit gebeurt aan verschillende zijden wel in verschillende mate. Den Treek wordt veel belopen vanuit de stad, Hoge Kamp daarentegen vrijwel niet. In Vathorst vormt de auto-ringweg het meest populaire looprondje. Hoewel de Laak in deze jaren (2012-2017) nog niet volledig toegankelijk was (zie eerste foto), lijkt dit ook een consequentie van de beperkte mogelijkheden om in het landschap looprondes te kunnen maken.

Ook ten westen van Hoogland is het beeld 'verouderd'. De route langs de Eem is pas sinds circa 2015 opgeleverd. Deze is dus onvolledig gemeten.

Met gegevens van Strava kunnen wel 'up-to date' beelden van gebruik worden gegeven. Maar, deze specifieke analyse kan met de Strava-data niet gemaakt worden, omdat we hiervan alleen geaggregeerde data kunnen verzamelen. Er is daarin geen voorselectie te maken op basis van het startpunt van activiteiten, zoals in deze kaart met de Endomondo data wel gedaan is.

Aantal passages op basis van 27367 activiteiten

endomondo



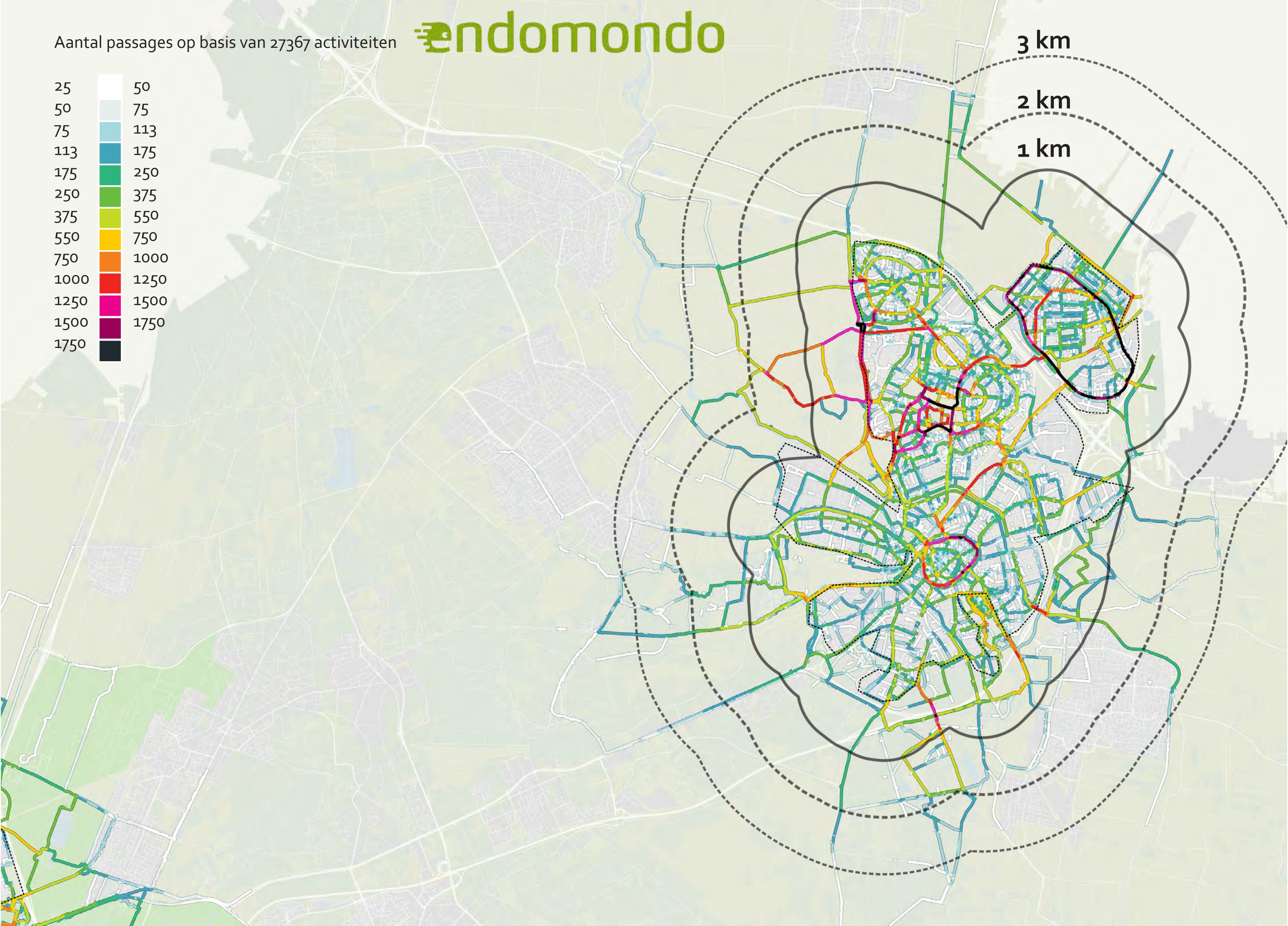
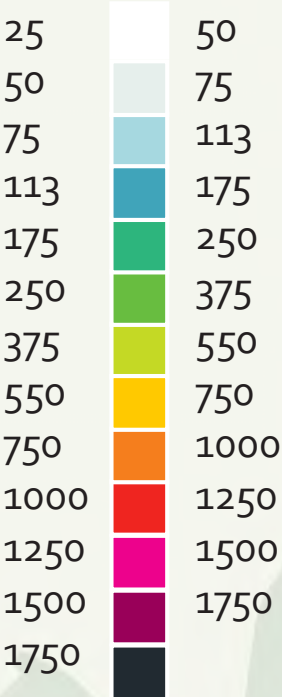
HARDLOPEN

vanuit amersfoort

Wat dit beeld van gebruik vooral toont, is de schaal waarin het landschap om de stad relevant is voor 'de loopronde vanuit de voordeur'. Drie hemelsbrede kilometers buiten de stadrand lijkt een behoorlijk maatstaf te zijn. Aan alle kanten van de stad wordt deze straal wel gehaald, maar veel verder wordt er ook niet veel gelopen. Het grootste deel van de activiteit bevindt zich wel binnen de 2 kilometer.

Let wel; intensiteit van gebruik van paden is ook sterk een gevolg van de dichtheid aan paden. Het gebied Birkhoven en Soesterduinen heeft heel veel paden, de activiteiten verspreiden zich daarover. Ten westen van Hoogland bestaan eigenlijk maar enkele wegen. Daar concentreren alle routes zich dan ook op, wat leidt tot hoge gebruikswaardes. Maar het wil daarmee zeggen dat het gehele gebied 'Coelhorst' meer gebruikt wordt dan 'Birkhoven/Soesterduinen'.

Aantal passages op basis van 27367 activiteiten



REGIO AMERSFOORT

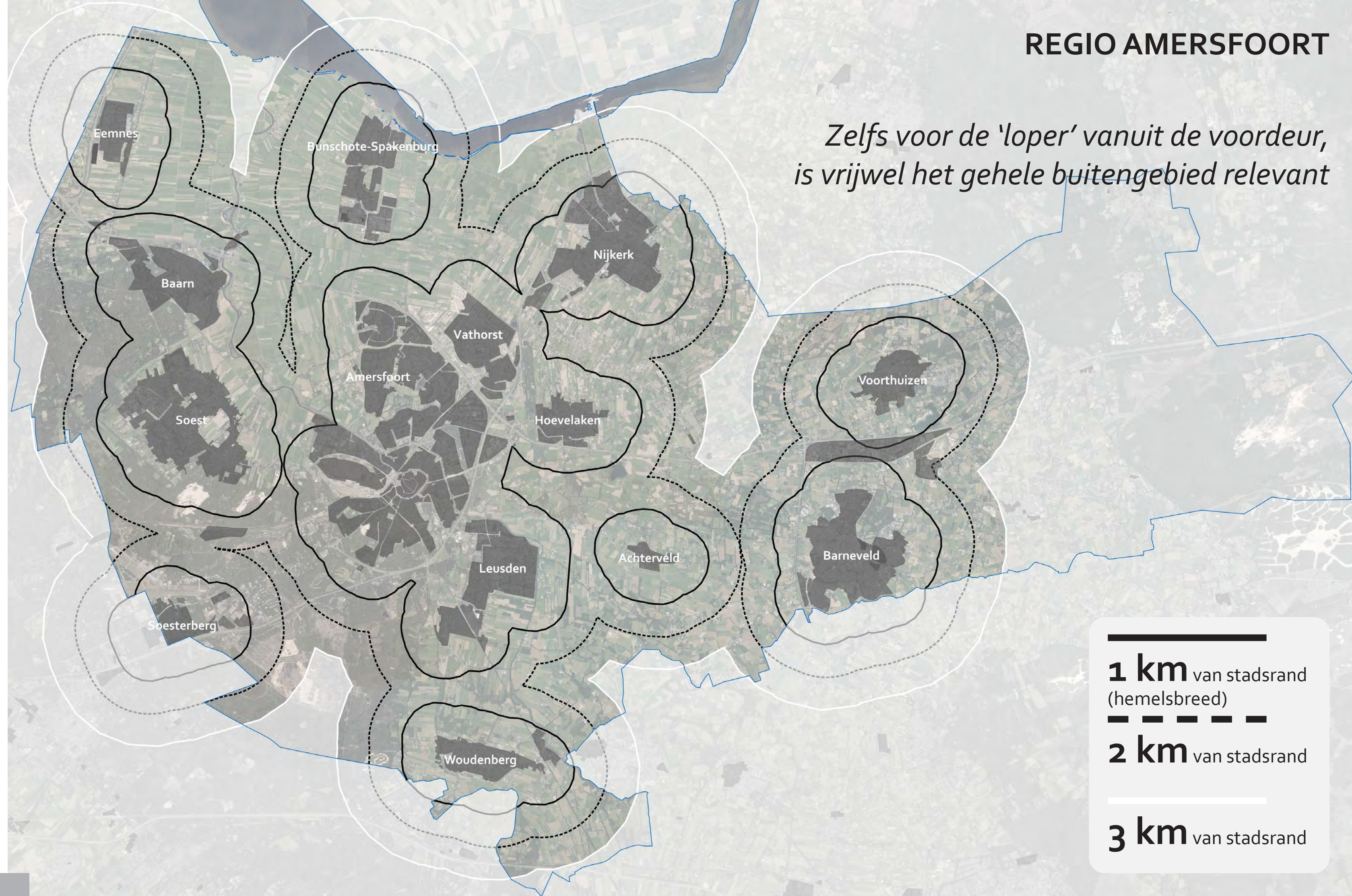
*Zelfs voor de 'loper' vanuit de voordeur,
is vrijwel het gehele buitengebied relevant*

Als we deze straal van drie kilometer om alle 'grote woonkernen' van deze regio plaatsen, is de conclusie opvallend: Zelfs voor de 'loper' vanuit de voordeur, is vrijwel het gehele buitengebied 'binnen voetbereik'. Tenminste; als daar voldoende netwerk aanwezig is.

Dit beeld toont ook waarom opgaven van routegebonden recreatie, regionale of provinciale samenwerking nodig heeft. Zelfs op basis van de activiteit met de kleinste schaal (we praten hier nog niet eens over fietsen), zijn er vele 'overlapgebieden'. Gebieden waar inwoners vanuit verschillende kernen, te voet, samen gebruik van maken.

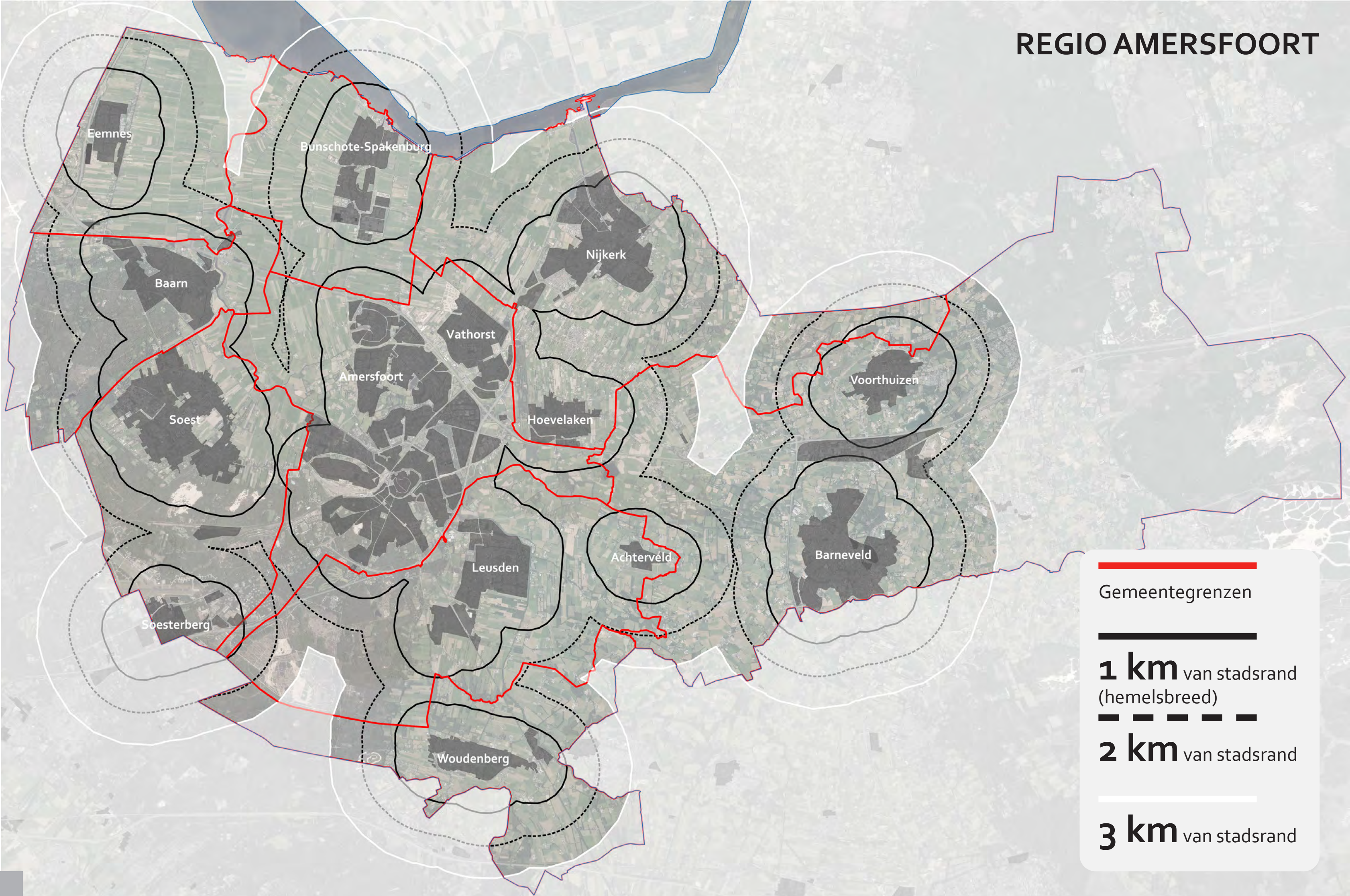
Bijvoorbeeld; de 1-kilometerlijn van Soest en Amersfoort raken elkaar precies. Hardlopers en wandelaars vanuit Soest en Amersfoort lopen in veelal dezelfde gebieden, door elkaar heen, wanneer ze >1 kilometer buiten de stadsgrens komen.

Diverse kleine kernen zijn hierin nog niet eens meegenomen, bijvoorbeeld Terschuur, Nijkerkerveen en de Glind.



De gemeentegrenzen lopen hier lukraak doorheen. Dit toont wel dat samenwerking tussen gemeentes in recreatieopgaven een vereiste is.

REGIO AMERSFOORT



'RODS'gebieden

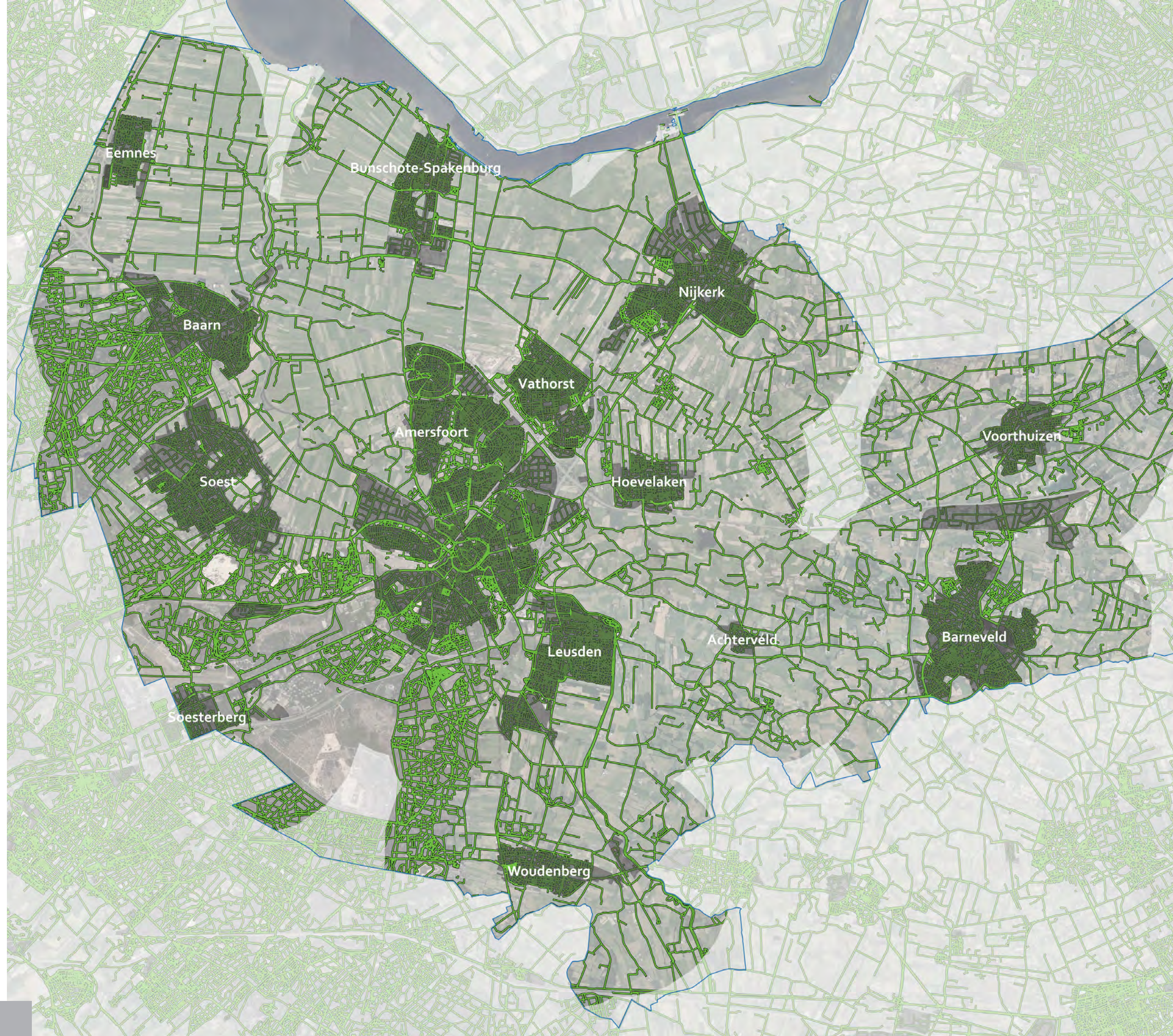
*Het gehele netwerk
van voet- en fietspaden
is het 'recreatiegebied'.*

Daarmee is feitelijk gezien, het complete stelsel van paden en wegen dat toegankelijk is voor voetgangers (en fietsers), het primaire 'recreatiegebied'. Zeker de gebieden die binnen drie kilometer van de woongebieden liggen zijn van dagelijks belang.

Dit netwerk dienen we in zijn geheel te beschouwen en beoordelen op zowel kwantiteit als kwaliteit. Onder 'kwantiteit' verstaan we de hoeveelheid toegankelijke paden, en de fijnmazigheid die deze tezamen vormen. Veel paden bestaan fysiek wel, maar zijn (nog) niet recreatief toegankelijk. Bijvoorbeeld langs dijken (neervoeten) of langs wateren (schouwpaden). Dat zijn de meest eenvoudig te realiseren 'nieuwe paden'.

Kwaliteit refereert naar de mate waarin die paden voldoen aan de voorkeuren en behoeftes van de gebruiker: de kwaliteit van de omgeving, de kwaliteit van de ondergrond, kwaliteit van faciliteiten langs de routes (bijvoorbeeld zitgelegenheden) of de samengang met andere gebruikers op de paden.

Vervolgens is ook de informatie ter plekke (bewegwijzering, informatiepanelen) en informatie online over de loopmogelijkheden van belang. De meeste mensen lopen over 'bekend terrein'. We hebben (zeker online) steeds meer invloed op wat bekend is of bekend wordt.

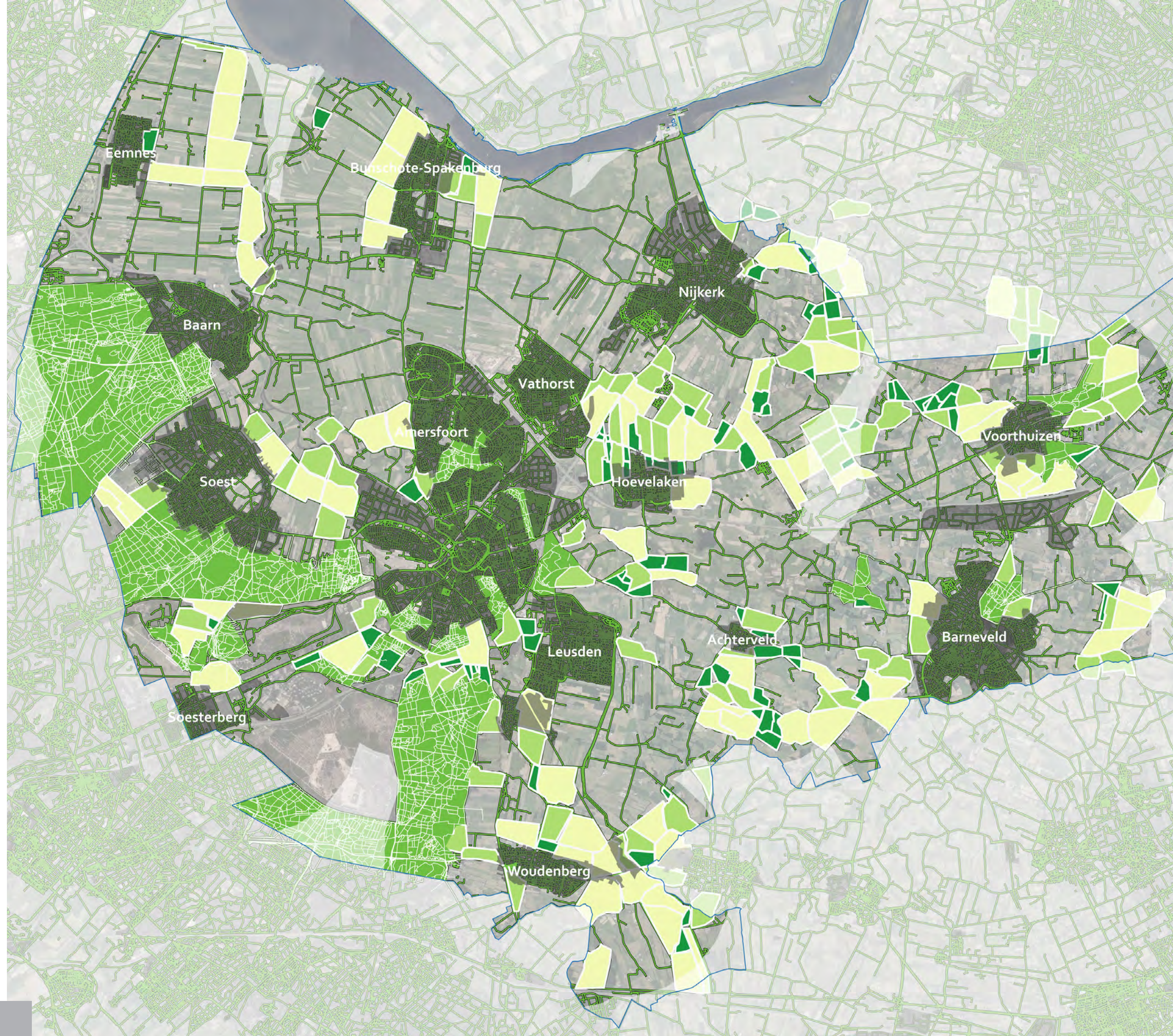


Om(metje)trek van het padennetwerk

< 2 km maas
meestal toegankelijk voor
de korte looprondjes, zelfs
vanuit de voordeur

2-3 km maas

3-4 km maas



'UIT DE VOETEN' MET LANDSCHAP

- *Lang niet overal heeft het landschap looprondes van een toegankelijk 'maas'(wijdte).*
- *Grote contrasten tussen bijvoorbeeld noord en zuid Amersfoort, of noord en zuid Hoevelaken*

De beginvraag is waar het padennetwerk in het landschap genoeg fijnmazigheid heeft voor een loopronde direct naast de woonkernen. Wandelaars en hardlopers willen bij voorkeur een ronde lopen, dezelfde weg heen als terug lopen wordt onwenselijk bevonden. Eén pad is voor velen eigenlijk géén pad.

In naastweergeven beeld is het netwerk in vakken (ronden) opgedeeld, waarna de omtrek van elke ronde is berekend. Een omtrek van 2-4 kilometer is vanuit veel voordeuren voor veel loopjes nog bruikbaar als deze tegen de woongebied aan ligt.

In de aaneengesloten bosgebieden; Den Treek, Soesterduinen, Pijnenburg, Lage Vuursche en Oude Kamp, is een uiterst dicht netwerk aanwezig. Maar ook het Eemland tussen de Eem en Soest, het gebied tussen Vathorst en Hoevelaken, en de Noordwest zijde van Leusden bevatten diverse beloopbare rondes in het landschap. Rond Voorthuizen zijn meer keuzes dan rond Barneveld. Vanuit Bunschoten Spakenburg zijn er meer mogelijkheden dan vanuit Eemnes.

Om(metje)trek
van het
padennetwerk

< 2 km maas
meestal toegankelijk voor
de korte looprondjes, zelfs
vanuit de voordeur

2-3 km maas

3-4 km maas

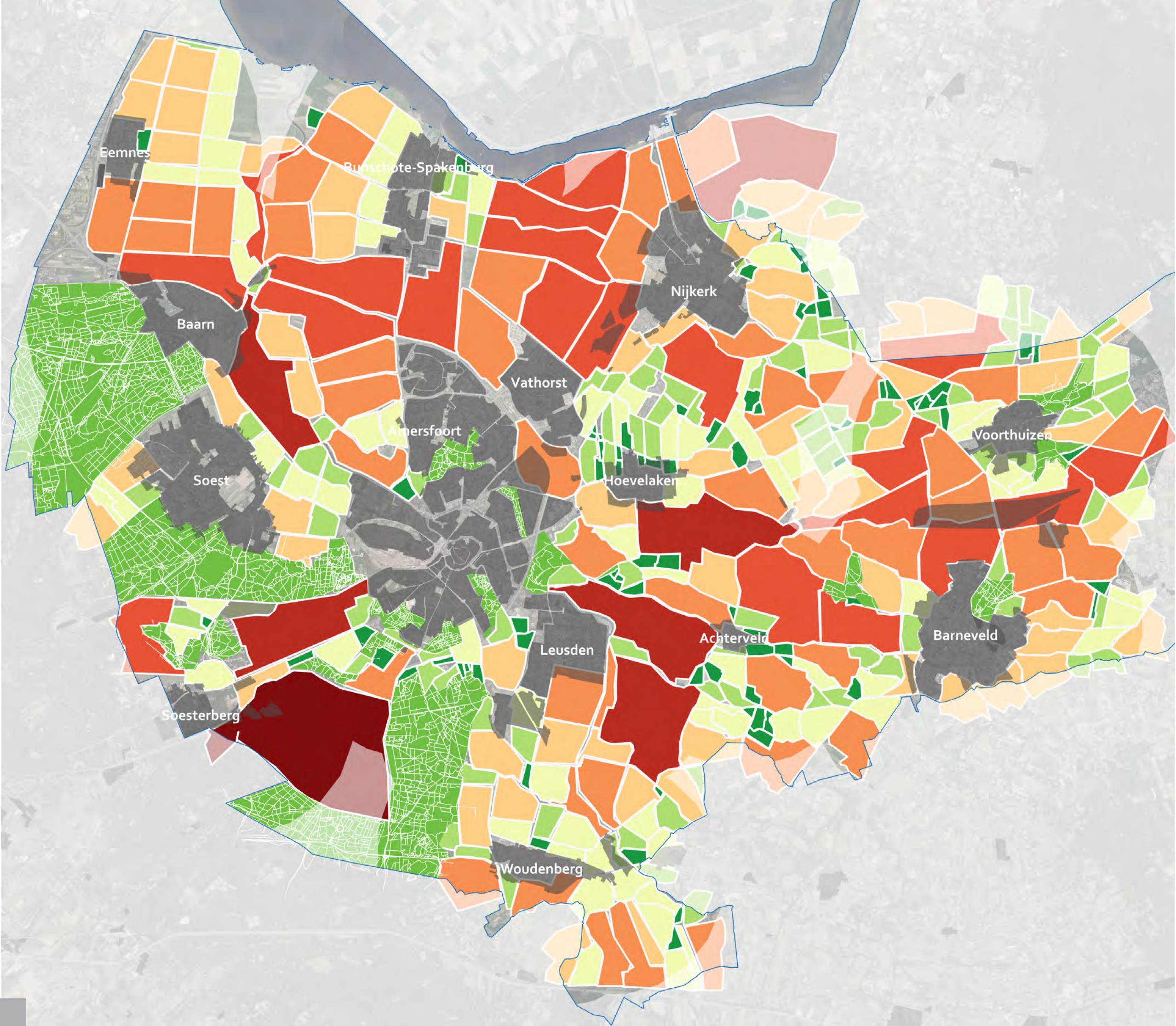
4-5 km maas
meestal niet toegankelijk
voor 5km loopronde
vanuit de voordeur

5-7 km maas

7-10 km maas
slechts toegankelijk voor
bovengemiddeld lange
looprondes

10-15 km maas
alleen toegankelijk voor de
langeafstandslopers

> 15 km maas
uitzonderlijk



‘UIT DE VOETEN’
MET LANDSCHAP

- *Oostzijde van Leusden*
- *Noord Amersfoort*
- *Oostzijde van Baarn*
- *Nijkerk*
- *Barneveld Noord*

Maar aan veel zijden van veel woonkernen zijn de mazen van het landschap te groot voor de meeste loopjes.

Het beeld toont misschien wel de grootste recreatieve uitdaging van de regio Amersfoort: het toevoegen van simpele wandelpaden, klompenpaden of beloopbare fietspaden in de grote mazen van het landschap.

Rond Nijkerk zijn vrijwel alle mazen van het landschap groter dan 4 kilometer. Zo zijn er nog diverse andere zones (zie bovengenoemde rijtje) waar zich clusteringen van grote mazen bevinden. Juist die clusteringen zijn belangrijk; één te grote maas hoeft geen probleem te zijn als zich hiernaast wel goede wandelgebieden bevinden.

In dit beeld is vooral het contrast tussen noord en zuid Amerfoort erg groot. Zo veel mogelijkheden voor rondwandelingen er aan de zuidzijde zijn, zo weinig zijn er aan de noordzijde. Zo is ook het contrast tussen de Soester-kant van het Eemgebied (ten westen van de eem) en de Amersfoortse kant van de Eem (oost).

Om(metje)trek
van het
padennetwerk

< 2 km maas
meestal toegankelijk voor
de korte looprondjes, zelfs
vanuit de voordeur

2-3 km maas

3-4 km maas

4-5 km maas
meestal niet toegankelijk
voor 5km loopronde
vanuit de voordeur

5-7 km maas

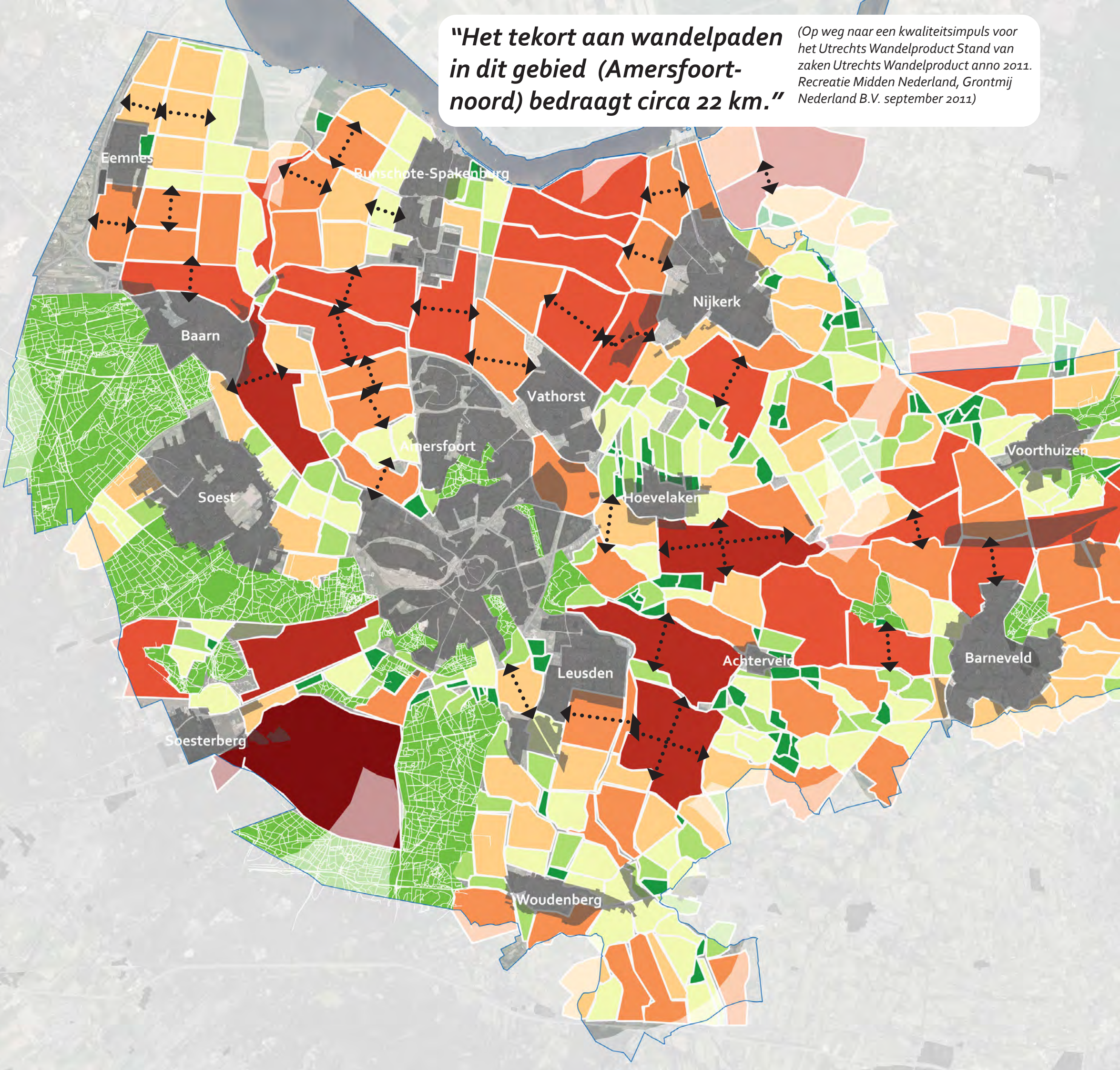
7-10 km maas
slechts toegankelijk voor
bovengemiddeld lange
looprondes

10-15 km maas
alleen toegankelijk voor de
langeafstandslopers

> 15 km maas
uitzonderlijk

"Het tekort aan wandelpaden
in dit gebied (Amersfoort-
noord) bedraagt circa 22 km."

(Op weg naar een kwaliteitsimpuls voor
het Utrechts Wandelproduct Stand van
zaken Utrechts Wandelproduct anno 2011.
Recreatie Midden Nederland, Grontmij
Nederland B.V. september 2011)



'UIT DE VOETEN'
MET LANDSCHAP

Een fijnmazig netwerk
van voet- en fietspaden,

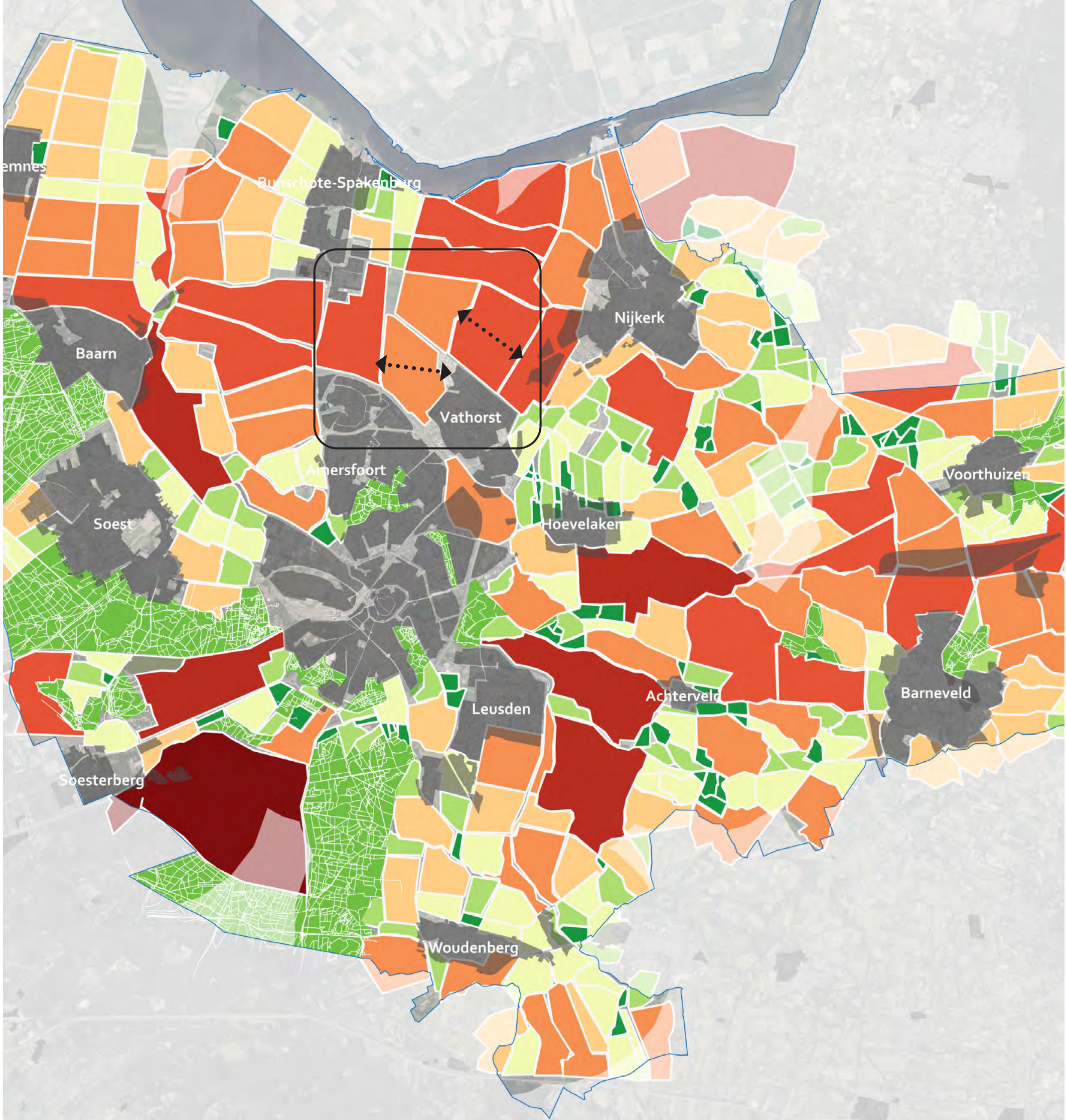
Dat er 'absolute' tekorten aan wandelpaden
zijn in sommige delen van de regio
Amersfoort, werd bijvoorbeeld al genoemd
in onderzoeken van Grontmij, 2011. Echter,
deze uiteenzetting van de mazen van het
landschap bepleit juist dat het veel uitmaakt
hoe en waar je die paden toe zou voegen.
Het benoemen van een 'absoluut' tekort
impliceert dat het niet veel uitmaakt waar
in Arnhemheen je die paden toevoegt. Juist
dicht op de woonkernen, in de (te) grote
mazen zijn de toevoegingen het meest
waardevol. In polder Arnhemheen ligt
de nadruk niet in het waardevolle open
weidevogellandschap, maar eerder ten
zuiden van de Bunschoterweg in de nabijheid
van Amersfoort-Noord.



Een fijnmazig netwerk van
voet- en fietspaden,
van goede kwaliteit
door een aantrekkelijke omgeving
aansluitend op (groene)
binnenstedelijke routes

LAAK ZUID-WEST

Tussen de Pallisade en Achterhoekerweg is reeds een nieuwe route gepland. Dat is een goede toevoeging, maar zeker aan de westzijde ontbreekt een mooie terugweg naar de nieuwe wijk Vathorst West. Dat een ronde in het landschap qua afstand mogelijk is, staat los van de vraag in hoeverre die ronde ook aantrekkelijk is. De looproute langs de Laak (foto begin) aan de noord-oost zijde van Vathorst is zowel qua pad als omgeving vrij aantrekkelijk. Via de Zevenhuizerstraat kan de route vervolgd worden tot een ronde van ongeveer 7 kilometer. Dat is al groot, maar de laatste twee kilometer zijn vooral onprettig. De Lindeboomseweg loopt parallel aan de snelweg en bevat geen ruimte voor voetgangers of fietsers. Zonde, want aan de Zevenhuizerstraat is wel net een mooi losliggend fietspad gerealiseerd. Een doorsteek vanaf daar, terug naar de Laak, zou de ronde verkorten naar 5 à 6 kilometer, compleet over aantrekkelijke paden. Dat maakt precies het verschil tussen wel of geen aantrekkelijk beloopbaar landschap.



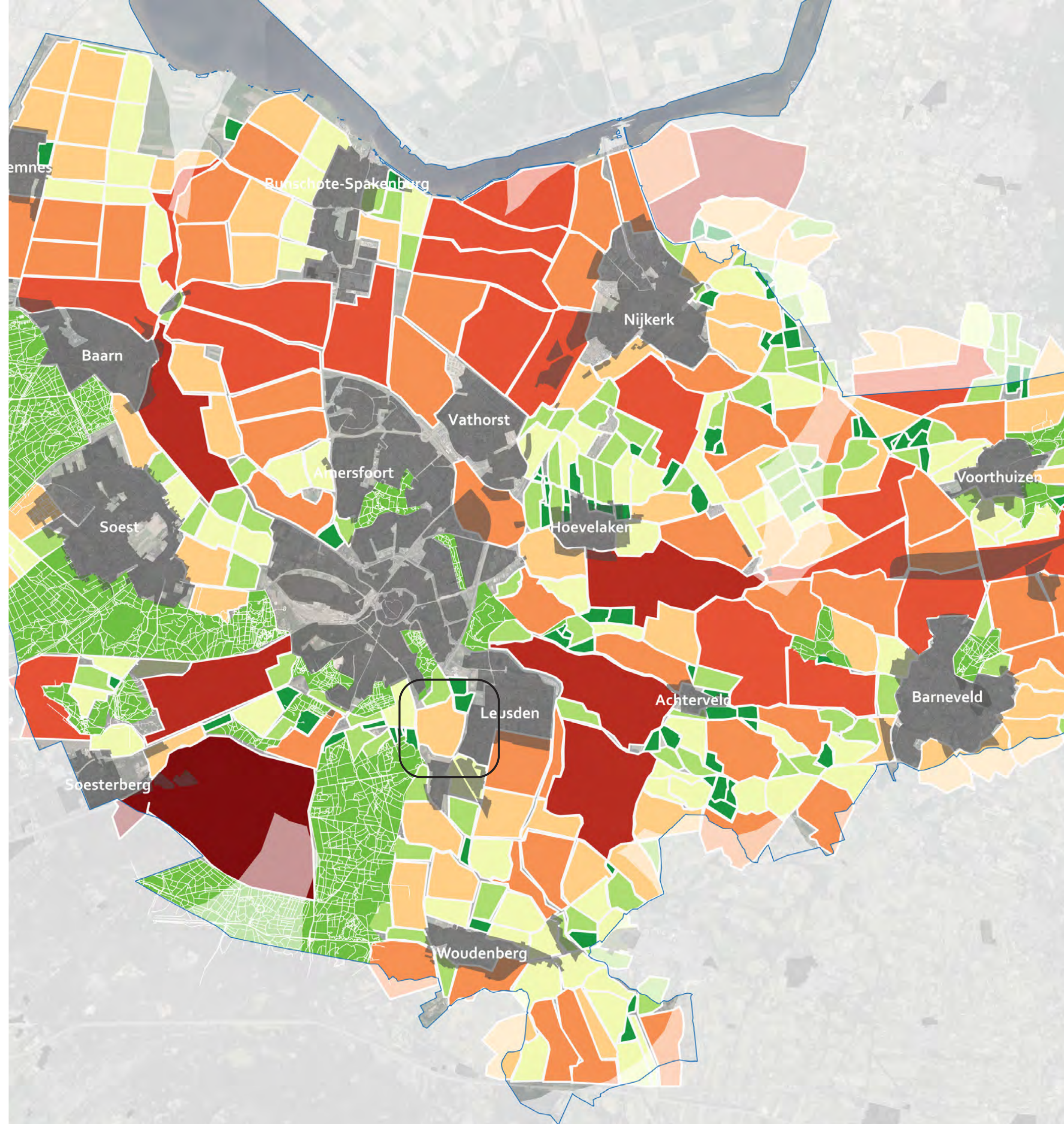
Een fijnmazig netwerk van
**voet- en fietspaden,
van goede kwaliteit**



LEUSDEN 'GROENE ZOOM'

De groene zoom tussen Leusden en Amersfoort wordt omsloten door vrij zware N-wegen (veelal 80 km per uur). Het gebied hierbinnen is zeer beperkt toegankelijk, alleen de Lockhorsterweg en het (vrij kleine) Lockhorsterbos zijn rustige groene routes. Het veelgelopen 'rondje Groene zoom' loopt daarom voornamelijk langs de drukke N-wegen.

Er is een discussie gaande over het ontwikkelen van een nieuwe fietsroute langs het 'pon-lijntje', waarin eigenlijk uitsluitend gewezen wordt op het belang voor utilitair fietsverkeer. Wij zouden juist stellen dat er een groot belang is voor de toegankelijkheid van deze groenzone te voet. De 'fietsroute' zou de maas van bijna 5 kilometer aanzienlijk verkleinen en de mogelijkheid geven om grotendeels door het groengebied te lopen. In plaats van erlangs, langs de drukke autoweg. Indien ook de route(s) langs de sportvelden veraangenaamd worden, ontstaat in combinatie met de Lockhorsterweg en het Lockhorsterbos een gebied met aanzienlijk meer aantrekkelijke looproutes; zelfs voor korte looprondes vanuit de wijk toegankelijk.

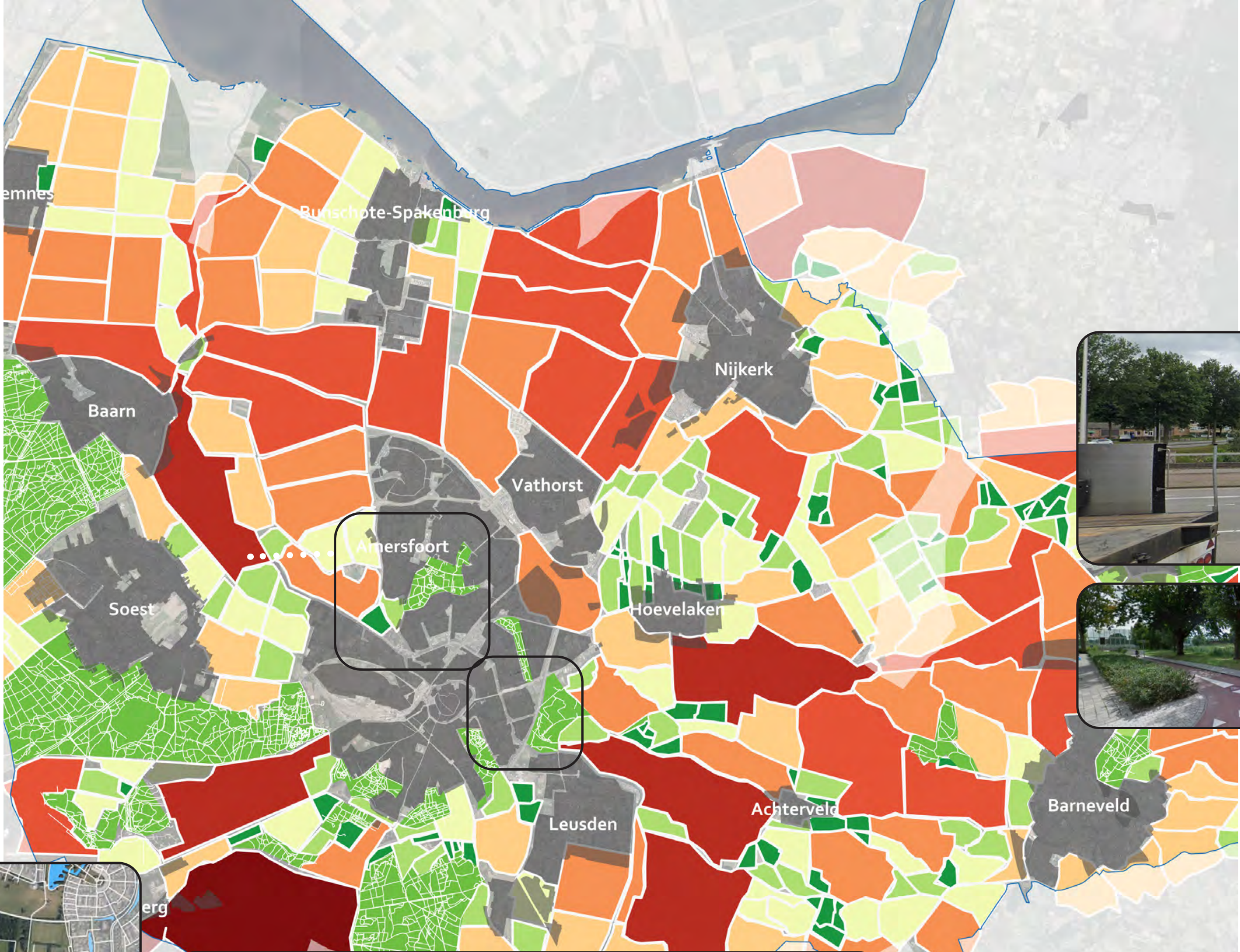


Een fijnmazig netwerk van
voet- en fietspaden,
van goede kwaliteit

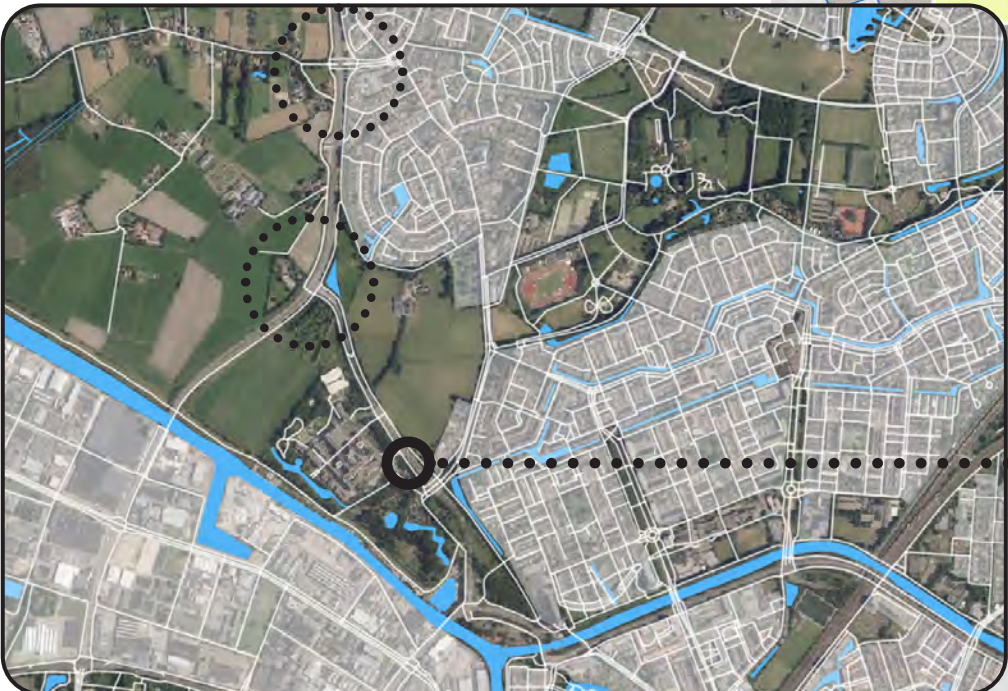
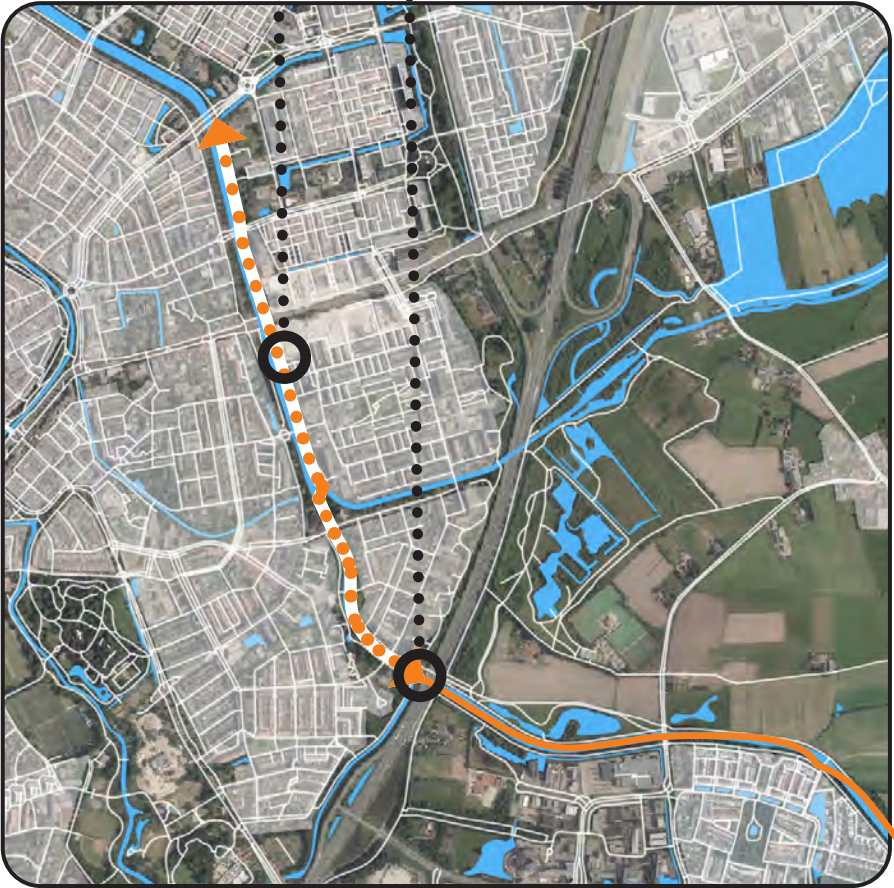
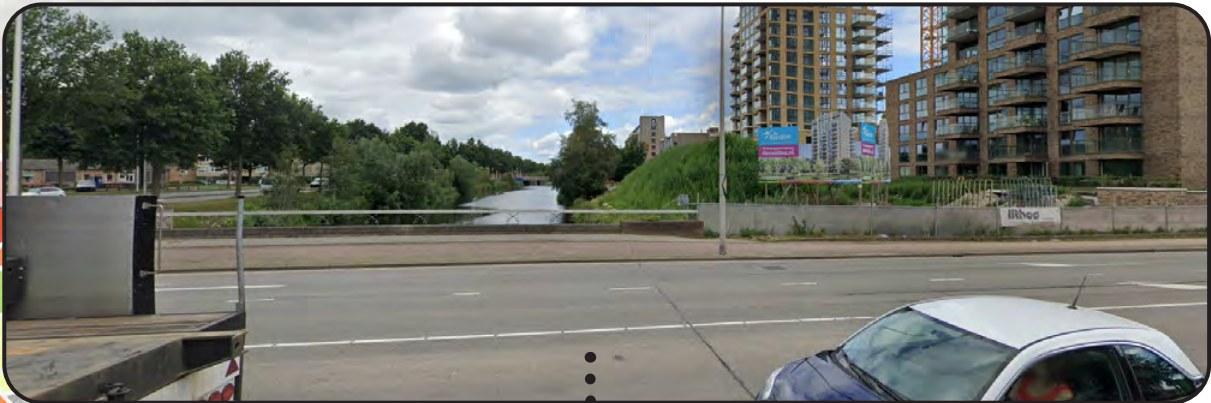


PARK SCHOTHORST & VALLEIKANAAL

Een toegankelijk landschap vanuit de voordeur is zeer waardevol, maar een groot deel van de loopjes blijft in de 'stad' of komt tot de rand ervan. Het ontwikkelen van aantrekkelijke groene routes in de stad, is voor de meeste steden een nog sterkere ambitie dan de routes erbuiten. Echter, dit is van gezamenlijk belang. Groene routes in de stad vormen de looper naar de groene routes buiten de stad. In zowel de grote als kleine woonkernen zijn veel kansen aan te wijzen. Park Schothorst (grootste park van Amersfoort) wordt door een dubbele N-weg met grote kruisingen afgesneden van Hoogland West. Terwijl er noordelijker wel fietstunnels onder de N-weg gaan, aansluitend op Hoogland West. Een fietstunnel onder de Bunschoterstraat zou zeer waardevol zijn. Hier waren plannen voor, maar deze zijn op de lange baan geschoven. Het Valleikanaal wordt op veel plekken hard doorsneden door autowegen. Bij de Hogeweg zou, als onderdeel van de nieuwe woonwijk, een brug komen over de weg, om beide zijden van het Valleikanaal te verbinden. Een essentiële loopverbinding, interwijken en naar het landschap. Deze brug is om financiële redenen niet meer in de plannen opgenomen. Het is een gemiste kans dat deze brug niet direct is meeontwikkeld met het woningbouwproject (opgang brug als dak van gebouw).



Een fijnmazig netwerk van voet- en fietspaden, van goede kwaliteit door een aantrekkelijke omgeving
aansluitend op (groene) binnenstedelijke routes

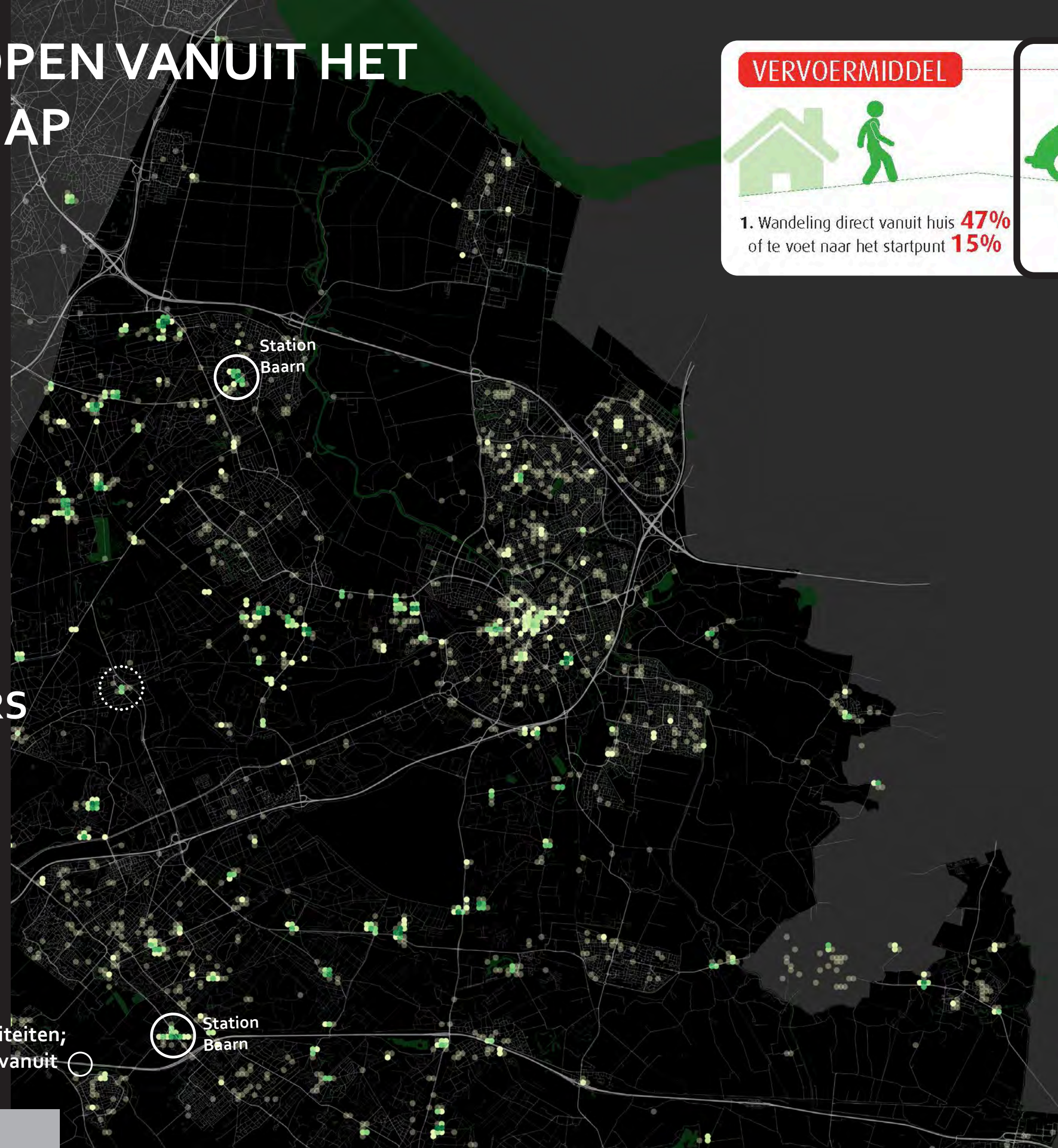


(HARD)LOPEN VANUIT HET LANDSCHAP

WANDELAARS



Startlocaties wandelactiviteiten;
aantal unieke individuen vanuit



VERVOERMIDDEL



1. Wandeling direct vanuit huis
of te voet naar het startpunt

47%
15%



2. Auto
27%



3. Fiets of bromfiets/scooter
6%



4. OV
4%

Het tweede type 'lopen' zijn de loopjes/lopers die starten vanuit een (loop)gebied, dat met een ander vervoersmiddel bereikt wordt. Hiervoor wordt meestal de auto gebruikt (27% van alle wandelingen), soms de fiets (6%) en nog minder vaak het OV (4%). Nationaal gezien is de mate waarin fiets en het OV benut worden als vervoersmiddel erg laag. Dit is weliswaar een landelijk gemiddelde, maar we hebben geen aanwijzingen dat deze percentages in de regio Amersfoort aanzienlijk hoger zouden zijn. Het stimuleren van het gebruik van fiets en OV als vervoersmiddel is wenselijk. Drukke problemen zijn vooral merkbaar rond de grote auto parkeerplaatsen en aanrijroutes. Grote(re) parkeerplaatsen passen qua beschikbare ruimte misschien best, maar het past vooral niet bij het beeld van een natuurgebied.

Hoewel de ambitie voor dit tweede type 'lopen' eigenlijk gelijk is aan de eerste (vanuit huis); het versterken van de beloopbaarheid van het landschap, vraagt dit type 'lopen' wel om andere ontwikkelstrategieën. Het landschap dicht bij de voordeur is bij inwoners relatief bekend. Maar met de auto, fiets of OV als vervoersmiddel komen veel meer landschappen binnen bereik. Er is veel te kiezen. Daarbij wordt veelal gekozen voor de gebieden die (lopers) bekend zijn. Meestal gaat men dan naar 'het bos': de Utrechtse Heuvelrug. Los van de gebieden die we kennen, gebruikt tweederde van wandelaars het internet om wandelroutes/gebieden te zoeken. Wat men dan vindt via Google en de ANWB is vooral van invloed, hier wordt het meest gezocht.

Het beeld hiernaast laat zien waar wandelaars (die de app Endomondo gebruikten tussen 2012 en 2017) het vaakst een wandelroute begonnen. Station Baarn en station Driebergen-Zeist zijn locaties in de regio waar veel wandelaars starten. Bij deze treinstation beginnen bijvoorbeeld NS-wandelingen. Het groen is ook direct zichtbaar vanaf het station. Rond station Den Dolder begonnen veel minder mensen met wandelingen. Verder zijn tal van 'hotspots' zichtbaar, plekken waar veel mensen met wandelen begonnen. Dit zijn lang niet altijd 'TOPS'. In het buitengebied verspreidt het zich over allerlei locaties, vaak gelinkt aan parkeerplaatsen. Dit beeld is wel begrensd door de Provinciegrens van Utrecht, daarbuiten is data destijds niet verwerkt.

HARDLOPERS



Startlocaties hardloopactiviteiten;
aantal unieke individuen vanuit

Eenzelfde beeld is ook van de Endomondo gebruikende hardlopers gemaakt. Ook in deze groep is zichtbaar hoe men naar specifieke plekken toe gaat, om daar hun hardloopronde te beginnen. Bij hardlopers zijn dat niet alleen de parkeerplaatsen in diverse buitengebieden. Aan de westelijke rand van Hoogland is zichtbaar dat hardlopers starten vanaf de Bunschoterstraat (N-weg). Precies op de grens van stad en landschap. Hardlopers zien die grens dus echt als het begin van hun activiteit, waar ze zich waarschijnlijk te fiets, met de auto of wandelend naar toe bewegen. Ook dit zijn interessante locaties om na te denken over het toevoegen van faciliteiten die het begin van loopjes ondersteunen.

PER OV NAAR EEN OPSTAPPUNT

Waar liggen de kansen om het gebruik van het OV als voor- en natransport naar/van recreatieve opstappunten te stimuleren?

Bestaand:

 Veelgebruikte startpunten wandelaars

 Veelgebruikte startpunten hardlopers

 Bestaande TOP

 Bestaande TOP met OV-halte

 Knooppunten netwerk fiets

Potentieel:

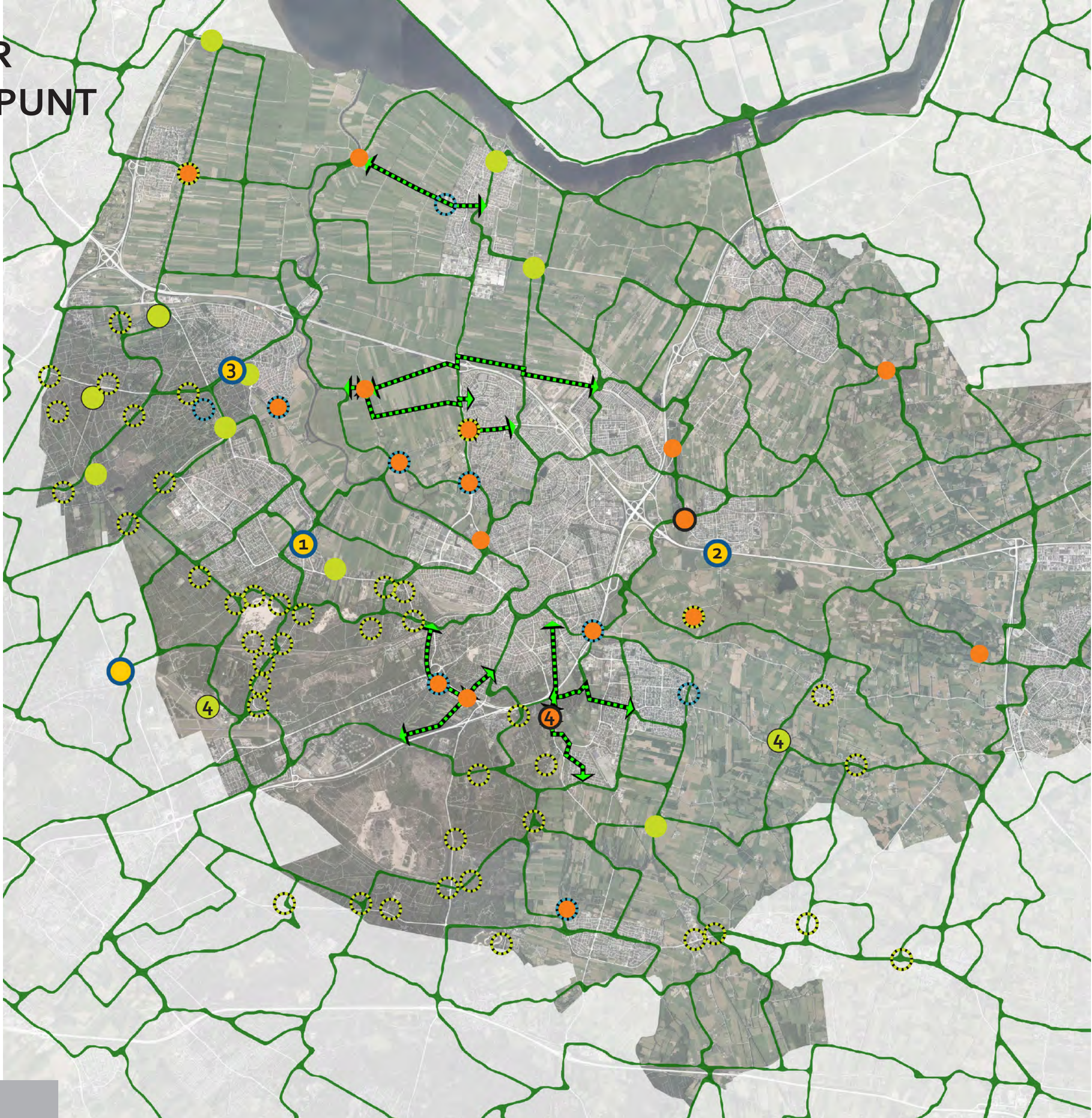
 NS-buitenpoorten

 Opstappunt fiets wandelaars

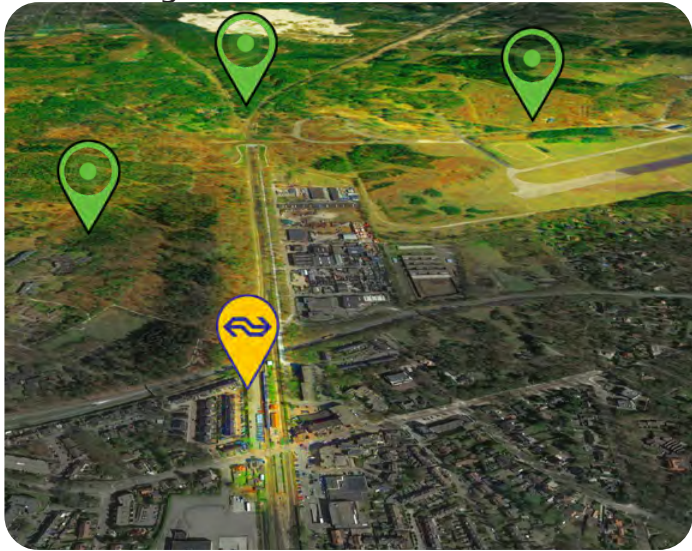
 Opstappunt fiets hardlopers

 Opstappunt fiets en/of OV

 Knooppunten netwerk fiets; toevoegen



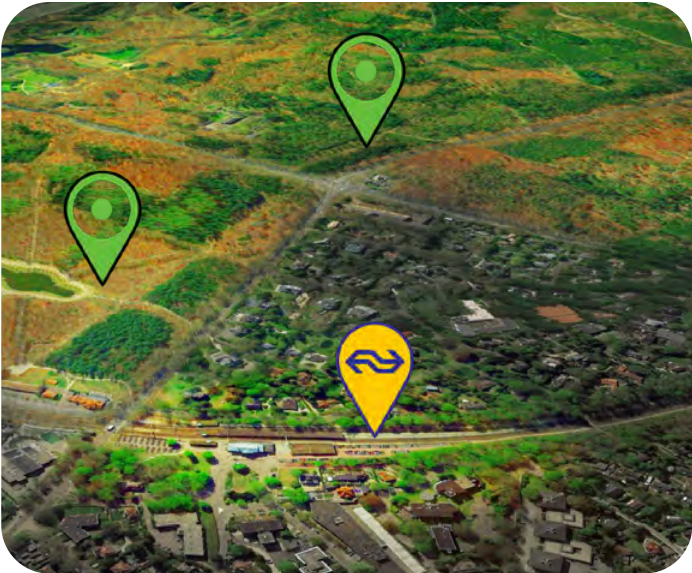
1. Station Den Dolder is perfect gelegen als ‘buitenpoort’ naar Vliegbasis Soesterberg en de rustigere kanten van de Pijnenburg bossen. Echter, informatie over de groene mogelijkheden ontbreekt ter plekke. Ooit was het idee om Den Dolder met de Vliegbasis te verbinden met een lightrail verbinding. Uiteindelijk is een doorgaande loop- en fietsverbinding (1) zelfs afwezig.



2. Station Hoevelaken ligt op 800 meter van Stoutenburg. De mogelijkheid om per trein naar dit gebied te reizen, vanuit Station Amersfoort (centraal, Schothorst, Vathorst) en Barneveld, is niet erg bekend.



3. Station Baarn ligt direct naast de Baarnse bos, met daarnaast de bossen van Lage Vuursche. Er is op 200 meter van het station een TOP (bij eetcafe De Generaal), hij wordt al regelmatig gebruikt als startpunt, maar dit kan uiteraard nog meer.



4. Ook zijn diverse groengebieden ook goed te bereiken met de bus. De TOP Hoeve Groot Zandbrink, Vliegbasis Soesterberg, en de oostkant van Den Treek zijn hier voorbeelden van.

BELOOPBAAR LANDSCHAP
VANUIT DE VOORDEUR

PER FIETS NAAR EEN OPSTAPPUNT

Waar liggen de kansen om het gebruik van het OV als voor- en natransport naar/van recreatieve opstappunten te stimuleren?

Bestaand:

 Veelgebruikte startpunten wandelaars

 Veelgebruikte startpunten hardlopers

 Bestaande TOP

 Bestaande TOP met OV-halte

 Knooppunten netwerk fiets

Potentieel:

 NS-buitenpoorten

 Opstappunt fiets wandelaars

 Opstappunt fiets hardlopers

 Opstappunt fiets en/of OV

 Knooppunten netwerk fiets; toevoegen

1. Aan de oostzijde van Den Treek ligt een perfecte mogelijkheid om Den Treek rustig te betreden. Deze locatie zou zonder obstakels verbonden kunnen worden met Amersfoort via park Het Beekdal/ Randenbroek, en ook Leusden. De entree is echter onzichtbaar achter de N-weg, maar ligt wel pal naast de bushalte. Het entreepad ligt er ook slecht bij. Hier zou een echte entree gemaakt kunnen worden zonder autoparkeerplaatsen. Deze plek kan juist ideaal per fiets en OV bereikt worden. Momenteel gebruikt iedereen dezelfde, overvolle parkeerplaats 500 meter oostenlijker.

2. Vlakbij de Eem ligt een markante locatie in het landschap, op het knooppunt van klompenpaden. Hier gaan mogelijk bomen gekapt worden ten behoeve van weidevogels. Er is echter ook een recreatieve behoefte in dit gebied, vanuit Hoogland. Er zouden hier fietsenstallingen, gecombineerd met meerdere klompenpaden, routeinformatie en een uitkijkpunt gemaakt kunnen worden. Dit punt zou dan ook onderdeel kunnen worden van het fiets knooppunten netwerk. Momenteel is dat afwezig in dit gebied.

3. Op de rand van Hoogland beginnen veel hardlopers hun rondje. Hier zou een tunnel onder de N-weg zeer wenselijk zijn. Bij de bushalte kunnen fietsenstallingen worden uitgebreid, die tegelijkertijd door recreanten gebruikt kunnen worden. Een watertap en een gebiedskaart zouden ook welkom zijn.

4. Aan Laan 1914, de grens van Hoge Kamp/Oude Kleij kan ook duidelijker gemarkeerd worden dat hier een bos begint, met veel wandelmogelijkheden. Dit is momenteel volstrekt onzichtbaar. De startplek zou becombineerd kunnen worden met en nieuwe brug of tunnel over/onder de N-221, en opgenomen in het fiets knooppunten netwerk.

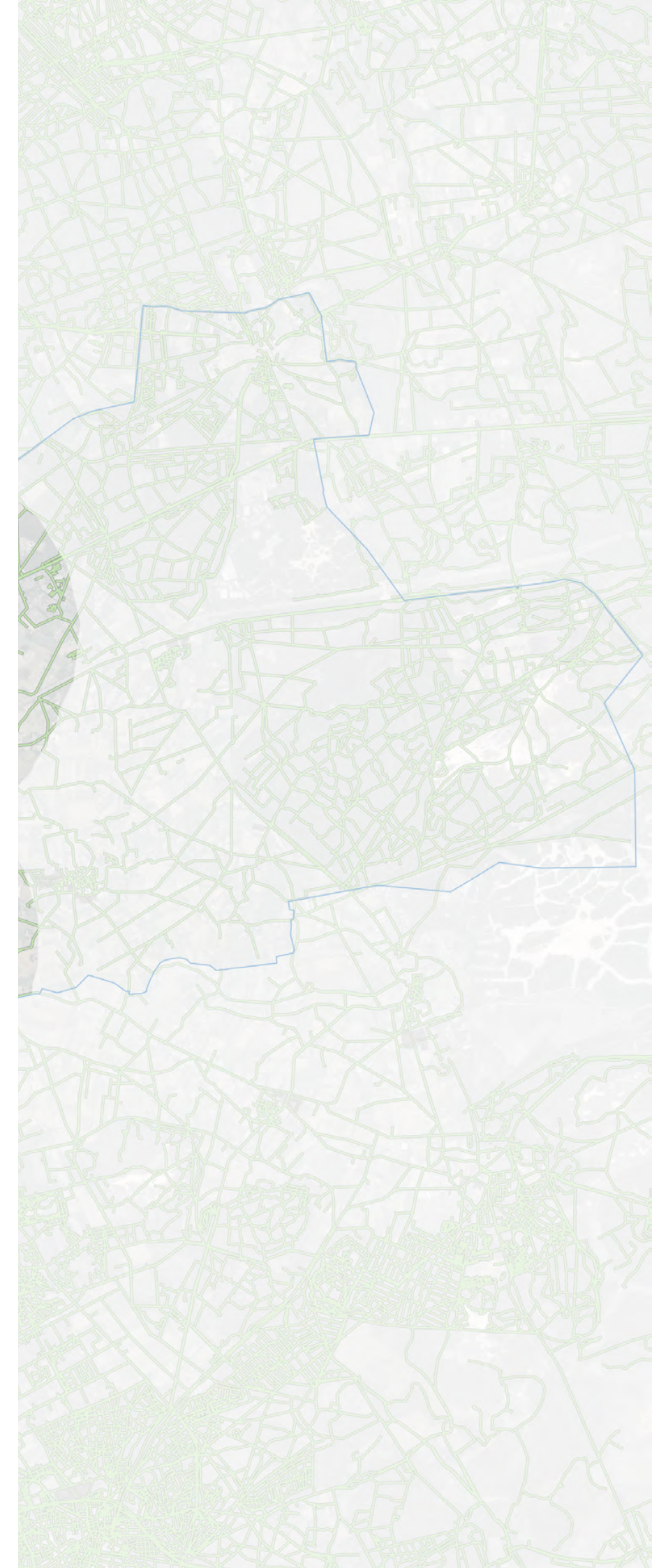
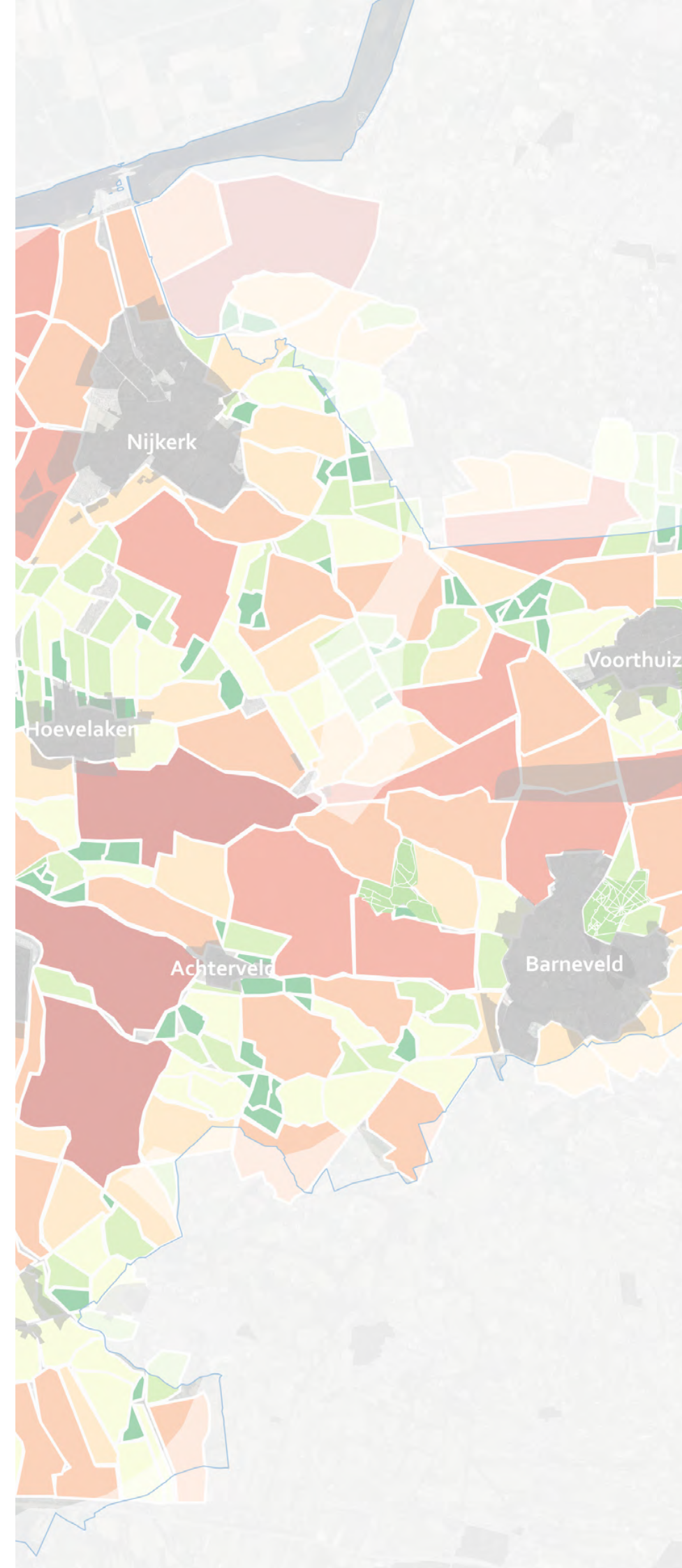
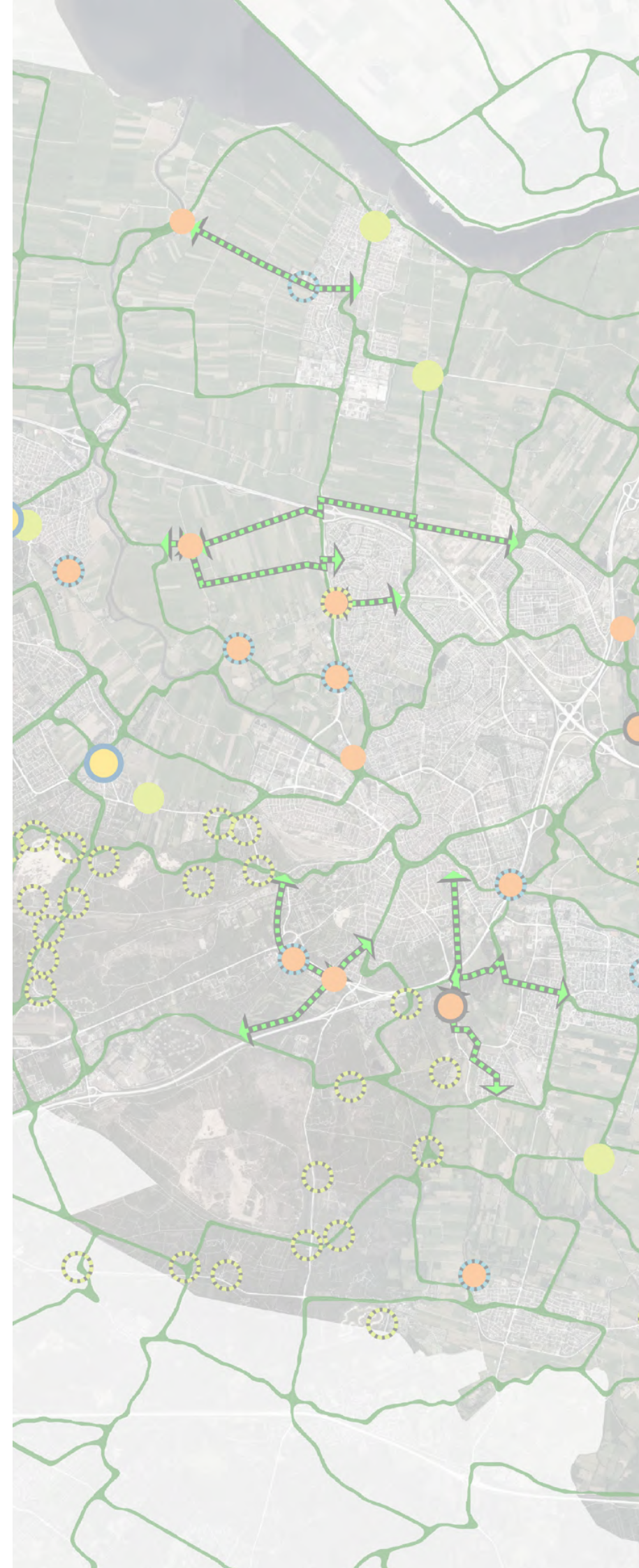
BELOOPBAAR LANDSCHAP
VANUIT DE VOORDEUR

BELOOPBAAR LANDSCHAP VANUIT DE VOORDEUR

ontwikkelstrategie

Het zien van het complete netwerk van wegen en paden als een recreatieve bestemming, is beleidsmatig wellicht niet altijd eenvoudig. De schaal is zodanig groot dat het qua 'uitvoering' minder makkelijk bij een specifiek programma behoort. Echter, er zijn een aantal uitgangspunten die de uitvoerbaarheid kunnen stimuleren:

- de uitdaging is om regio breed, de wenselijke nieuwe wegen/paden in elk geval in kaart te brengen. Een 'wenskaart' zonder directe wettelijke/uitvoerings status. Maar bijvoorbeeld; als het belang van een verbinding bij de Hogeweg (zie pagina 31) voorafgaand aan de ontwikkelplannen duidelijk in beeld was geweest, had deze wens meegenomen kunnen worden in het plan. Dat wil zeggen; je had een opgang voor een brug kunnen integreren in of op een gebouw. Nu blijkt een overgang te duur om nog aan het plan toe te voegen. Als die kans één keer gemist is, wordt het lastiger om ooit nog tot stand te brengen. Vier jaar terug ontwierpen we (TRACK) een camping uitbreiding in Voorthuizen, langs de de Hoevelakense Beek. We (en de camping eigenaar) stelden zelf voor om in combinatie met de uitbreiding, de Hoevelakense Beek toegankelijk te maken voor wandelaars. Het onderhoudspad voor de waterschappen moest er toch komen. Bij de gemeente stond deze wenselijke wandelroute nog niet op de 'wenskaart'. Bij het geven van een vergunning voor uitbreiding had deze wandelroute simpelweg vanaf het begin als voorwaarde gesteld moeten worden. Wordt dit niet gedaan, dan is de kans verkeken bij verlening van de vergunning, voor decennia.
- het in de volle regiobreedte beoordelen van het beloopbare, maar ook befietsbare netwerk, zorgt ook juist voor minder druk op de kwetsbare natuurgebieden. Voor het grootste deel van recreanten is natuurwaarde onbelangrijk; men wil vooral een mooi landschap en mooie paden. Dat is bijna overal te vinden.
- Het onderdeel 'met de fiets en/of OV naar opstappunten' vraagt om meer uitwerking. Om de ideeën meer visueel te doen spreken, concreter te maken hoe die plekken eruit komen te zien en wat de specifieke ingrediënten zijn op verschillende plekken.





Het gebied tussen Scherpenzeel en Achterveld bevat vele zeer fraaie landschappen, die in meer of mindere mate te voet toegankelijk zijn. Het is een overwegend agrarisch gebied, afgewisseld met plukjes bos en diverse beekdalen. Het is tevens een 'bewoond' landschap, hoewel niet dicht bewoond. Het agrarische en bewoonde karakter maakt het gebied minder herkenbaar als 'wandelgebied', bijvoorbeeld in vergelijking met de bosgebieden van de Heuvelrug.

De toegankelijkheid van het landschap is hier minder vanzelfsprekend, maar vooral minder zichtbaar en op voorhand niet eenvoudig te herkennen. Op het internet is ook beperkte informatie te vinden over de bewandelbare gebieden en de wandelmogelijkheden. Echter; er kan qua wandelen feitelijk best veel, en er is met relatief kleine aanpassingen veel verschil te maken in de wandelmogelijkheden.

Het gebied hoeft niet (en zal nooit) zo bekend en druk belopen worden als de heuvelrug. Maar het is juist wel een gebied waar een zeker deel van de lopers rust en afwisseling kan vinden naast de heuvelrug. Zeker op drukke zon- en zaterdag. Het is één van de kansrijke ontwikkelingen waarin we de groene diversiteit van deze regio beter, in de volle breedte inzetten voor verschillende mensen en wensen.

2. VANUIT HET LANDSCHAP; DE VALLEI ALS LOOPBESTEMMING

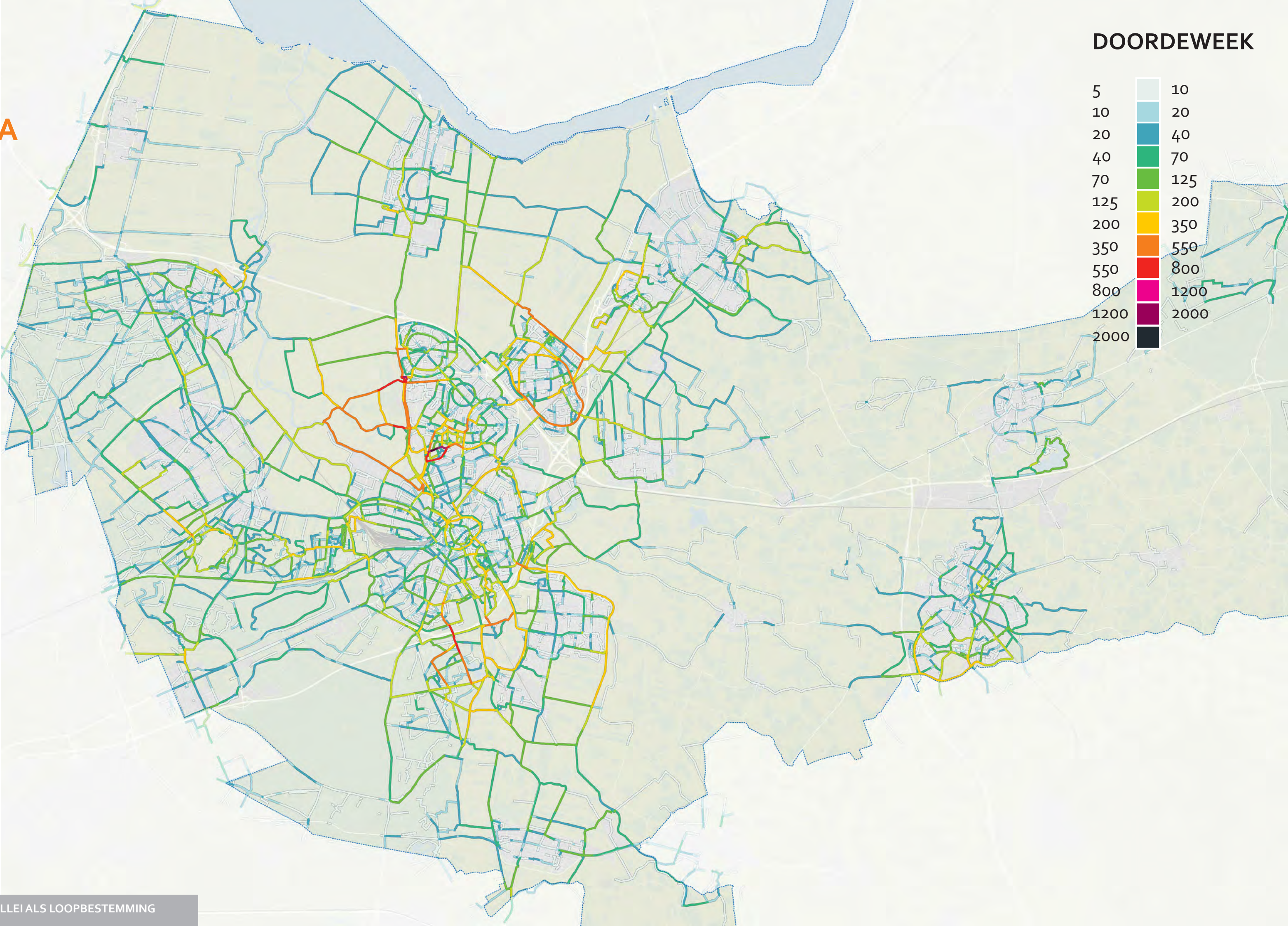


WANDELEN & HARDLOPEN

Aantal passages op basis van **STRAVA** gegevens september 2020

Via de activity tracking app 'Strava' zijn gegevens verkregen van de activiteiten die mensen opgenomen hebben met deze app.

Het beeld hiernaast toont de activiteiten van hardlopers en wandelaars, van september 2020. In deze kaart worden alleen activiteiten meegenomen die op doordeweekse dagen plaats vonden. Er zijn dan veel gelijkenissen zichtbaar met het beeld van Endomondo, omdat doordeweeks ook met name vanuit de woonkernen wordt gelopen. Maar het Eemkanaal aan de westkant van Amersfoort komt bijvoorbeeld sterker naar voren. Deze route is pas rond 2015 aangelegd. Ook de nieuwe route langs de Laak komt sterker naar voren.



WANDELEN & HARDLOPEN

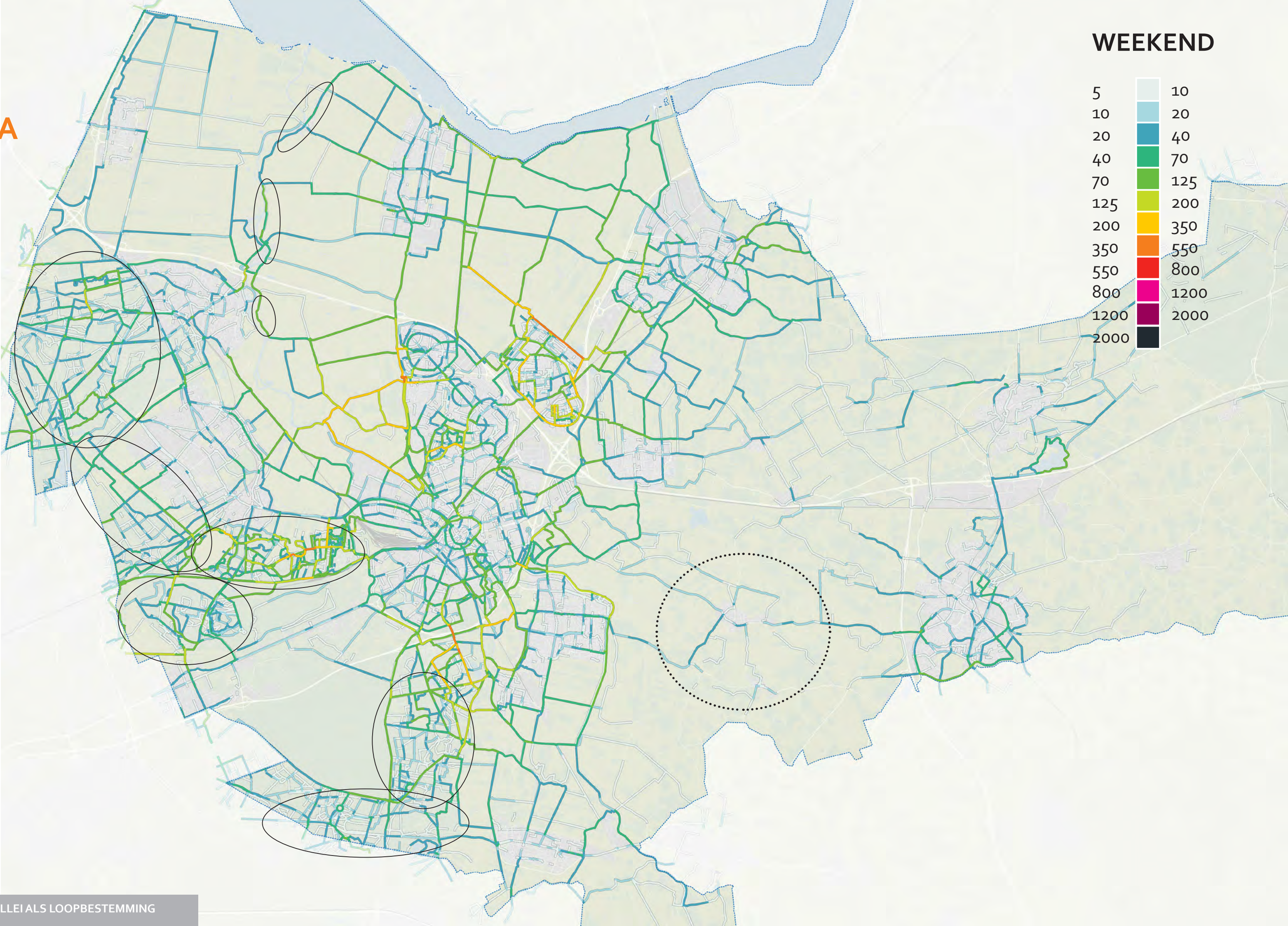
Aantal passages op basis van **STRAVA** gegevens september 2020

Lopen met een ander vortransport (auto, fiets, OV) gebeurt juist vaak in het weekend. Het ruimtegebruik van deze activiteiten is hiernaast weergegeven.

Er zijn diverse gebieden zichtbaar waar de intensiteit van ruimtegebruik wat toeneemt. Dit zijn de bekende weekend-loopgebieden zoals Lage Vuursche, Soesterduinen en Den Treek. Maar ook de route langs de Eem wordt vaker belopen. Overigens is dit ook het gevolg van het feit dat er in het weekend langere loopjes gedaan worden, die dan ook iets verder de stad uit komen (vanuit de voordeur). Dit zal echter slechts een klein deel van de verschuiving in gebruik veroorzaken.

De omgekeerde vraag is net zo relevant; in welke buitengebieden is geen toename zichtbaar? De Vallei valt dan op; er is vrijwel geen toename waar te nemen. Het is een indicatie dat dit gebied nog niet zo veel wordt gevonden door lopers. Er wordt zeker gelopen, maar in verhouding tot andere gebieden in de regio is het weinig.

Dit gebied, rond Hoeve Groot Zandbrink (TOP), is ook niet opgenomen in bijvoorbeeld de druktemonitor.



PADEN IN DE VALLEI

In dit gebied is reeds een centraal gelegen TOP aanwezig; Hoeve Groot Zandbrink. In combinatie met de woonplaatsen Achterveld en De Glind bestaan er diverse centrale gelegenheden om bijvoorbeeld te parkeren of een terras te pakken. Dat is een mooi 'startpunt'. Het gebied rond TOP Groot Zandbrink zou een centrale rol kunnen spelen in de ambitie om van de Gelderse Vallei een meer herkenbaar wandelgebied te maken. Het ligt centraal tussen diverse andere bewandelbare gebieden en kan een schakel hiertussen vormen. Bovendien zijn de gebieden direct boven Woudenberg, Scherpenzeel en Renswoude primair bedoeld voor de inwoners van die woonkernen. Groot Zandbrink e.o ligt hier wat verder vanaf, maar kan per OV en fiets (en ook auto) goed vanuit Amersfoort/Leusden bereikt worden. Wie Googled op 'wandelen Gelders Vallei' wordt via diverse websites eigenlijk altijd doorverwezen naar de Klompenpaden website (**groen gestippelde routes**). Er zijn enkele Klompenpaden in dit gebied. Maar, wie zich afvraagt: *waar zijn in de Gelderse Vallei de gebieden met ruime mogelijkheden om te wandelen?* Krijgt daar online geen goed antwoord op. Ook niet op basis van topografische kaarten of routeplanners/ openstreetmaps.



Groot Zandbrink

Beleef de Vallei!

Home

Activiteiten

Nieuws

Plattegrond

Foto's

Over Groot Zandbrink

Vrijwilligers

Ambacht

TOERISTISCH OVERSTAP PUNT (TOP)

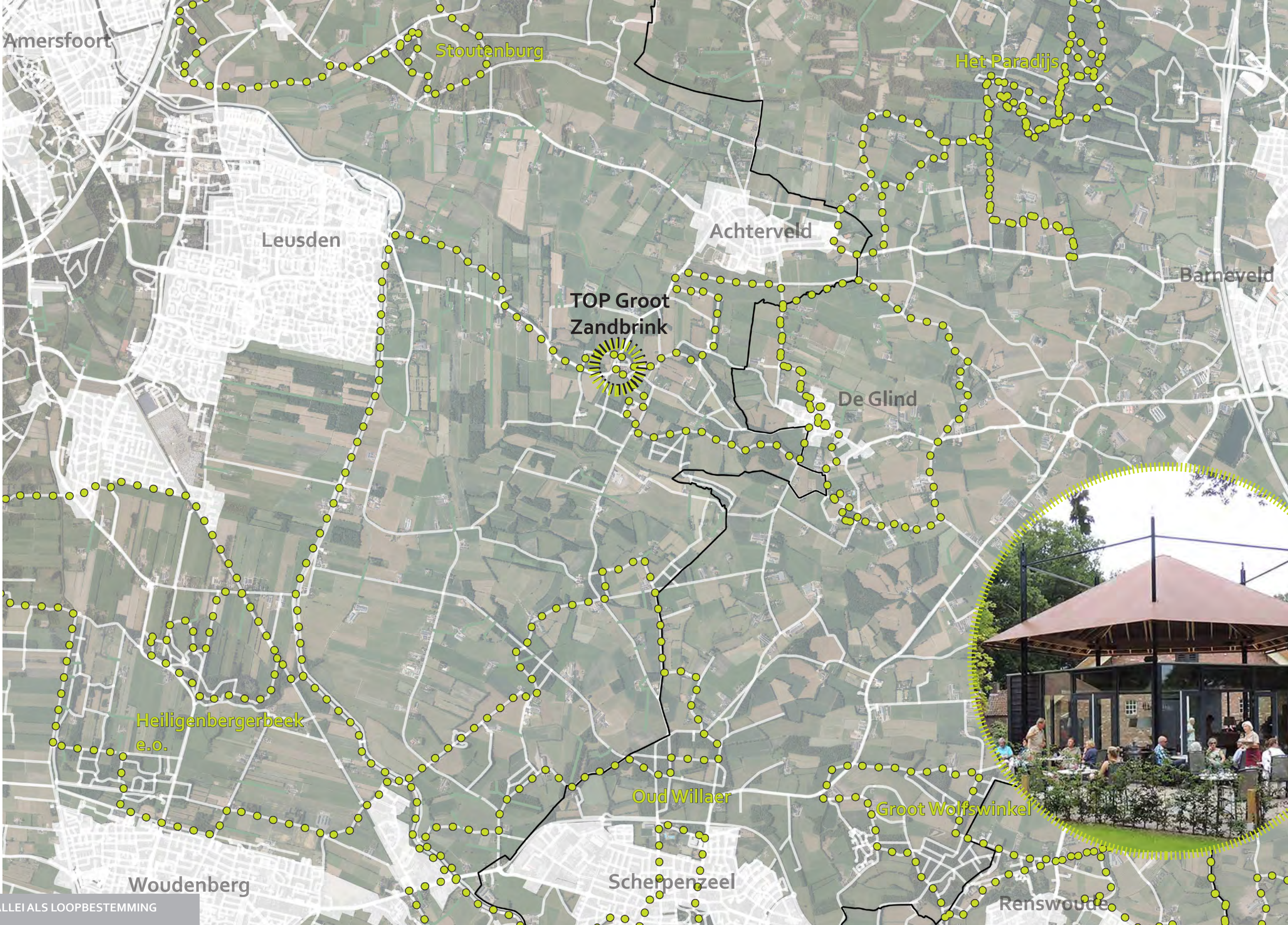
Hoeve Groot Zandbrink is een zogenaamde TOP, dat staat voor Toeristisch Overstap Punt. Een 'knooppunt' wa wandelroutes samen komen. Een TOP is goed bereikbaar per auto en beschikt over voldoende parkeergelegenheden, voor een kopje koffie en waar eventueel een oplaadpunt voor elektrische fietsen beschikbaar is. Ontdek welke wandel- en fietsroutes u kunt starten vanaf onze locatie. Hoeve Groot Zandbrink is ook een ideaal ontspannen en genieten van een kopje koffie of iets anders. [Download de brochure.](#)

WANDELROUTES

FIETSRoutes

Langs Hoeve Groot Zandbrink liggen diverse Klompenpaden. Kijk voor actuele info op www.klompenpaden.nl. Daarnaast zijn er ook nog andere,

Fietsroute Rondje
Startpunt: Asschat



'WANDELPADEN' IN DE VALLEI

Om kansen uiteen te zetten waarmee 'de Vallei' een sterkere loopbestemming kan worden, is het gebied rond TOP Groot Zandbrink voorbeeldig.

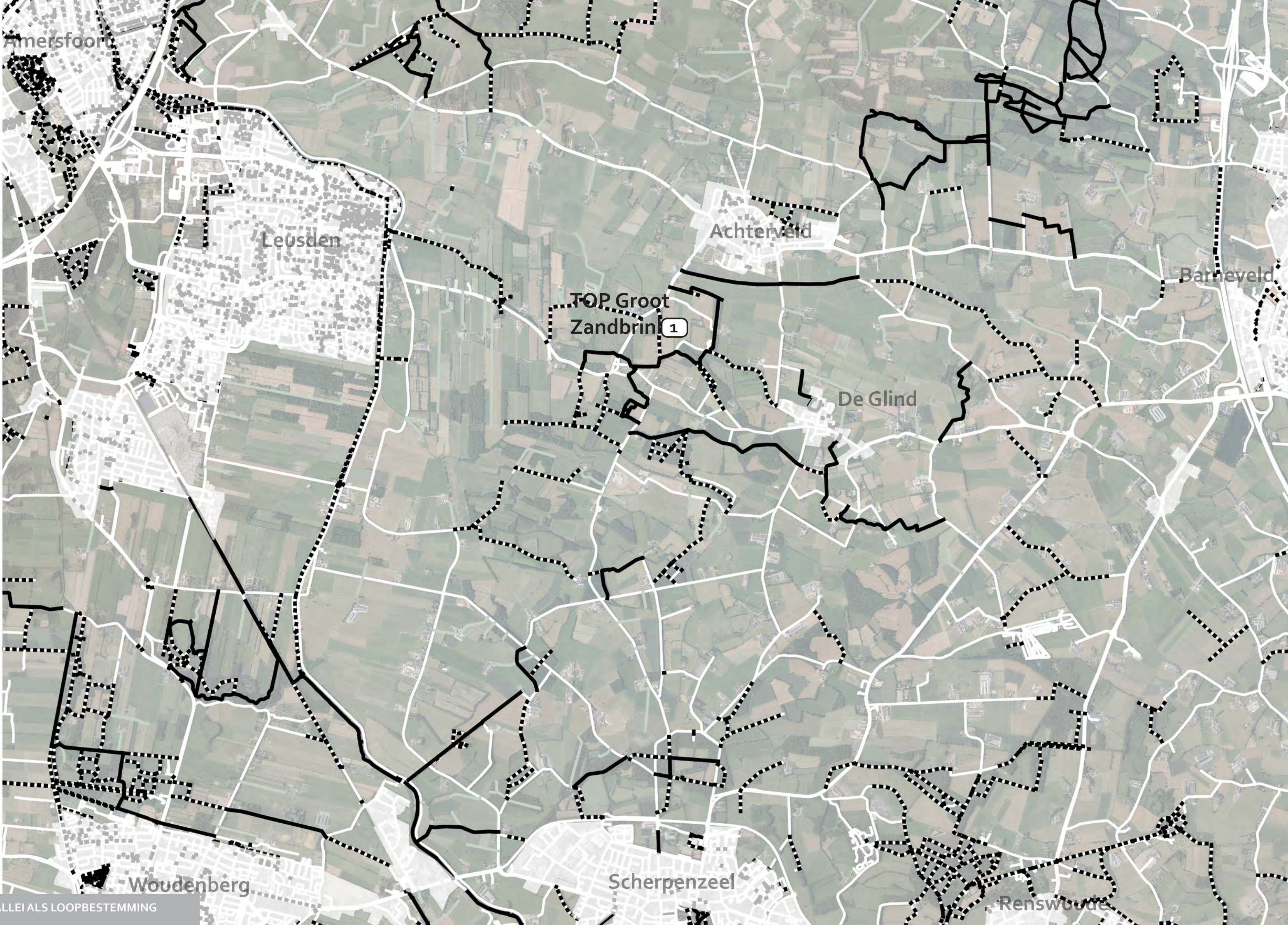
Van alle voetpaden die er in dit gebied zijn, is (naar schatting) iets minder dan de helft bewegwijzerd als Klompenpad. De klompenpaden gaan niet altijd over voetpaden, maar fietspaden of rustige (bestemmingsverkeer) autowegen kunnen ook aantrekkelijk zijn.

Voor de overige voetpaden geldt dat je 'het moet kennen'. Uiteraard kunnen mensen op (online) kaarten zien waar zich paden bevinden, maar deze tonen vaak niet of ze ook openbaar toegankelijk zijn. Het kunnen ook erf-toegangen zijn of paden in prive-gebieden. Zeker rond de TOP Groot Zandbrink zijn veel van dergelijke voetpaden te vinden.

Voetpad, onderdeel van klompenpad routes



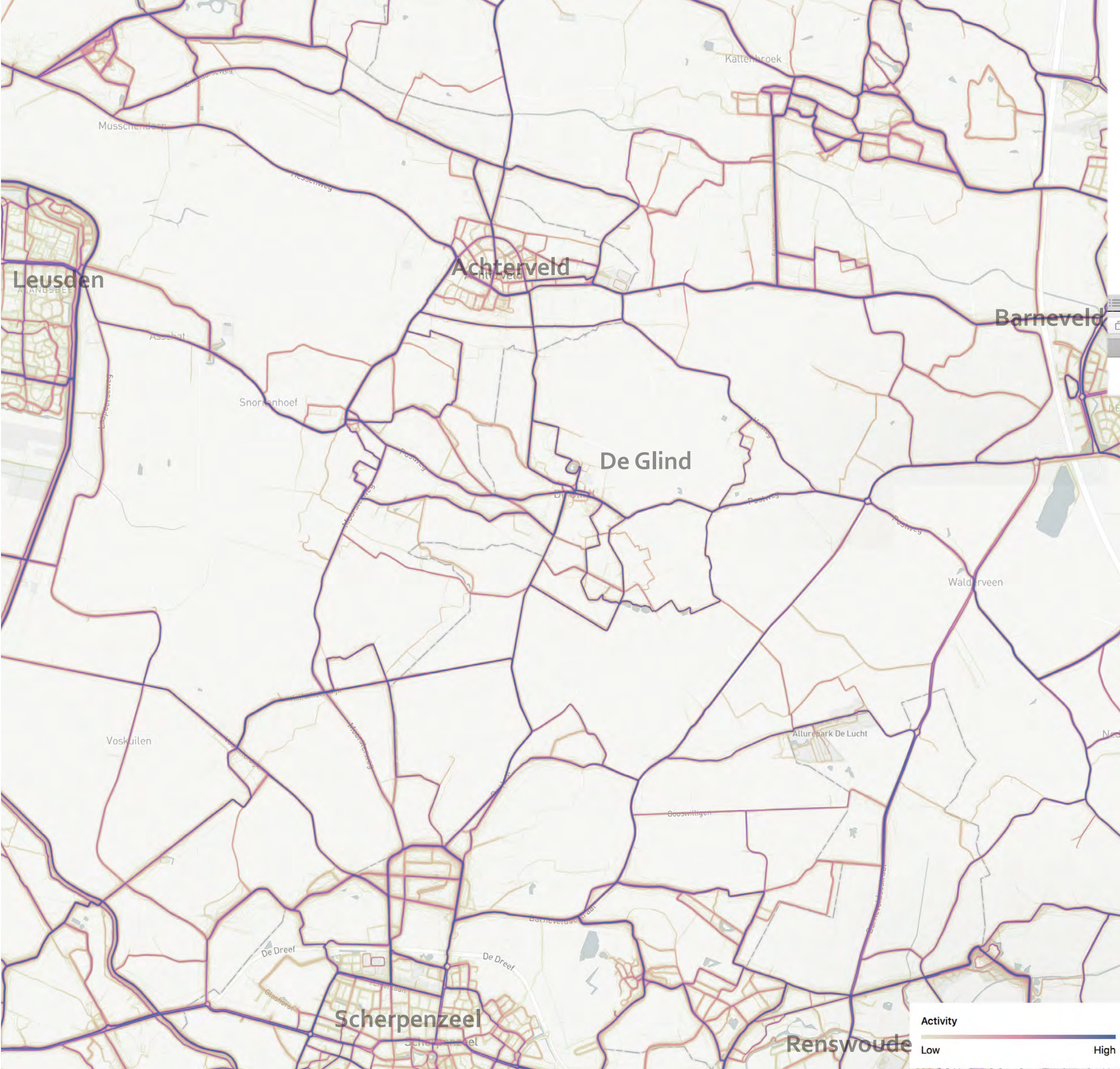
Voetpad, geen onderdeel van klompenpaden



WANDEL GEBRUIK IN DE VALLEI

STAVA Heatmap

In de Strava heatmaps kan herkend worden dat de bewegwijzerde klompenpaden zeker belopen worden. Het beeld geeft een indicatie van gebruiksintensiteit door wandelaars en hardlopers. In dit geval komt het beeld uit het online ‘Strava Dashboard’, een kaart die Strava zelf toont. Hoewel hierin de kleurintensiteit niet aan waardes/aantal passages gekoppeld is (zoals wel het geval was in voorgaande heatmaps), is hier wel een indicatie van gebruik zichtbaar over een wat langere periode. Bovendien toont het ook gebruik bij lage waardes.



WANDEL GEBRUIK IN DE VALLEI

STAVA Heatmap

Indien we daar de trajecten van de klompenpaden omkaderen, is helder zichtbaar dat deze routes gevonden en belopen worden.

Voetpad, onderdeel van Klompenpad routes



WANDEL GEBRUIK IN DE VALLEI

STAVA Heatmap

Maar een contrast tekent zich af wanneer we de overige wandelpaden omkaderen. Deze worden aanzienlijk minder vaak belopen. Boven Scherpenzeel en Renswoude worden diverse looppaden wel goed benut. Maar dit zijn dan ook de bekende loopbossen, direct naast de woonkernen. Die zullen ook met name door de bewoners van Scherpenzeel en Renswoude zelf gezien worden als loopgebied.

Het is een sterke indicatie dat in een (agrarisch) gebied zoals rond TOP Groot Zandbrink, bewegwijzering zeer waardevol is om paden goed te kunnen vinden. Daarmee suggereert het ook dat lopers niet eenvoudig de toegankelijkheid van de overige voetpaden weten in te schatten.

Voetpad, geen onderdeel van klompenpaden



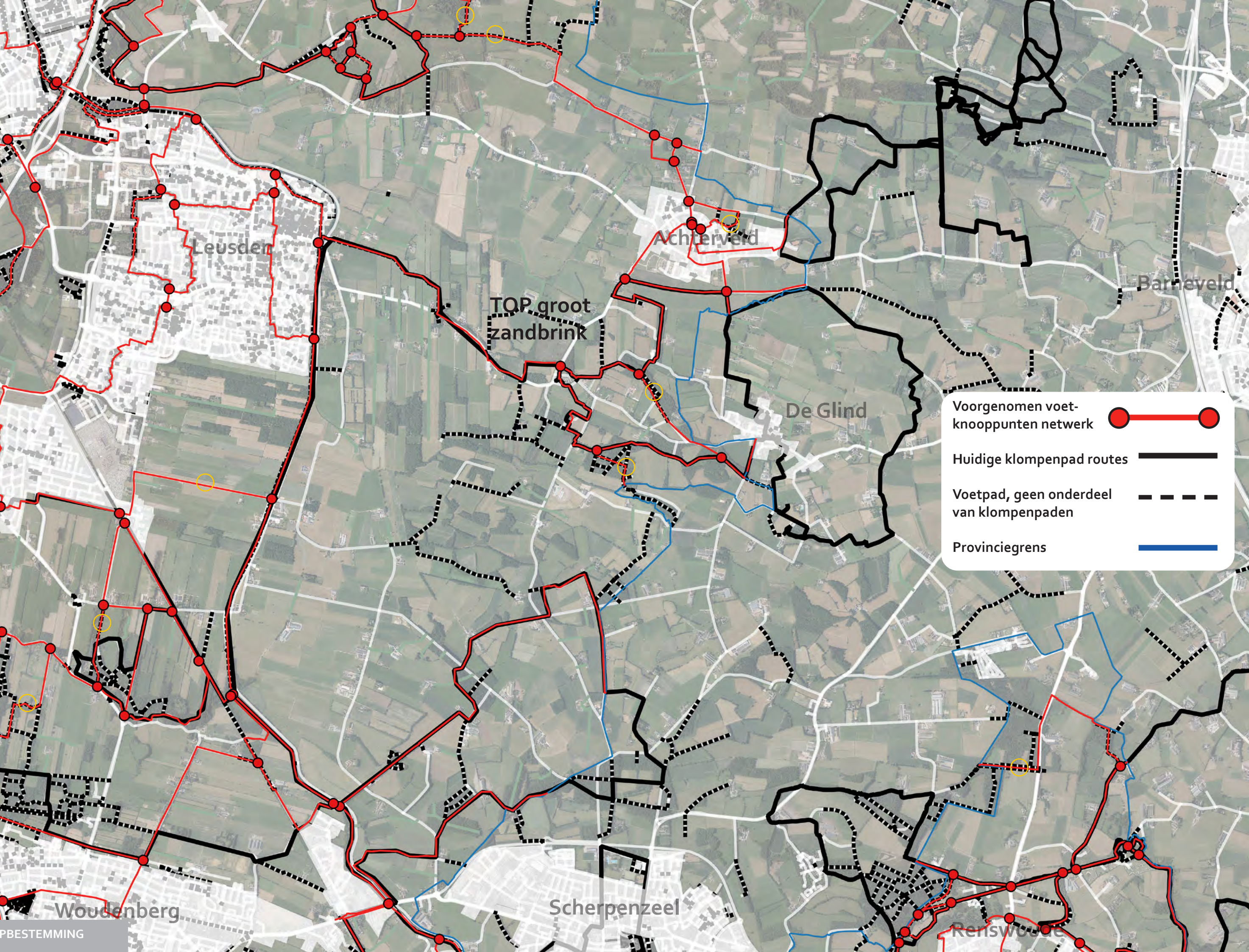
KNOOPPUNTEN NETWERK

Wat betreft bewegwijzerde wandelroutes wordt er in het gebied 'de Vallei' waarschijnlijk op relatief korte termijn een **knooppunten netwerk** toegevoegd voor wandelaars (initiatief van oa routebureau en betreffende gemeentes). Dat is een mooie stap omdat:

- door dit netwerk diverse klompenpadroutes aan elkaar gekoppeld worden.
- het benadrukt dat dit een (wandel)gebied is, en het benadrukt de eenheid en verbondenheid daarvan
- het wandelaars in staat stelt om op eigen initiatief, af te wisselen in routes
- het vereist dat Utrecht en Gelderland een gezamenlijke/ eenduidig/doorlopend netwerk ontwikkelen.
- dit een kans biedt om voetpaden te bewegwijzeren die nu nog niet duidelijk openbaar toegankelijk zijn.

Dit netwerk is in onze optiek een eerste goede stap; maar benut nog niet volledig/voldoende de potentie die het gebied heeft als (toekomstige) wandelbestemming.

- Het netwerk gaat voornamelijk over bestaande klompenpaden. De stukken die toegevoegd worden in dit bewegwijzerde netwerk, lopen ook best vaak over 'gewone autowegen'. Er zijn ook enkele voetpaden die opgenomen worden (○), maar er blijven nog steeds ook heel veel voetpaden (en rustige autowegen) over die mogelijk toegankelijk zijn, of dat gemaakt kunnen worden. Dit is zeker rond Hoeve Groot Zandbrink het geval. Daar ontstaat ook op basis van het knooppunten netwerk nog niet een hoeveelheid en dichtheid aan herkenbaar-toegankelijke wandelpaden die dat centrale gebied tot een echte wandelbestemming zouden maken.
- Tevens ontbreken op basis van dit beoogde netwerk nog koppelingen tussen verschillende deelgebieden, omdat het netwerk ophoudt bij de Provinciegrens (die in dit gebied nogal grillig is). De intentie om ook buiten de provinciegrenzen te verbinden is er overigens wel, maar de exacte gekozen routetrajecten zijn ons nog niet bekend.
- Er blijven in dit gebied een aantal hele grote, volledig ontoegankelijke 'mazen' bestaan. Plannen om nieuwe wandelpaden toe te voegen, of cruciale 'missing links' te verbinden, zijn afhankelijk van gesprekken met landeigenaren.



STRATEGIEËN VOOR UITBREIDING VOETPADENNETWERK

Een verdere inventarisatie van de aard en vertoning van deze routes bevestigt dat er juist in het centrale gebied rond TOP Groot Zandbrink, veel paden lijken te bestaan, waar met relatieve eenvoud het wandelgebied 'uitgebreid' kan worden. Voornamelijk omdat de openbaarheid van routes zich hier nog niet makkelijk laat herkennen. Er bestaan in dit gebied vele tinten van toegankelijkheid. Dit kan op basis van verschillende strategieën:

1. Breng, zowel in online kaarten/ routeplanners als op kaarten ter plaatse (TOP), in kaart wat het bewandelbare netwerk is.

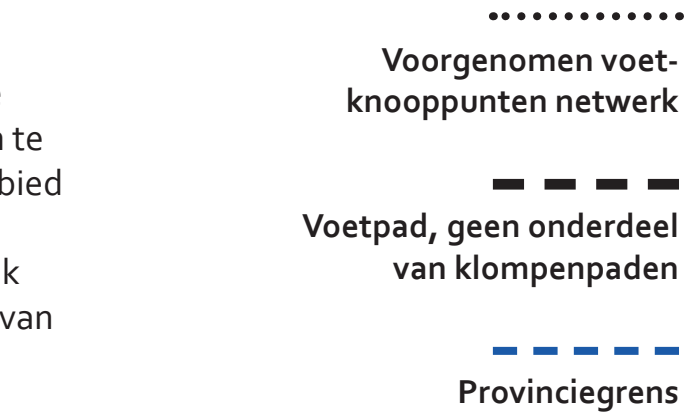
De meest basale 'interventie' is simpelweg het in kaart brengen welke paden nu feitelijk te voet toegankelijk zijn, en dit in zowel online kaart, topografische kaarten en recreatieve kaarten duidelijk te maken. Veel lopers kunnen daarmee zelf al uit de voeten.

2. Inventariseer of toegankelijkheid (zichtbaar) gemaakt kan worden:

Ook kan fysiek, ter plekke de toegankelijkheid duidelijk gemaakt kan worden. Door onjuiste borden weg te halen, entrees beter herkenbaar openbaar te maken, of door ruiterspaden (waar veilig overzicht is) ook voor voetgangers toegankelijk te maken.

3. Zoek naar verbinding tussen de kleine 'missing links' in het netwerk.

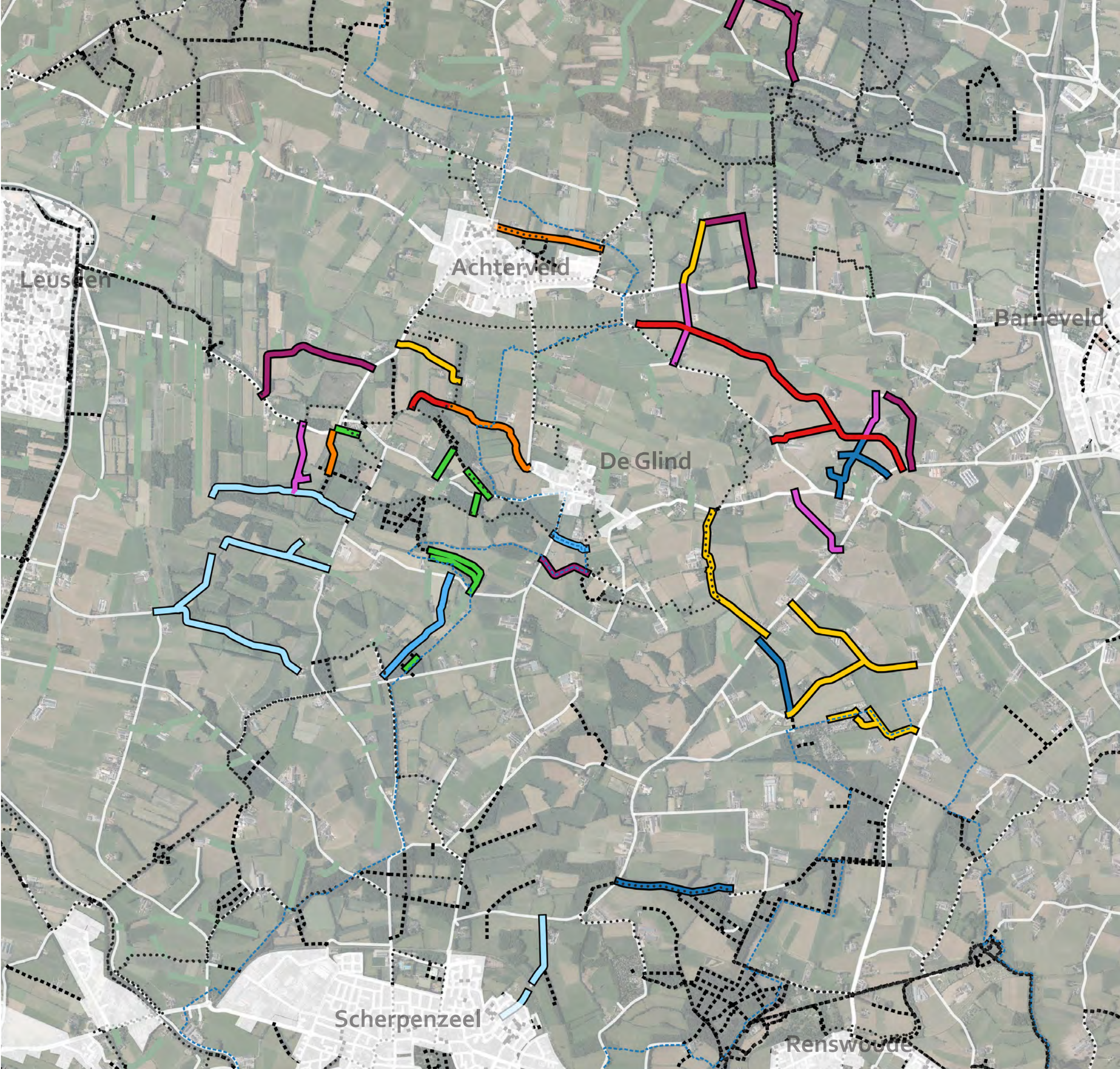
Vervolgens kan gezocht worden naar het daadwerkelijk toevoegen van nieuwe verbindingen. Er zijn diverse plekken waar dit eerder gaat over een korte 'missing link' dan over grote afstanden van nieuwe paden.



Het kan, maar het pad bestaat niet op de kaart (OSM).
Het kan en mag, maar je kunt ter plekke niet herkennen of het mag/kan.
Het kan niet, maar het pad bestaat wel op de OSM.

Het kan en mag, maar het lijkt niet te kunnen (onjuist doodlopend bord)
Het kan en mag officieel gezien wel (voorzover wij kunnen bepalen), maar het lijkt niet te mogen 'eigen weg'.
Het kan, maar het lijkt niet te mogen (door een erf bijvoorbeeld)
Het kan en mag, maar toegang ligt achter een drukke weg
Reeds alleen te paard (en niet te voet)

Het lijkt te kunnen en mogen, maar het leidt nergens heen (loopt dood)

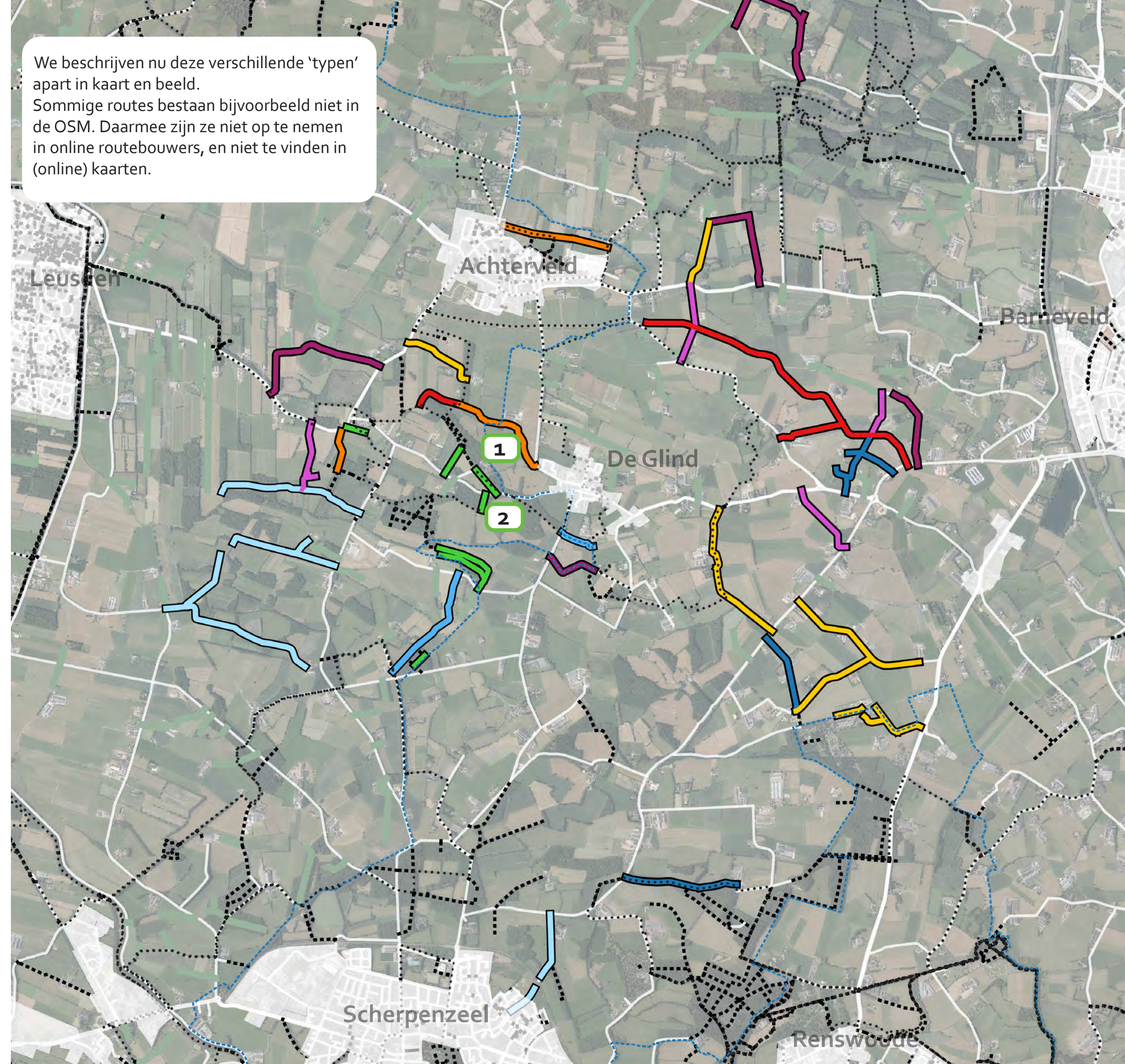


Het kan, maar het pad bestaat niet op de kaart (OSM).
Dus op voorhand onvindbaar. Vaak ter plekke ook lastig zichtbaar.



DE VALLEI ALS LOOPBESTEMMING

We beschrijven nu deze verschillende 'typen' apart in kaart en beeld.
Sommige routes bestaan bijvoorbeeld niet in de OSM. Daarmee zijn ze niet op te nemen in online routebouwers, en niet te vinden in (online) kaarten.

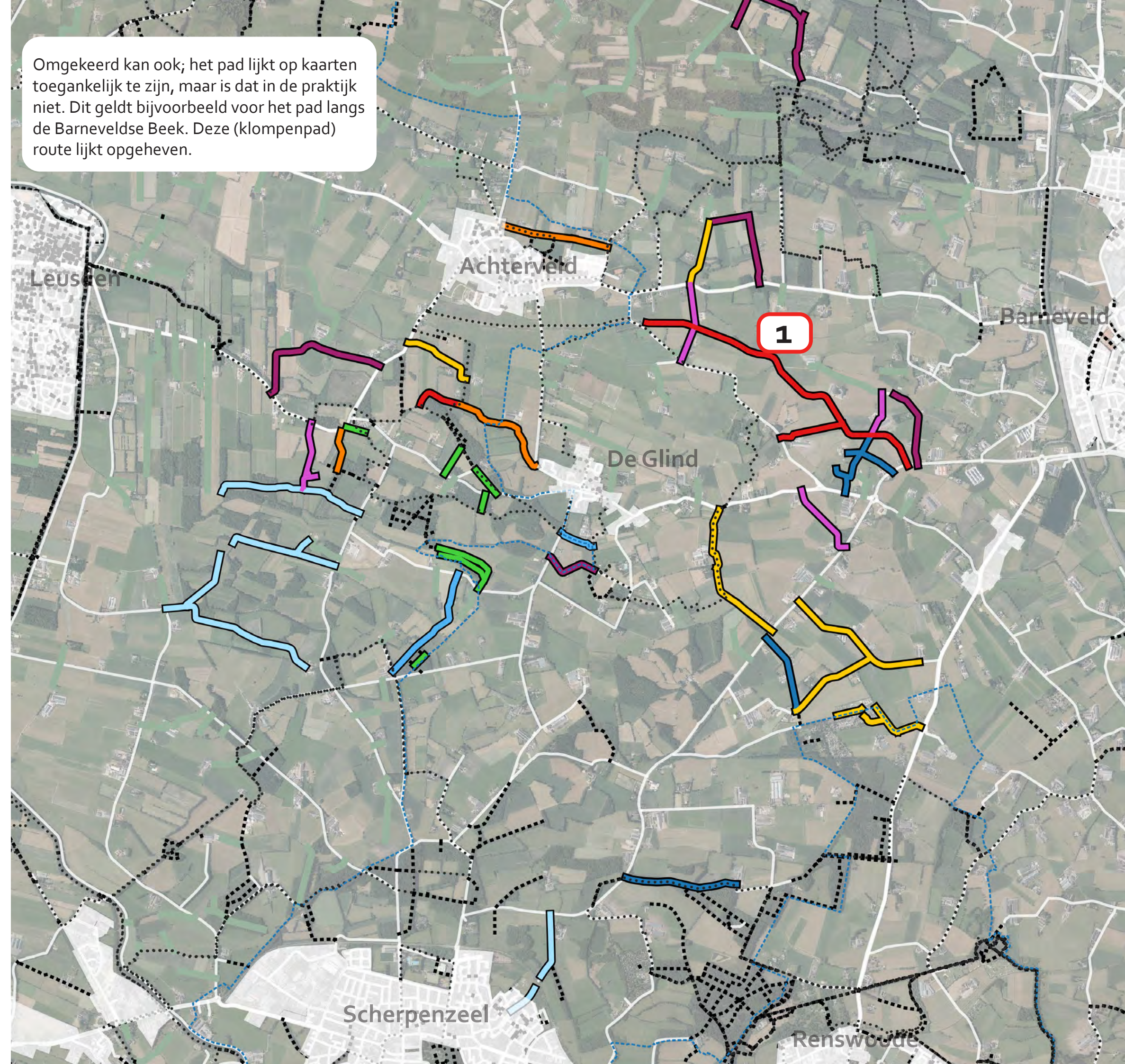


Het kan niet, maar het pad bestaat wel op de kaart (OSM).
Dus stelt in realiteit teleur.



DE VALLEI ALS LOOPBESTEMMING

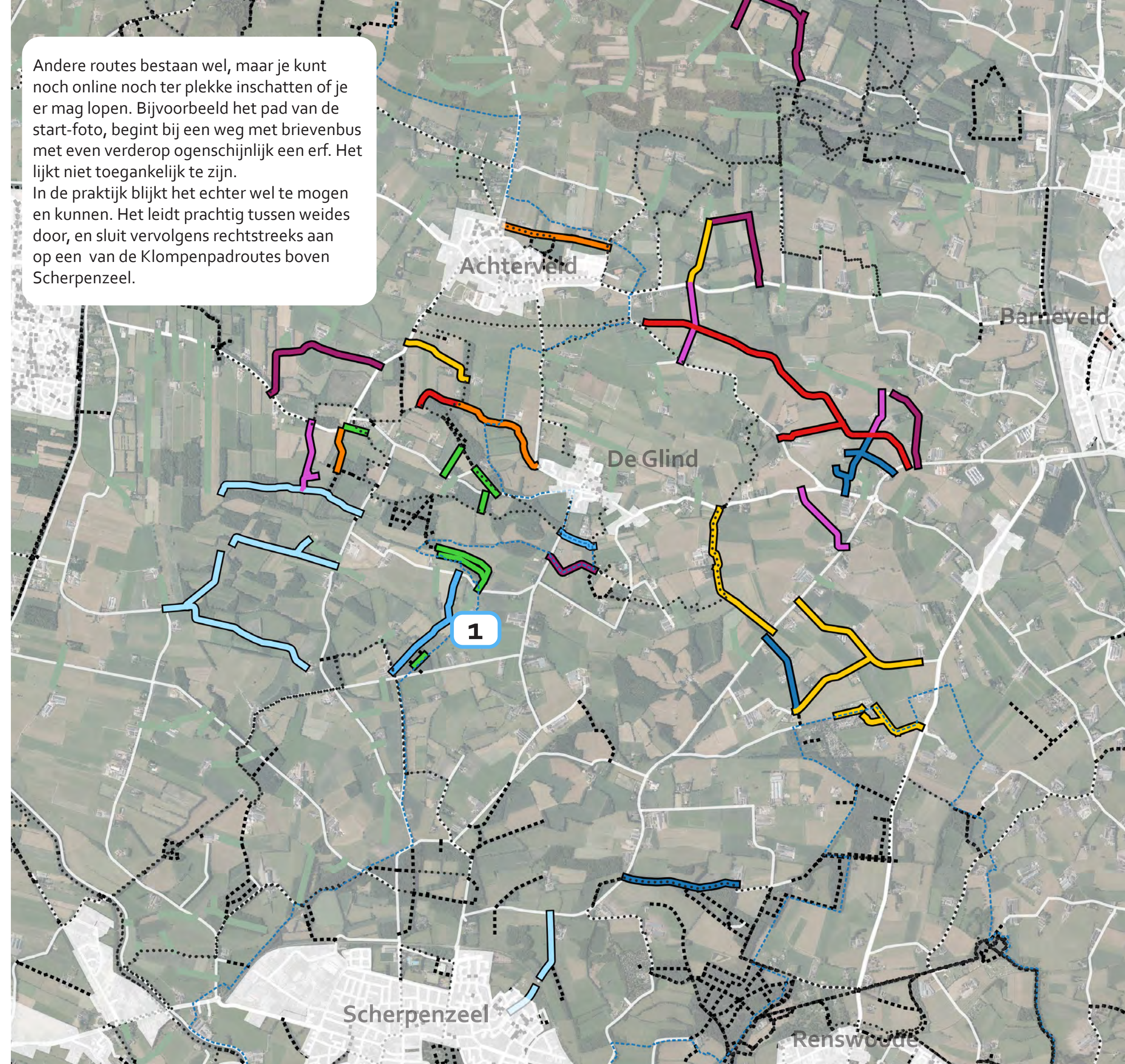
Omgekeerd kan ook; het pad lijkt op kaarten toegankelijk te zijn, maar is dat in de praktijk niet. Dit geldt bijvoorbeeld voor het pad langs de Barneveldse Beek. Deze (klompenpad) route lijkt opgeheven.



Het kan en mag, maar je kunt ter plekke niet herkennen of het mag/kan.



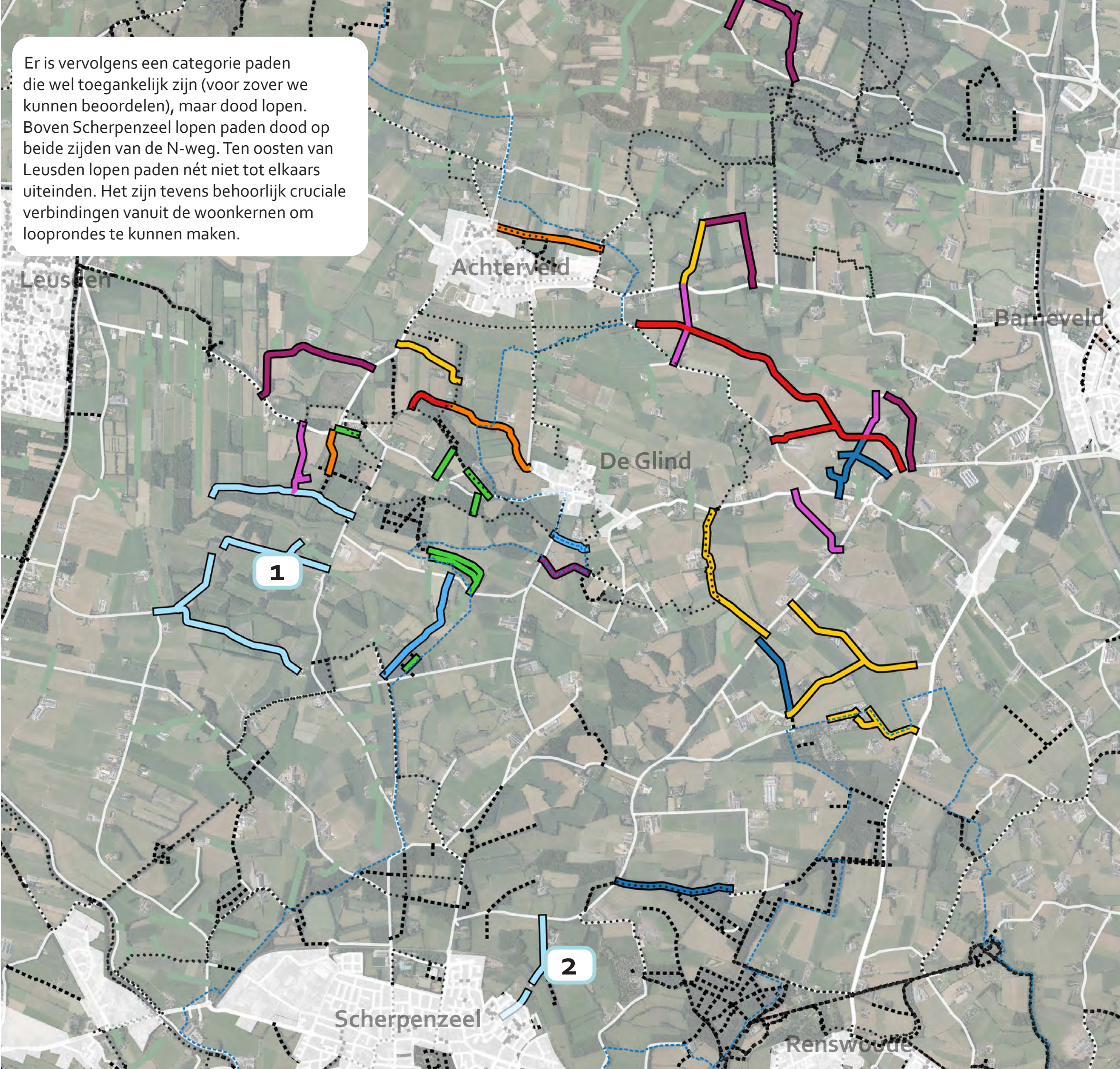
Andere routes bestaan wel, maar je kunt noch online noch ter plekke inschatten of je er mag lopen. Bijvoorbeeld het pad van de start-foto, begint bij een weg met brievenbus met even verderop ogenschijnlijk een erf. Het lijkt niet toegankelijk te zijn. In de praktijk blijkt het echter wel te mogen en kunnen. Het leidt prachtig tussen weides door, en sluit vervolgens rechtstreeks aan op een van de Klompenpadroutes boven Scherpenzeel.



Het kan en mag, maar het leidt nergens heen



DE VALLEI ALS LOOPBESTEMMING

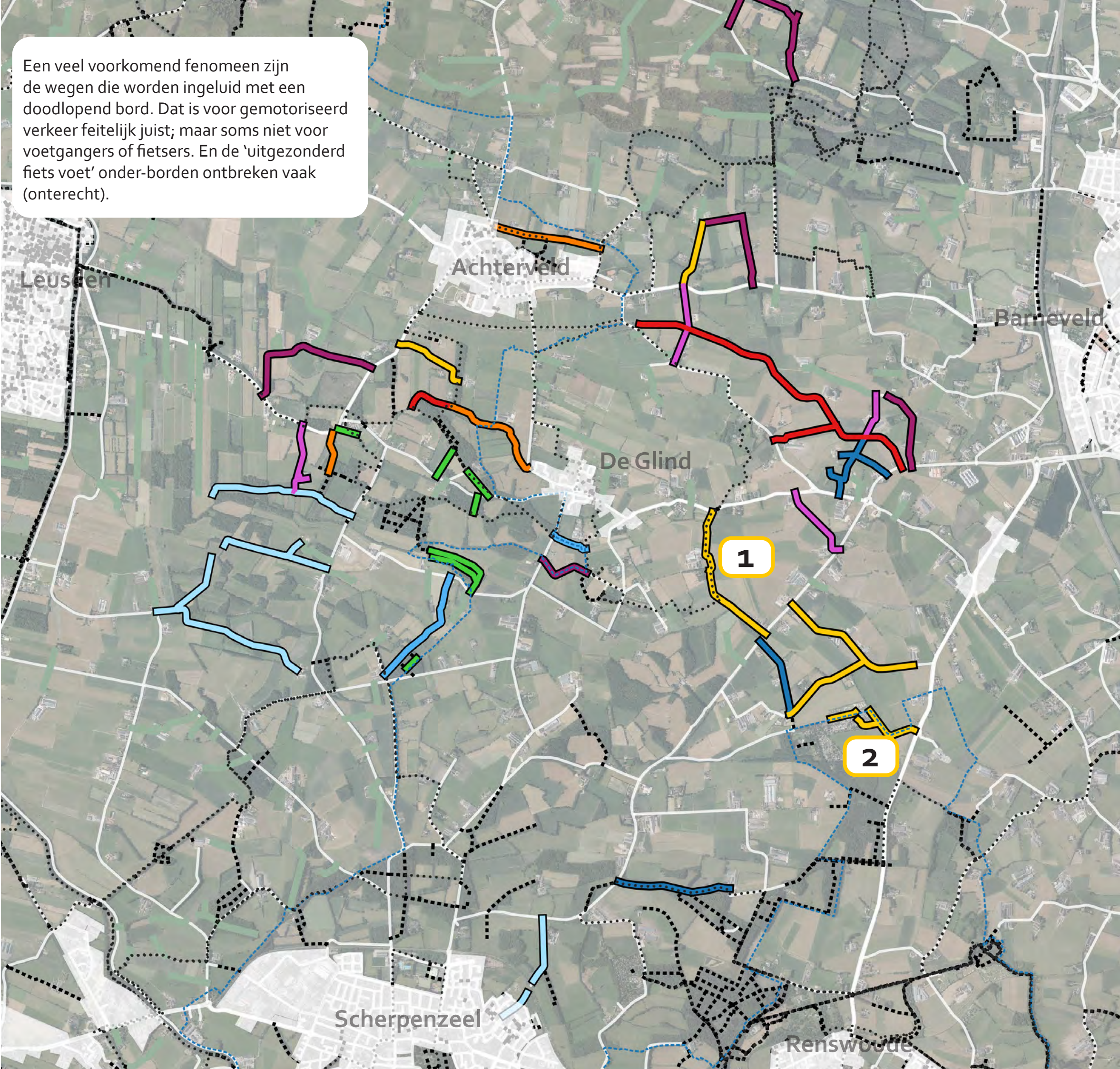


Het kan en mag, maar het lijkt niet te kunnen
(onjuist doodlopend bord)



2

Een veel voorkomend fenomeen zijn de wegen die worden ingeluid met een doodlopend bord. Dat is voor gemotoriseerd verkeer feitelijk juist; maar soms niet voor voetgangers of fietsers. En de 'uitgezonderd fiets voet' onder-borden ontbreken vaak (onterecht).

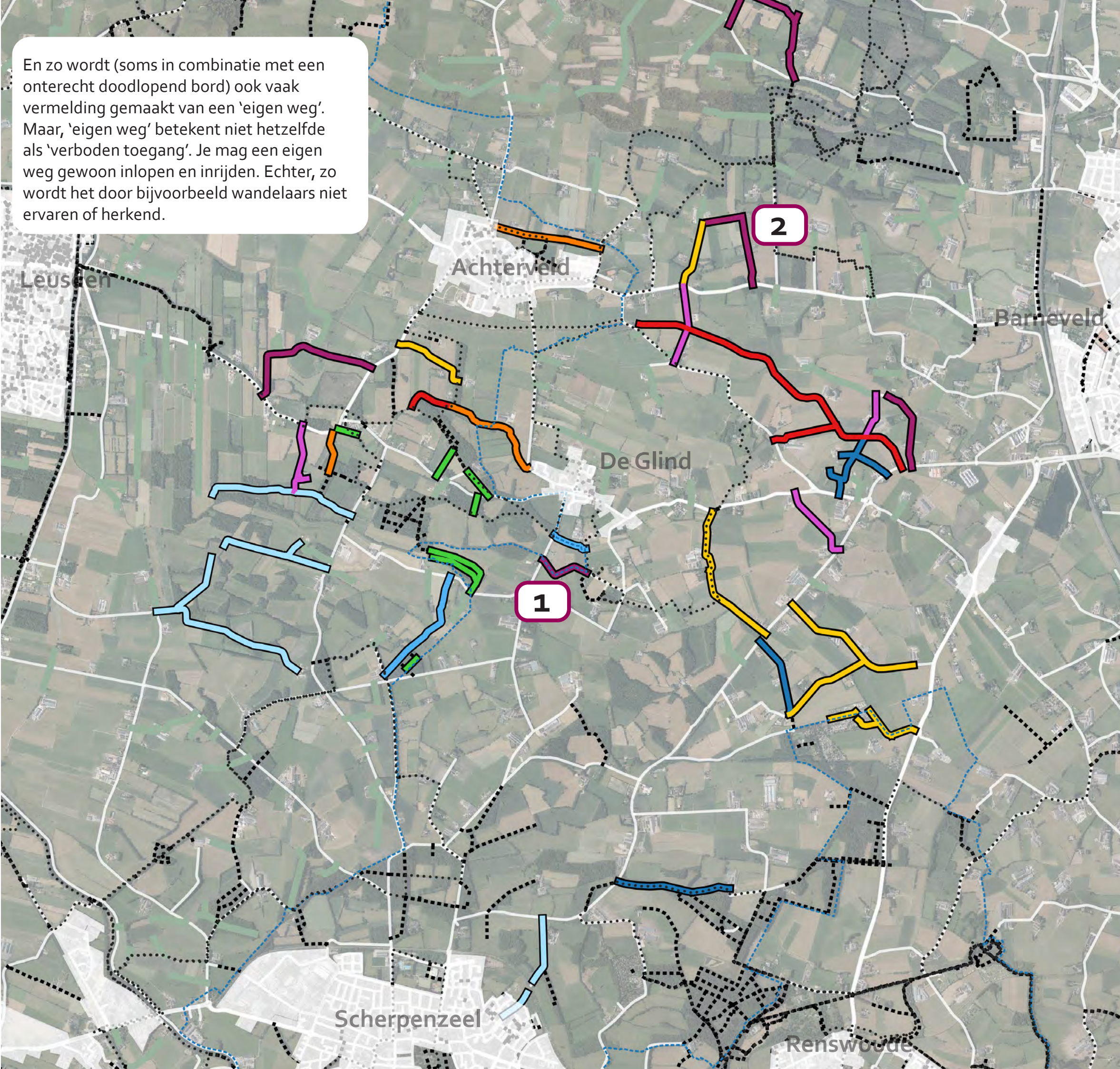


Het kan en mag (volgens ons) officieel gezien wel,
maar het lijkt niet te mogen 'eigen weg'



DE VALLEI ALS LOOPBESTEMMING

En zo wordt (soms in combinatie met een onterecht doodlopend bord) ook vaak vermelding gemaakt van een 'eigen weg'. Maar, 'eigen weg' betekent niet hetzelfde als 'verboden toegang'. Je mag een eigen weg gewoon inlopen en inrijden. Echter, zo wordt het door bijvoorbeeld wandelaars niet ervaren of herkend.

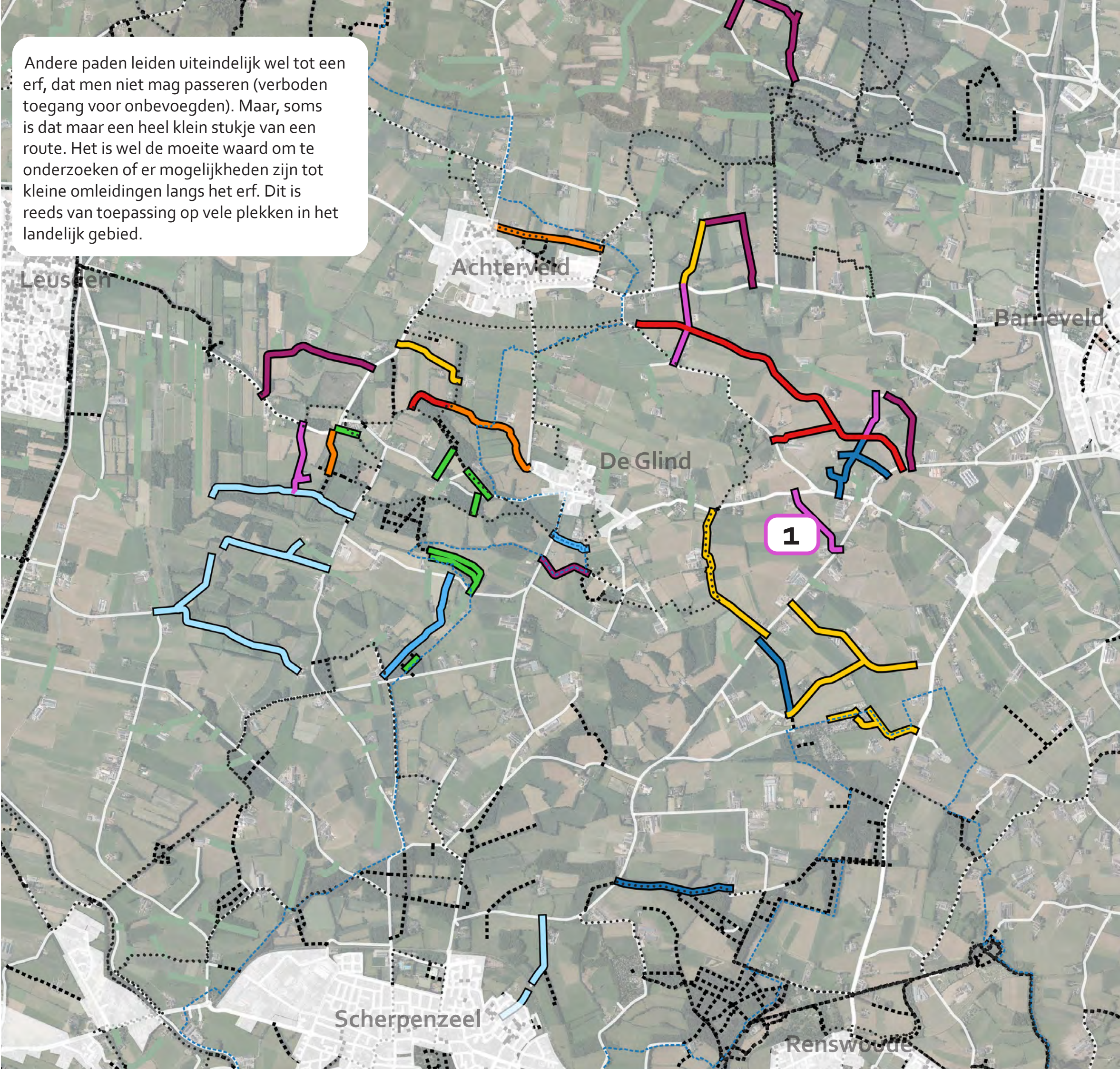


Het lijkt te kunnen, maar het eindigt op een erf



DE VALLEI ALS LOOPBESTEMMING

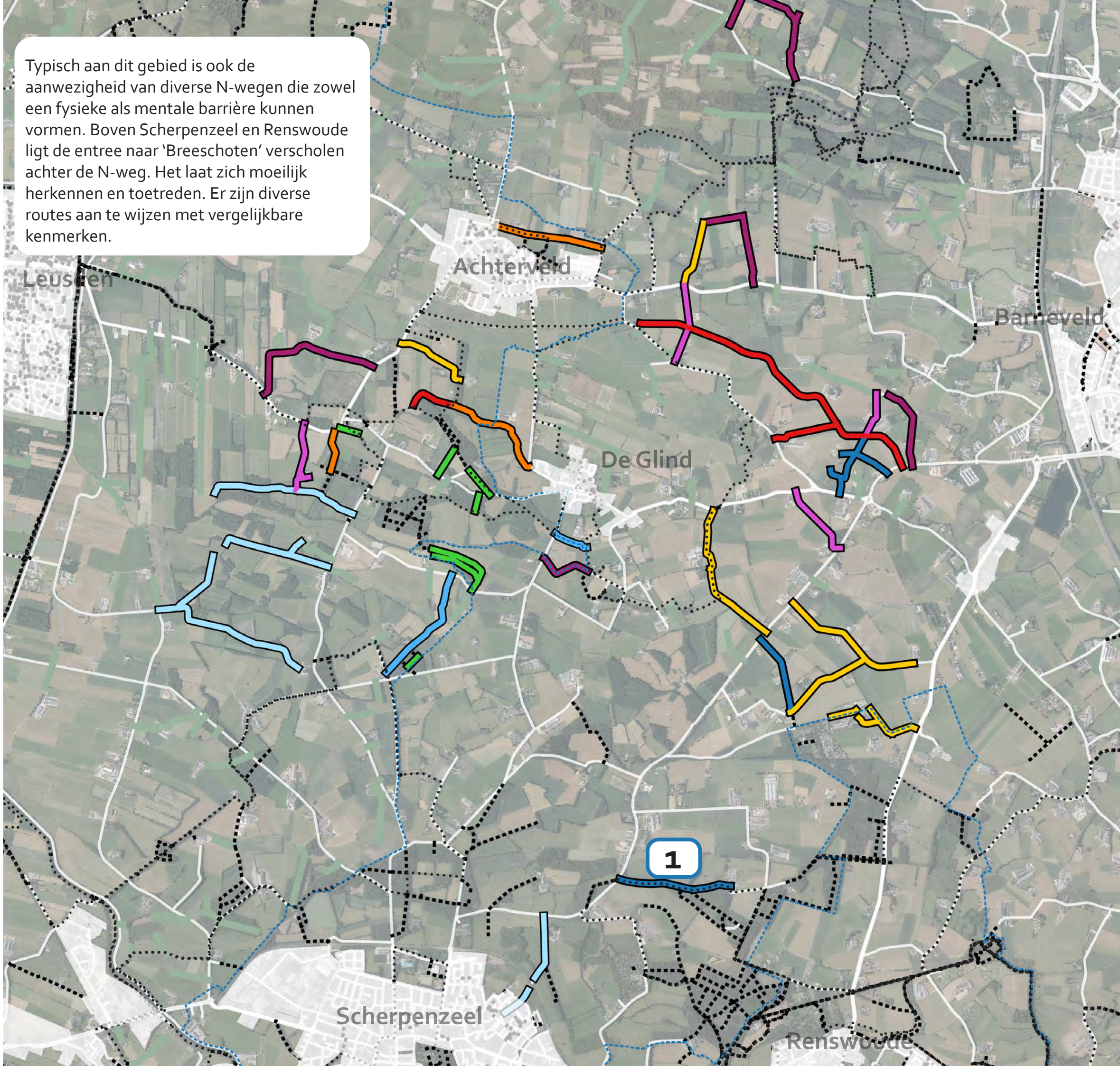
Andere paden leiden uiteindelijk wel tot een erf, dat men niet mag passeren (verboden toegang voor onbevoegden). Maar, soms is dat maar een heel klein stukje van een route. Het is wel de moeite waard om te onderzoeken of er mogelijkheden zijn tot kleine omleidingen langs het erf. Dit is reeds van toepassing op vele plekken in het landelijk gebied.



Het kan en mag, maar de entree ligt (slecht herkenbaar) achter de drukke weg



DE VALLEI ALS LOOPBESTEMMING



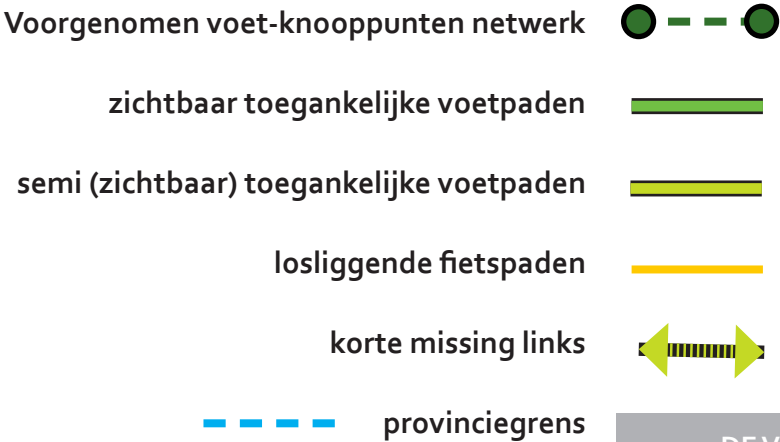
EEN UITGEBREID VOETPADENNETWERK

Alle getoonde **groene (en groene)** paden zouden als looppaden aangemerkt kunnen worden, waarvan de **gestippelde groene** paden ook onderdeel zijn van het bewegwijzerde 'knooppuntennetwerk'. Het is zeer wenselijk dat ook de provincie Gelderland daarbij aansluit om tot een doorgaand netwerk te komen, zowel qua bewegwijzering als de toegankelijkheid van fysieke looppaden.

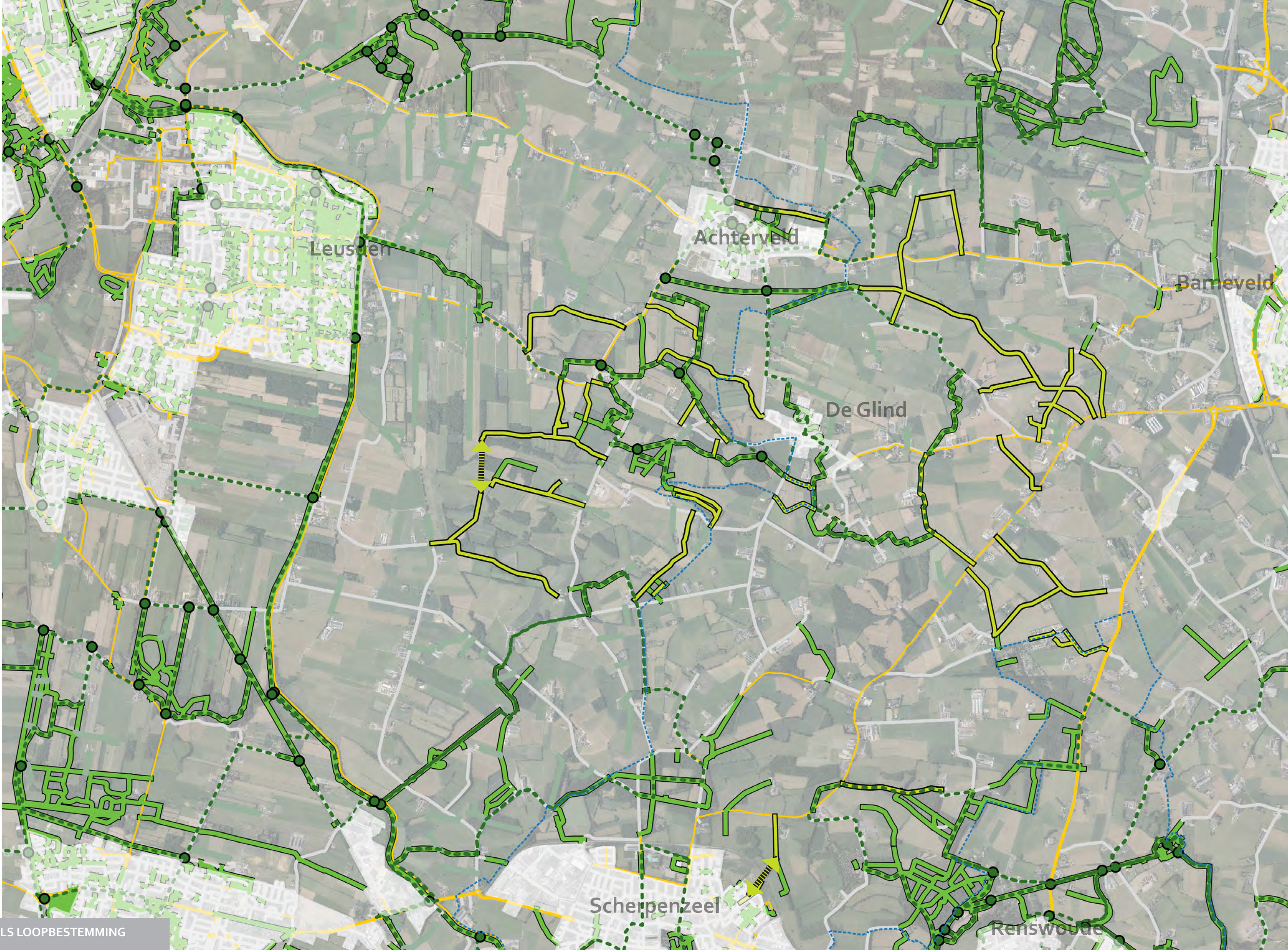
Zeker in het gebied rond TOP Groot Zandbrink is dit een dicht netwerk. Het zou dan echt gekenmerkt kunnen worden als een loopgebied. Waar je per fiets, OV of auto heen beweegt, in de wetenschap dat er ter plekke allerlei mogelijk wandelingen te maken zijn. Dat zou zeker het geval zijn als in het gebied rond de Moosterbeek, enkele korte missing links toegevoegd zouden worden. Het gebied kan juist bij rustzoekende wandelaars (online) gepromoot worden. Het kan bijvoorbeeld ook in de druktemonitor worden opgenomen.

Uiteraard is het daarna(ast) altijd interessant om ook echt volledig nieuwe wandelpaden te ontwikkelen. Maar wat we hier in de eerste plaats duidelijk willen maken, is dat er al een heel groot verschil gemaakt zou kunnen worden, zonder dit te doen.

Bij een verdere zoektocht naar het toevoegen van nieuwe paden, zijn zeker de grote ontoegankelijke 'mazen' van het landschap interessant. Zeker direct ten oosten van Leusden zijn deze aanwezig. Vanuit puur recreatief oogpunt zijn dergelijk grote mazen niet wenselijk, maar er spelen uiteraards meer belangen. Het is niet noodzakelijk om overal een heel dicht netwerk te realiseren, maar in de 'grote mazen' kan één route wel een enorm verschil maken in mogelijkheden van looproutes.



DE VALLEI ALS LOOPBESTEMMING



UITBREIDEN MET GEPASTE FACILITEITEN

De herkenbaarheid en kwaliteit van dit 'wandelgebied' kan daarbij nog vergroot worden door het toevoegen van bijbehorende faciliteiten. Dat hoeft niet overmatig; grote nieuwe parkeergelegenheden zijn waarschijnlijk niet eens nodig, niet elke erkende startplek hoeft een 'TOP' te zijn. Bij de dorpscentra Achterveld en de Glind zijn diverse parkeerplaatsen, rond TOP Groot Zandbrink ook (evt ook bij restaurant Chardonnay). Maar ook kleine faciliteiten veraangenamen het lopen, en bevestigen het bestaan van een wandelgebied.

- goede fietsenstallingen

Bij erkende startpunten, om te stimuleren dat mensen vanuit Leusden, Amersfoort en Barneveld met de fiets naar dit gebied komen. Denk aan mooie natuurlijk overkapte fietsenstallingen (een dure elektrische fiets staat bij voorkeur droog), waar fietsen goed op slot kunnen, met laadmogelijkheden voor elektrische fietsen.

- informatiepanelen/kaarten

Waar het gehele bewandelbare netwerk op aangegeven staat (niet alleen de knooppunten).

- watertaps

Juist ook bij de fietsenstallingen en erkende beginpunten.

- zitgelegenheden

Bij mooie uitzichten, en rustige plekken

Voorgenomen voet-knooppunten netwerk

zichtbaar toegankelijke voetpaden

semi (zichtbaar) toegankelijke voetpaden

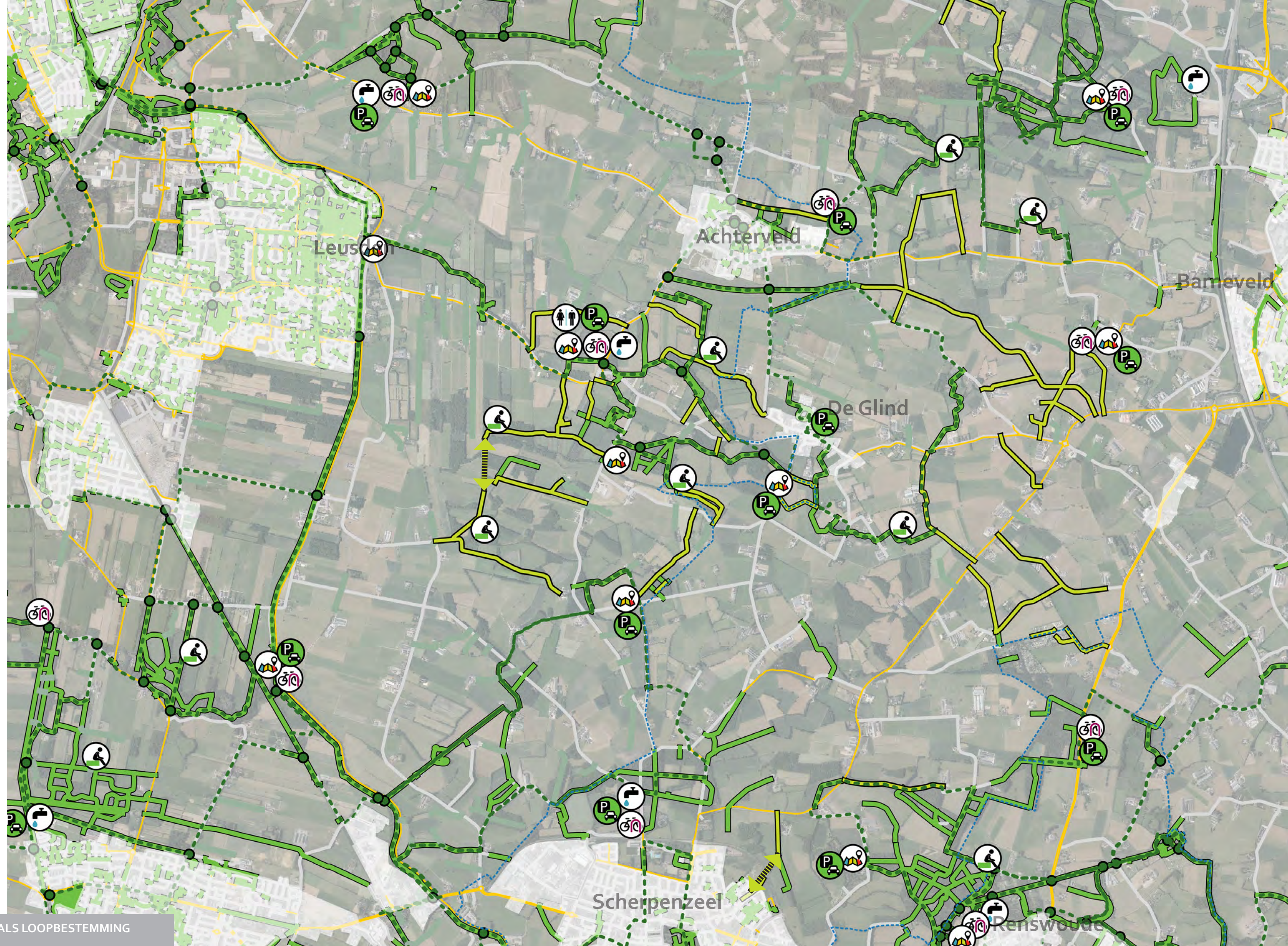
losliggende fietspaden

korte missing links

provinciegrens



DE VALLEI ALS LOOPBESTEMMING



VERBONDEN MET BESTEMMINGEN

Juist de bestaande recreatief/toeristische bestemmingen in zowel de dorpen als het landschap kunnen opgenomen worden in het wandelnetwerk. De lokale ondernemers profiteren daarvan, en het geeft boeren kans om recreatief/toeristische nevenactiviteiten te organiseren. Het gebied rond TOP Groot Zandbrink is een centrale schakel tussen diverse omliggende gebieden. Verbindingsroutes kunnen het mogelijk maken om ook langere afstandswandelingen via verschillende loopgebieden te maken. Zodanig versterken de loopgebieden elkaars recreatieve/toeristische waarde.

- **Dorpscentra**

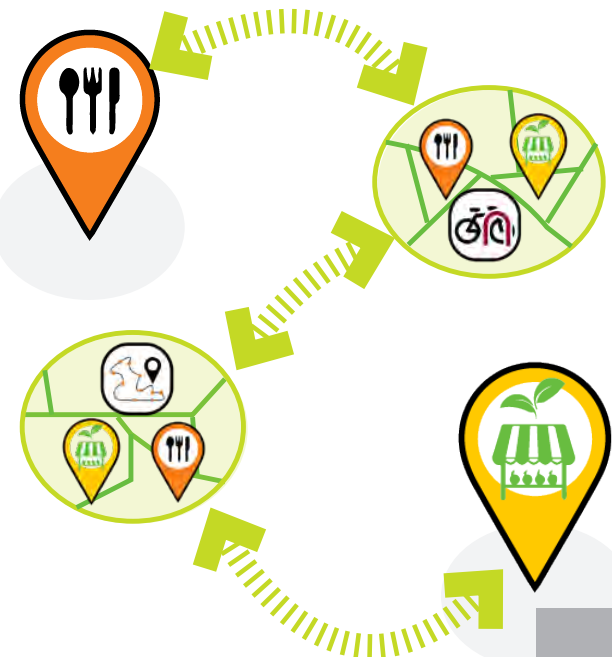
Juist de kleinere dorpscentra in dit gebied hebben een zekere charme (De Glind), maar ook Scherpenzeel, Renswoude en Woudenberg hebben centra die relatief dicht bij het landelijk gebied liggen.

- **Wandel/ recreatiegebieden**

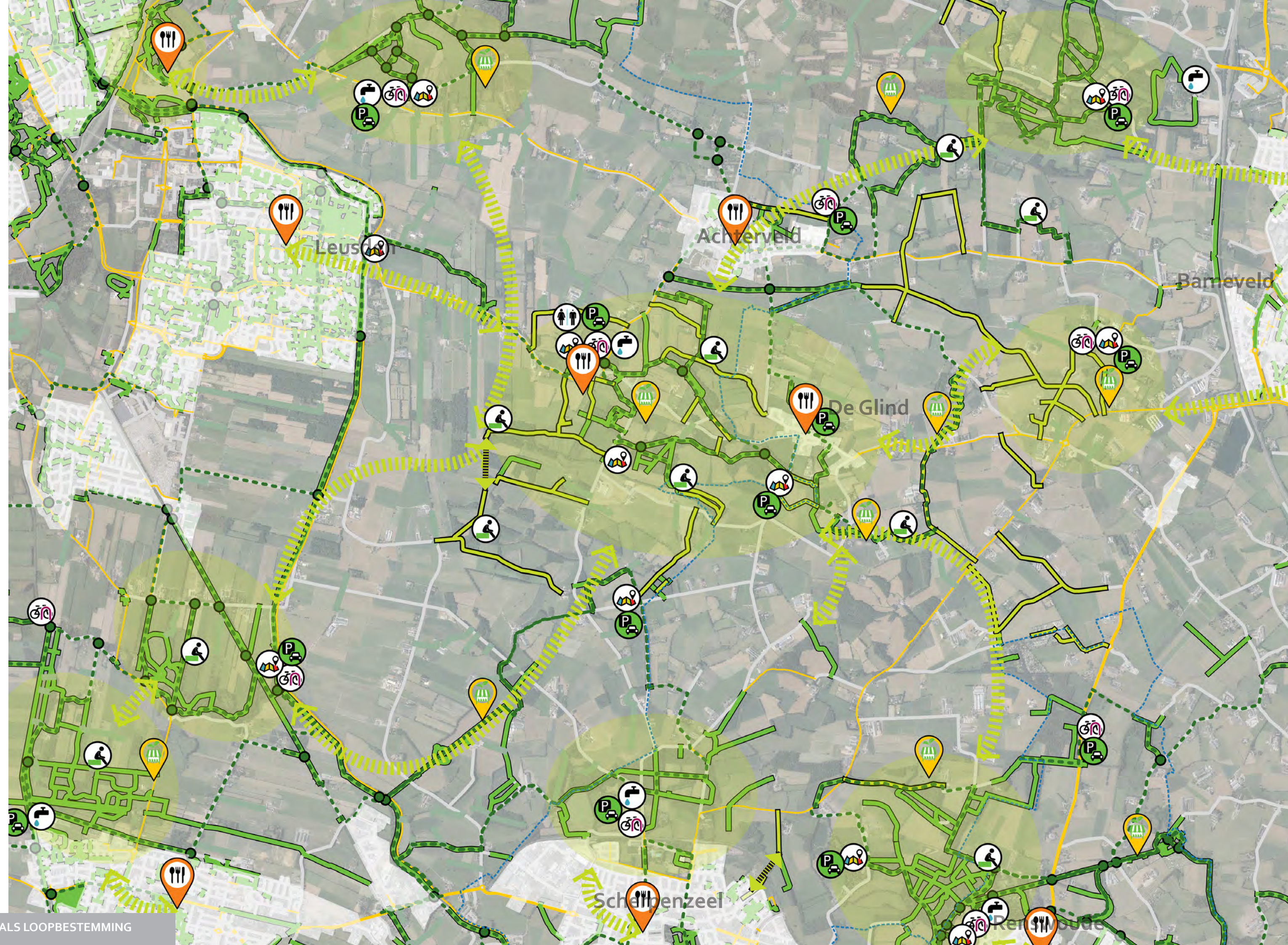
Je kunt in dit gebied zekere clusters omcirkelen waar een hogere dichtheid aan wandelpaden is, en soms daarbij ook landschappelijke bestemmingen zoals diverse landgoederen of de Grebbelinie.

- **Recreatieve bestemmingen**

Horecagelegenheden, boeren, landgoedeigenaren of bewoners met recreatieve activiteiten en/of streekproducten.



DE VALLEI ALS LOOPBESTEMMING



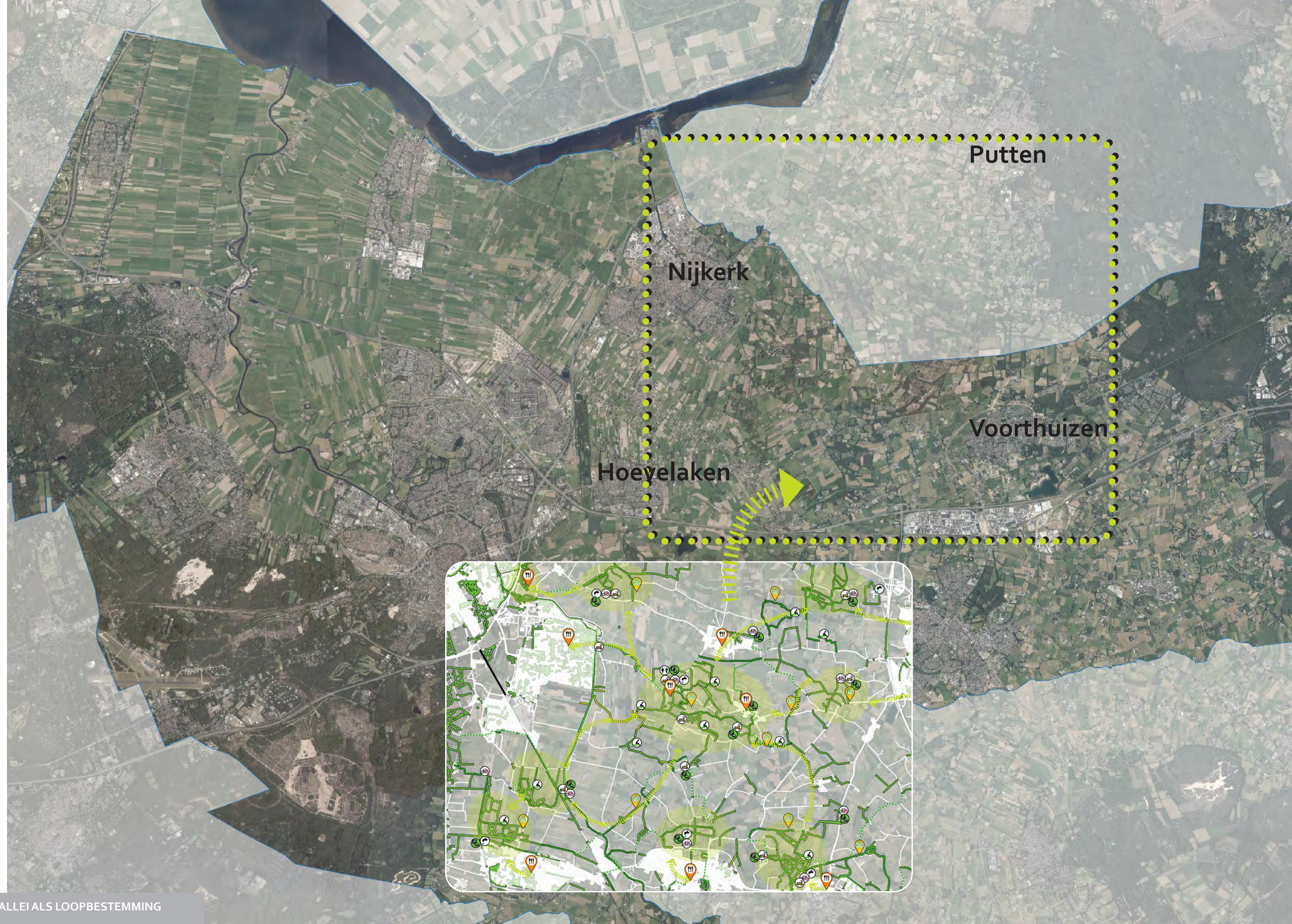
BREDERE TOEPASBAARHEID

Grotere Vallei

Er is in deze uiteenzetting ingezoomd op het gebied onder de A1, omdat de potenties ons daar het meest bekend zijn. Maar we sluiten zeker niet uit dat de voorgestelde potenties en principes ook boven de A1 gelden. Het (voornamelijk agrarische) landschap heeft vergelijkbare kwaliteiten en eigenschappen, de uitdagingen m.b.t. toegankelijkheid komen dan ook vaak op vergelijkbare wijze tot uiting.

Ruiterroutes

Zoals in dit verhaal de kansen voor ontwikkelen van looproutes uiteengezet zijn, kunnen ook verder ontwikkeld worden. Dit type landschap is daar zeer geschikt voor, rond Hoeve Groot Zandbrink is reeds een ruiterroute (valleiroute) aanwezig. Mogelijkheden om dit uit te breiden kunnen net als de wandelroutes, verder onderzocht worden. Het is (denk wij) raadzaam om eerst uit te zoeken welke organisaties of personen daarbij betrokken kunnen worden.

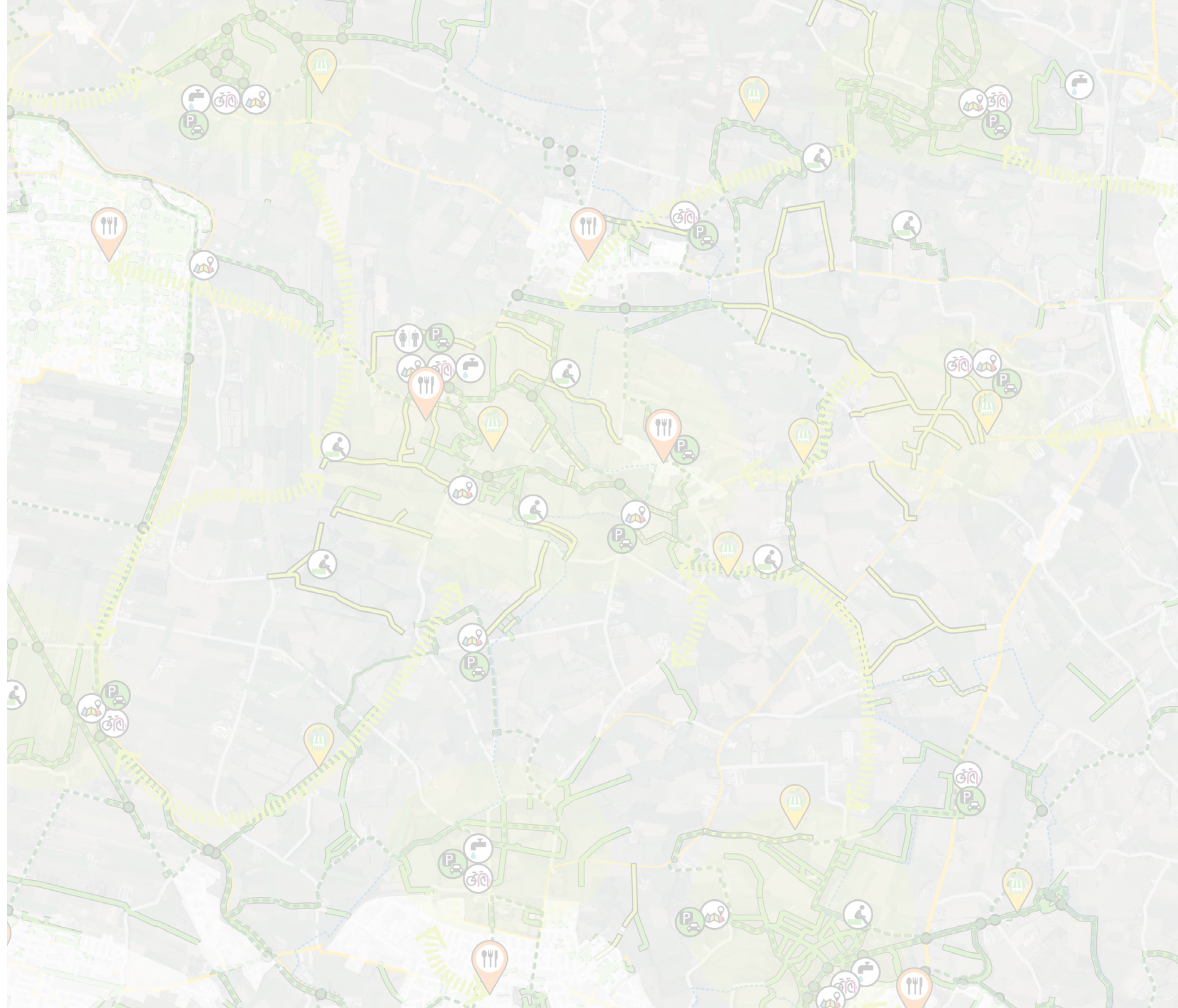


DE VALLEI ALS LOOPBESTEMMING

vervolgstrategie

De inventarisatie en ambitie die we hier beschreven hebben, is een eerste belangrijke stap. Maar het daadwerkelijk organiseren heeft meer voeten in de aarde. Deze studie vormt zeker niet de eerste poging om het verder ontwikkelen van loopmogelijkheden op de agenda te krijgen. In de praktijk zijn er, zeker in dit gebied, vele verschillende belangen en grondeigenaren. Van een aantal genoemde 'blind spots' (bijvoorbeeld) ten oosten van Leusden, is bekend dat deze stuiten op weerstand bij grondeigenaren (verstoring, ecologie). Dit zal in een uitvoeringsplan een lastige opgave blijven. Er moet goed worden nagedacht over een vervolgstategie. Deze rapportage moet het draagvlak bevorderen, en het onzorgvuldig inzetten ervan kan ook juist tot extra weerstand leiden. Wij zien in elk geval een aantal zaken van belang voor een vervolg-uitvoeringsplan:

- de ambitie moet zowel vanuit zowel de gemeentelijke als provinciale politiek gedragen en ondersteund worden.
- daarin moet gerealiseerd worden dat er nu, en in de nasleep van de coronacrisis, momentum is. Het draagvlak en de noodzaak voor uitbreiding van loopmogelijkheden was niet eerder zo groot. Ook de landbouw, de grootste grondgebruiker, zal de komende jaren verder transformeren.
- de aard van de ambities moeten duidelijk zijn; dit moet en hoeft geen 'frietkraam' toeristisch gebied te worden, met enorme bezoekersaantallen en grote parkeervelden. Het gaat juist om subtiele toevoegingen, gericht op rustzoekende mensen, voornamelijk uit de directe omgeving.
- dat kan ook juist leiden tot meer draagvlak en betrokkenheid vanuit omwonenden voor natuurontwikkelingen. De ambitie is én meer natuur én meer recreatieve mogelijkheden.
- er moet uiteraard zorgvuldig overleg plaats vinden bij grondeigenaren en natuurorganisaties. Het begint bij begrip voor hun overwegingen en belangen.
- Een duidelijke(re) natuurzoning; waar is de natuur het meest waardevol en kwetsbaar voor menselijke verstoring? Moet de basis zijn om mogelijkheden te onderzoeken.
- er zullen daarbij ongetwijfeld tal van onmogelijkheden naar boven komen. Maar het gebied is groot, de ambitie valt of staat niet met enkele onmogelijkheden.
- er zullen ook financiële middelen tegenover het openstellen van gebieden moeten staan. Maar ook huidige openstellings-subsidies kunnen kritisch bekeken worden (ook om daar ruimte voor te maken). Eén dag per jaar open stellen (en daar subsidie voor krijgen) is niet erg betekenisvol. Dit is een vraagstuk waar ook op nationale schaal sterker op aangestuurd moet worden (<https://www.trouw.nl/opinie/recreatie-kan-ook-buiten-de-natuurgebieden~b733fe11/>).





De Utrechtse Heuvelrug biedt voor een grote diversiteit aan gebruikers veel ruimte en mogelijkheden. Een aanzienlijk deel van deze heuvelrug kan tot de regio Amersfoort gerekend worden. Maar niet alle gebieden van de heuvelrug bieden even vanzelfsprekend toegang voor recreatief gebruik.

De foto is genomen op 'de Hoge Kleij', een toegankelijk gebied in eigendom van Defensie/Den Treek, maar grotendeels in gebruik als Golfterrein. Hiertussen liggen mooie bospaden die te voet geheel en ook te fiets gedeeltelijk toegankelijk zijn. Het bestaan van ontoegankelijke (golf/defensie)terreinen is niet per se erg, als er ook goede routes doorheen of tussendoor gaan, in logische en zichtbare verbinding met andere gebieden.

En daar liggen nog diverse uitdagingen.

3. VERBINDEN OP DE HEUVELRUG

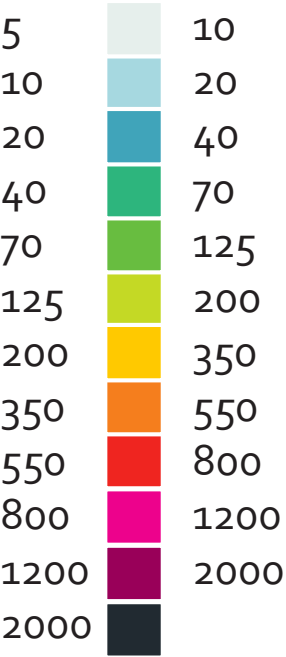
Om bij de mooie bosroutes van de Hoge Kleij te komen, moet je achter de snelweg en Laan 1914, op zoek naar de toegangen. Tussen vele clusters van woonterreinen en instituten liggen nauwelijks herkenbare ingangen tot het bos. Je moet het maar zien of kennen.



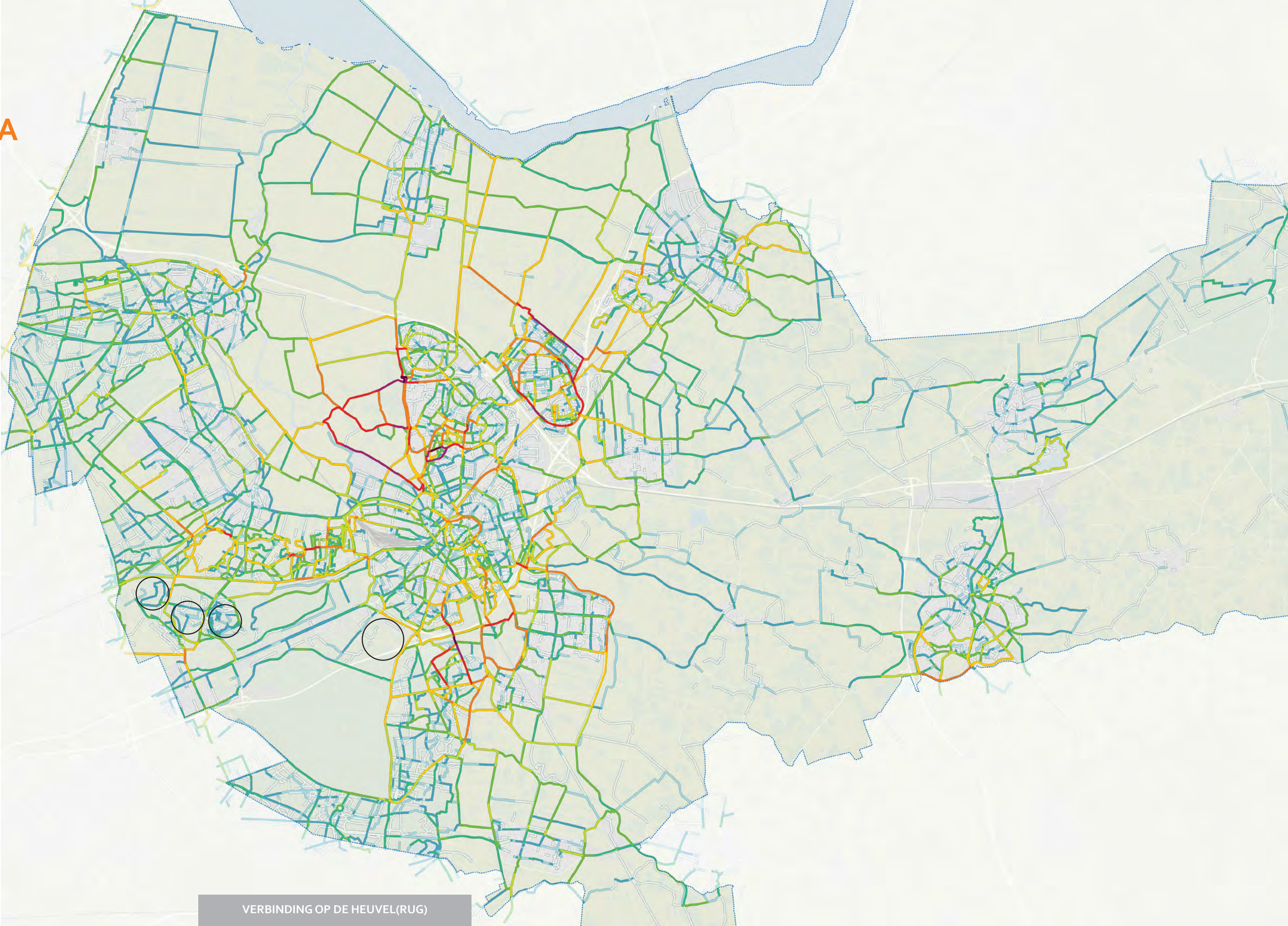
WANDELEN & HARDLOPEN

Aantal passages op basis van **STRAVA**
gegevens september 2020

WEEKEND



Hebben deze kenmerken consequenties voor de mate waarin de Hoge Kleij gevonden wordt door hardlopers en wandelaars? Daar lijkt het wel op. Zo intensief als Den Treek, De Soester Duinen, Pijnenburg en Lage Vuursche worden belopen, zo afwezig is het gebruik op de Hoge Kleij. Uiteraard, er lopen wel eens wat mensen. Maar ten opzichte van omliggende gebieden zijn het beperkte aantallen.

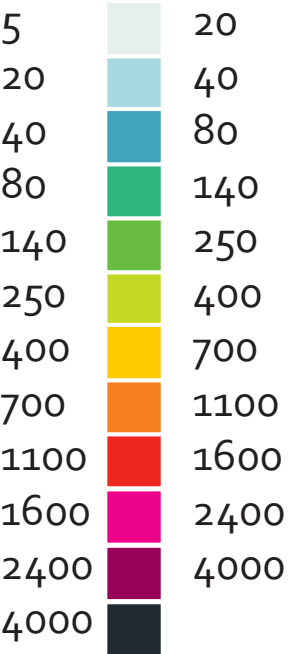


(SPORTIEF) RECREATIEF FIETSEN

Aantal passages op basis van

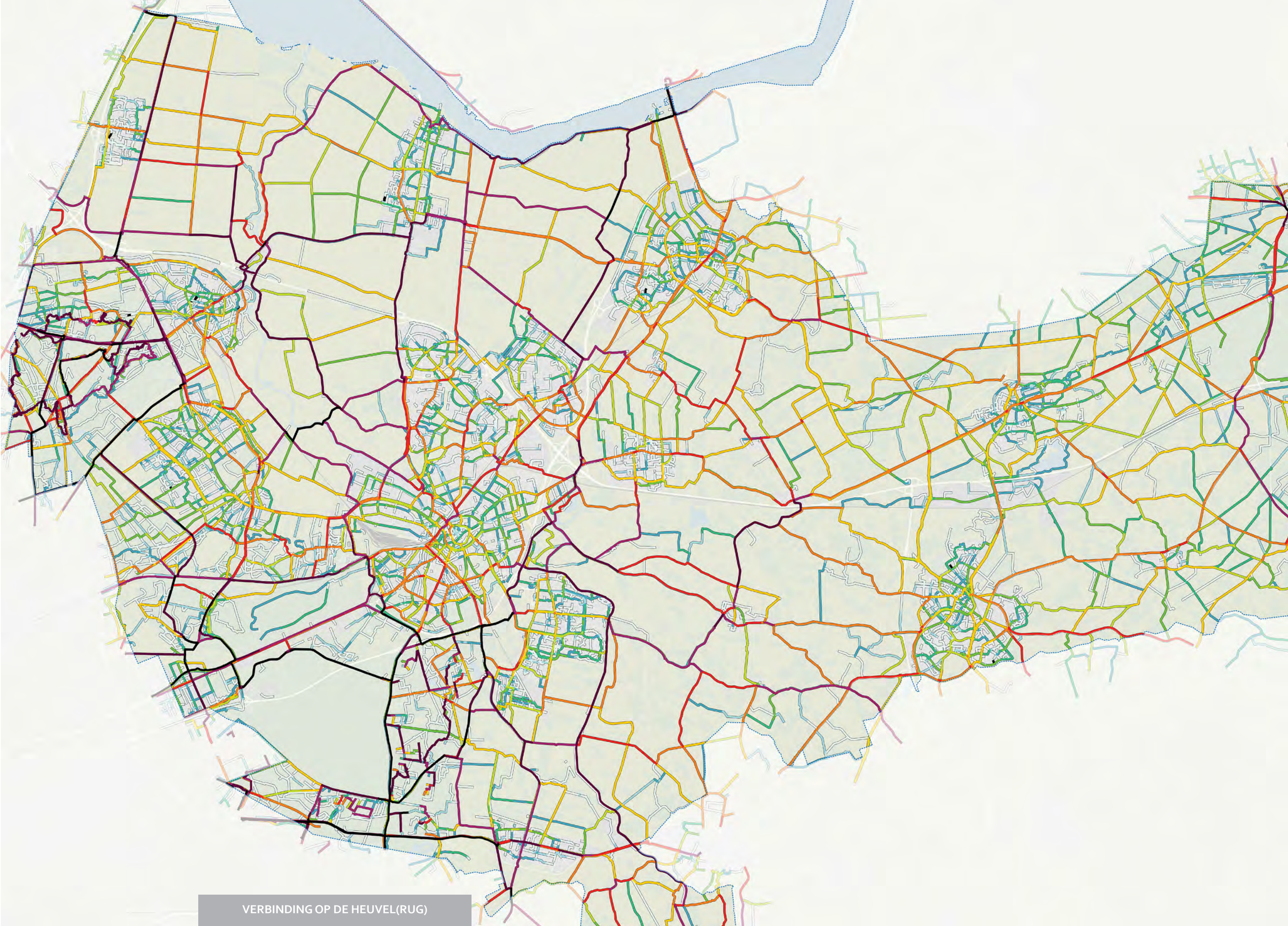
STRAVA

gegevens september 2020



Met de gegevens van Strava kan ook het routegebruik van sportief-recreatieve fietsers in beeld gebracht worden. Onder wielrenners is Strava veruit de populairste app. Dat kan consequenties hebben voor het type routes dat veel en weinig gebruikt wordt, in vergelijking met niet-sportief recreatieve fietsers. Wielrenners zoeken vaak ondoorbroken, veilige, verharde routes op ruime wegen. Mountainbike activiteiten en 'gravel-rides' zijn ook zichtbaar in dit beeld. De mtb-routes van Lage Vuursche en Den Treek zijn duidelijk herkenbaar.

De Heuvelrug-kant van de regio Amersfoort is duidelijk de meest populaire windrichting onder wielrenners. Dit zal tevens gevolg zijn van verderop liggende bestemmingen zoals de Amerongse Berg.



VERBINDING OP DE HEUVEL(RUG)

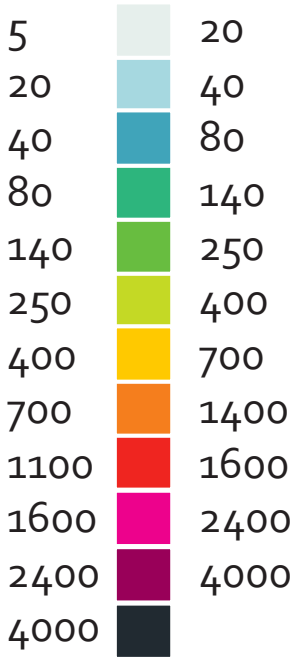
(SPORTIEF)
RECREATIEF FIETSEN

Aantal passages op basis van

STRAVA

gegevens september 2020

Indien we inzoomen op het gebied tussen Soest, Soesterberg, Zeist en Amersfoort, wordt duidelijker zichtbaar welke routes het meest befietst worden. Dit gebied heeft een basis van diverse aantrekkelijke, logische en direct aaneengesloten fietsroutes. De landingsbaan van Vliegbasis Soesterberg (open in het voorjaar en zomer), de fietsroute door de Soesterduinen, het Zeisterspoor en fietsroute langs het spoor tussen Amersfoort en Den Dolder zijn populair.



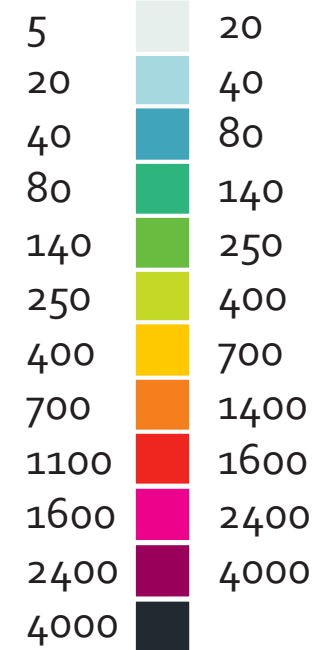
(SPORTIEF) RECREATIEF FIETSEN

Aantal passages op basis van

STRAVA

gegevens september 2020

Maar er zijn ook diverse fietsroutes te herkennen die minder goed gevonden worden. De fietsbare paden in de Hoge Kleij worden weinig gebruikt. Maar ook het fietspad door Vliegbasis Soesterberg wordt beperkt gebruikt en zo ook het tussendoortje tussen de Vlasakkers en het Waterwingebied langs het spoor. Ook bij de Treekerweg valt het gebruik steeds meer weg. De ruimtelijke condities die hieraan ten grondslag liggen, worden hier opvolgend uiteengelegd.



VERBINDING OP DE HEUVEL(RUG)



LANDGEBRUIK

<i>Bosgebied</i>	<i>Heide</i>
<i>Graslanden</i>	<i>Stedelijk</i>

De topografische landgebruik-kaart van de Utrechtse Heuvelrug toont eigenlijk een ideaalbeeld; een aaneengesloten bosgebied, afgewisseld met heides, wat open velden en wat woongebieden.



ONTOEGANKELIJKE GEBIEDEN

Defensieterrein

Landgoederen

Sport

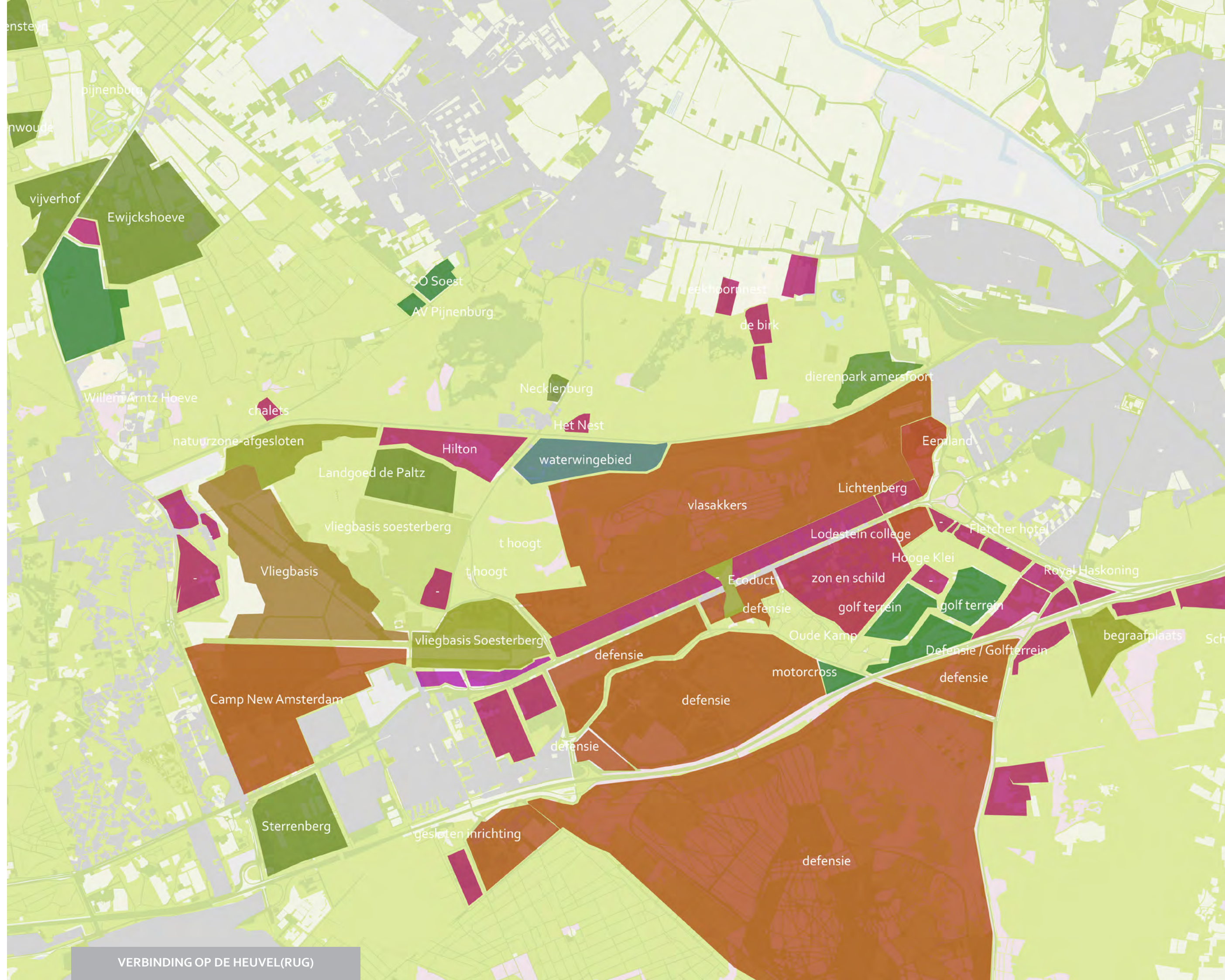
Waterwinning

Woonzones

Industrie

Natuur

Dit ideaalbeeld klopt voor sommige gebieden: Maar hiertussen, temidden van Amersfoort, Soesterberg en Den Dolder, ligt een plakaat van ontoegankelijke gebieden. De functies van deze gebieden zijn van allerlei aard; zeker niet alleen militair. De heuvelrug is hier decennia lang in de uitverkoop geweest. Tussen deze gebieden zijn wel de nodige doorgangszones inclusief loop/fietsroutes.

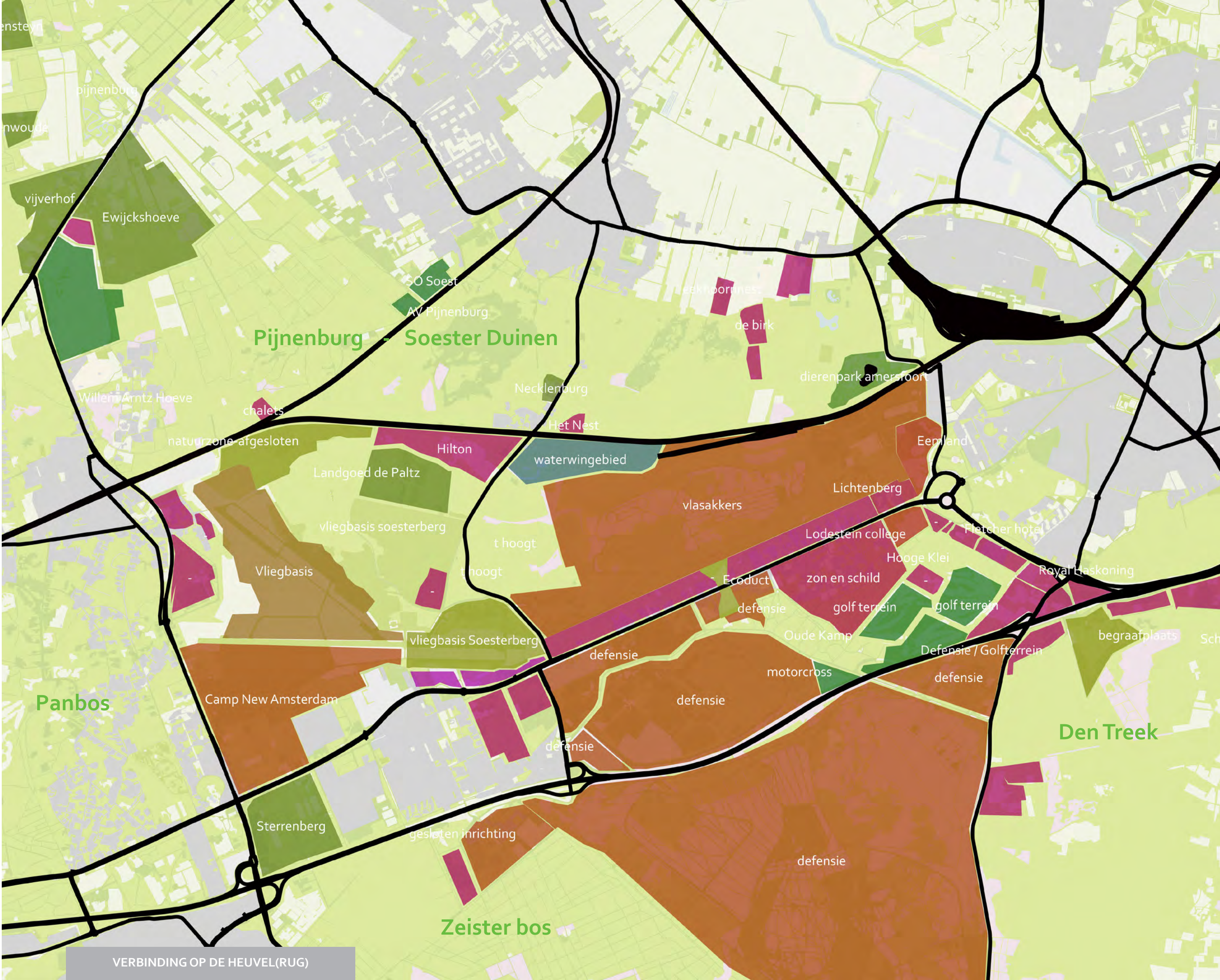


Ontoegankelijke gebieden + ZWARE INFRASTRUCTUUR

Defensierrein	Landgoederen
Sport	Waterwinning
Woonzones	Industrie
Natuur	Snelwegen, N-wegen & sporen

Hier bovenop ligt ook nog een netwerk van zware infrastructuur. De A28, de Amersfoortseweg, diverse N-wegen en een opsplitsende spoorbundel. Tezamen met de vele ontoegankelijke gebieden, leidt het tot een gefragmenteerd gebied. 'T Hoogt, de Paltz, Vliegbasis-oost, Hoge Kleij en Oude Kamp zijn groene 'eilandjes/enclaves' hierbinnen.

De heuvelrug van de regio Amersfoort heeft dus een versnipperde midden-zone, omkaderd door vier echt open bosgebieden (Pijnenburg-Soesterduinen, Panbos, Zeister Bos, Den Treek).



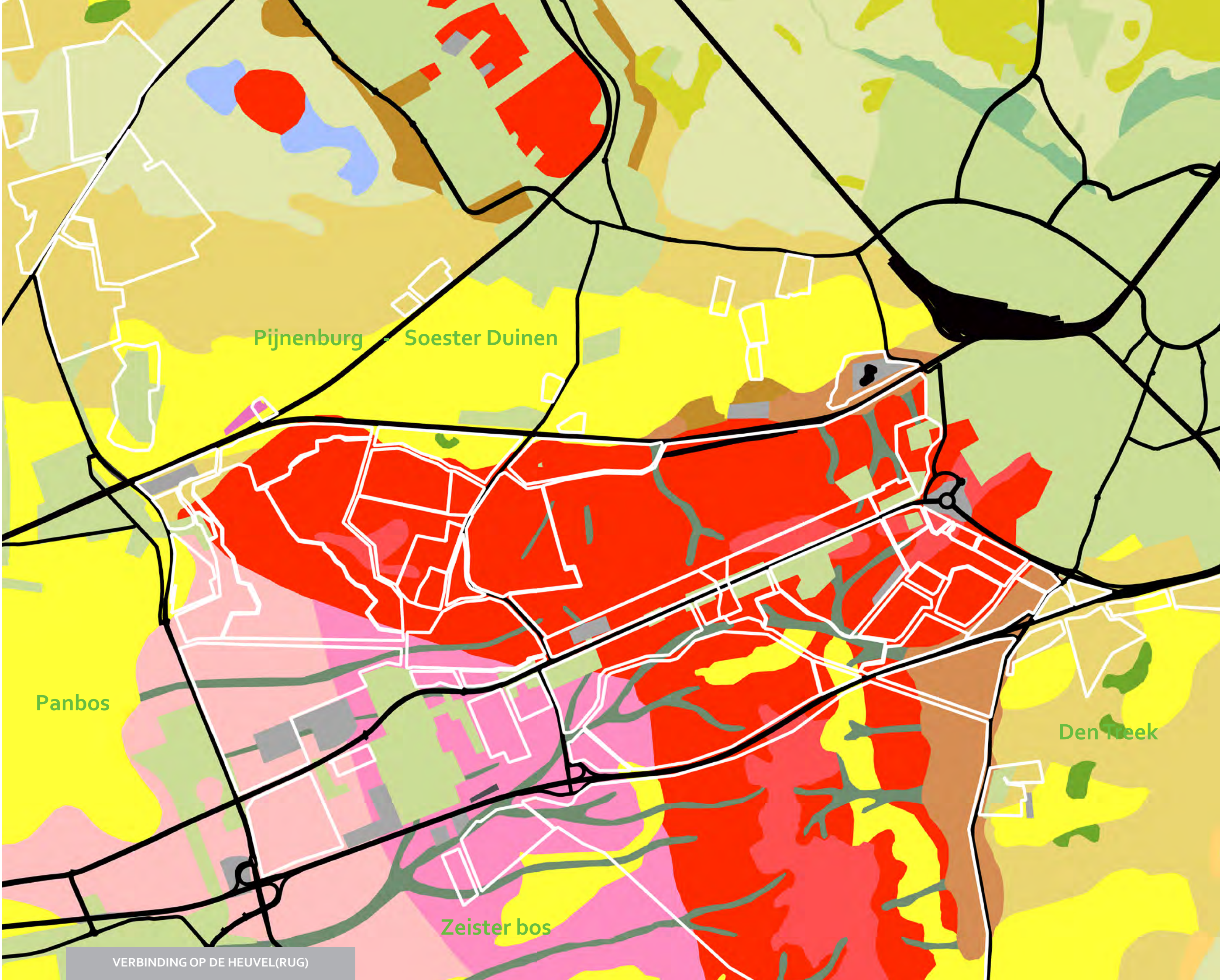
GEOMORFOLOGIE



Het opmerkelijke van dit gefragmenteerde gebied, is dat het eigenlijk de kern van de Heuvelrug vormt.

Het beeld toont de geomorfologische eenheden. Den Treek, de Soester Duinen, de Panbossen en en Zeister Bossen zijn eigenlijk niet de Heuvelrug zelf, maar de flanken ervan. Het rode gebied is de daadwerkelijke Heuvel(rug). En de ontoegankelijke zones en zware infrastructuur zijn juist daarop te vinden.

De ruggengraat van dit gebied (de heuvelrug) is geworden tot een landschappelijk element dat juist veel gebieden van elkaar scheidt.



OPGAVE

Juist in een gebied met zo veel ontoegankelijke gebiedjes, gescheiden door zware infrastructuur, is het van belang dat de tussenliggende routes logisch, aaneengesloten en aantrekkelijk zijn. Indien we het netwerk van de belangrijkste fietsroutes in beeld brengen, wordt zichtbaar dat grote delen van het fietsnetwerk bestaat uit paden langs de zware infrastructuur. Los hiervan liggen ook diverse routes, veelal tussen de ontoegankelijke gebieden door, maar deze sluiten vaak nog niet logisch op elkaar aan. Het zoeken naar verbinding heeft op twee schalen betekenis:

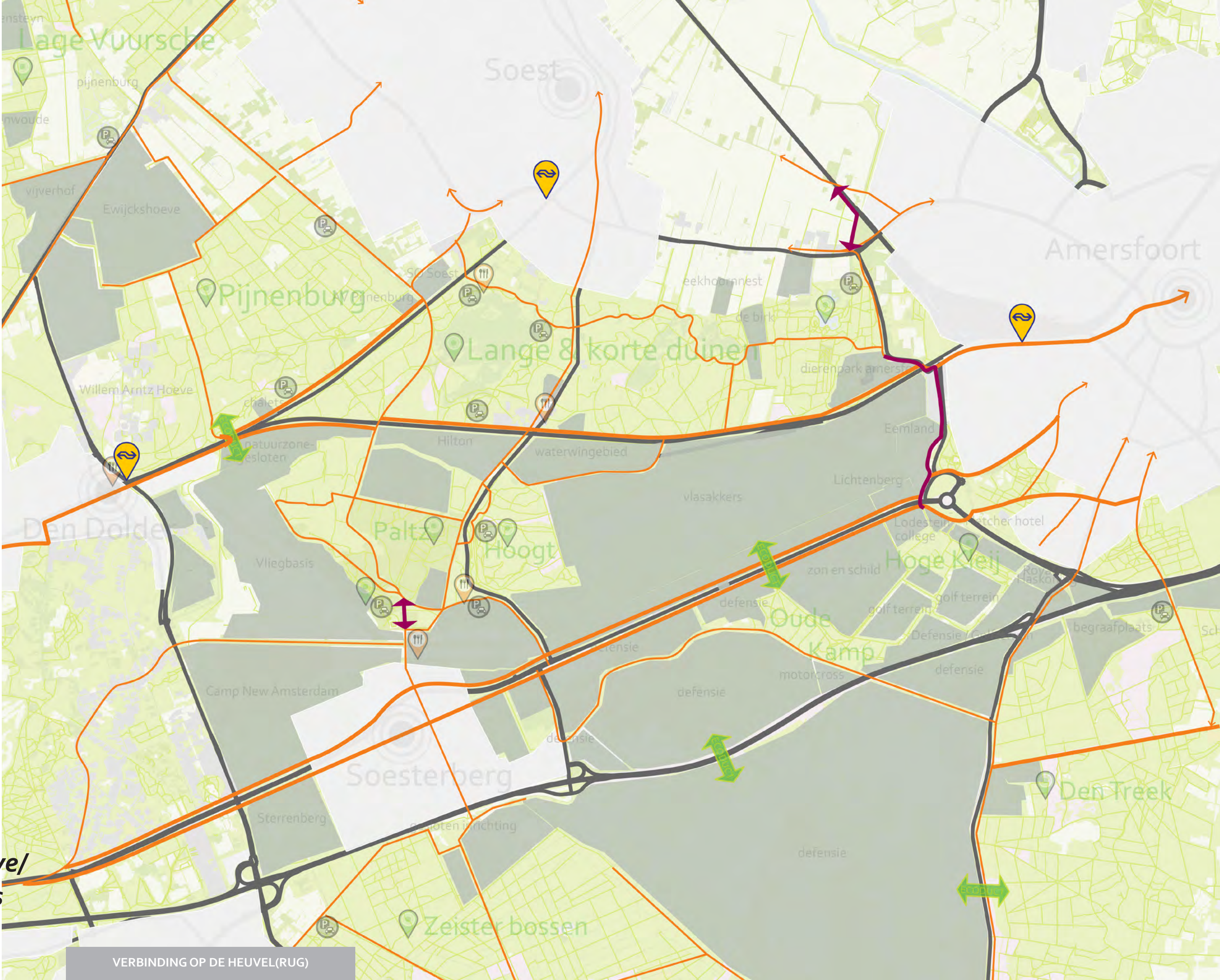
- **Verbinding binnen de gebiedjes;** de groene 'eilandjes' (zoals 'T Hoogt, de Paltz, Vliegbasis, Hoge Kleij en Oude Kamp) onderling verbinden. Juist omdat deze gebieden qua omvang beperkt zijn, zorgt een goede onderlinge verbondenheid voor meer 'smoel' en gebruiksmogelijkheden.
- **Verbinding tussen de omliggende gebieden;** men kan het 'grijze gebied' ook beschouwen als een doorgangsgebied die de vier omliggende heuvelrug flanken (Den Treek, Soesterduinen-Pijnenburg, Zeister bossen en Panbossen) verbindt. Daarmee is dit gebied essentieel voor het herstellen van de grote verbanden van de Heuvelrug.

Zoals eerder getoond ligt er al een behoorlijke basis qua routes; maar met relatief kleine toevoegingen kan het gehele netwerk beter bovenstaande potenties bereiken. Investerings in bepaalde gebieden (Hoge Kleij, Oude kamp, de Stompert) kunnen ook zorgen voor een betere verspreiding van drukte. Er zitten gebieden tussen die nog wat aan kunnen.

Ontoegankelijke gebieden

Belangrijke fietsroutes

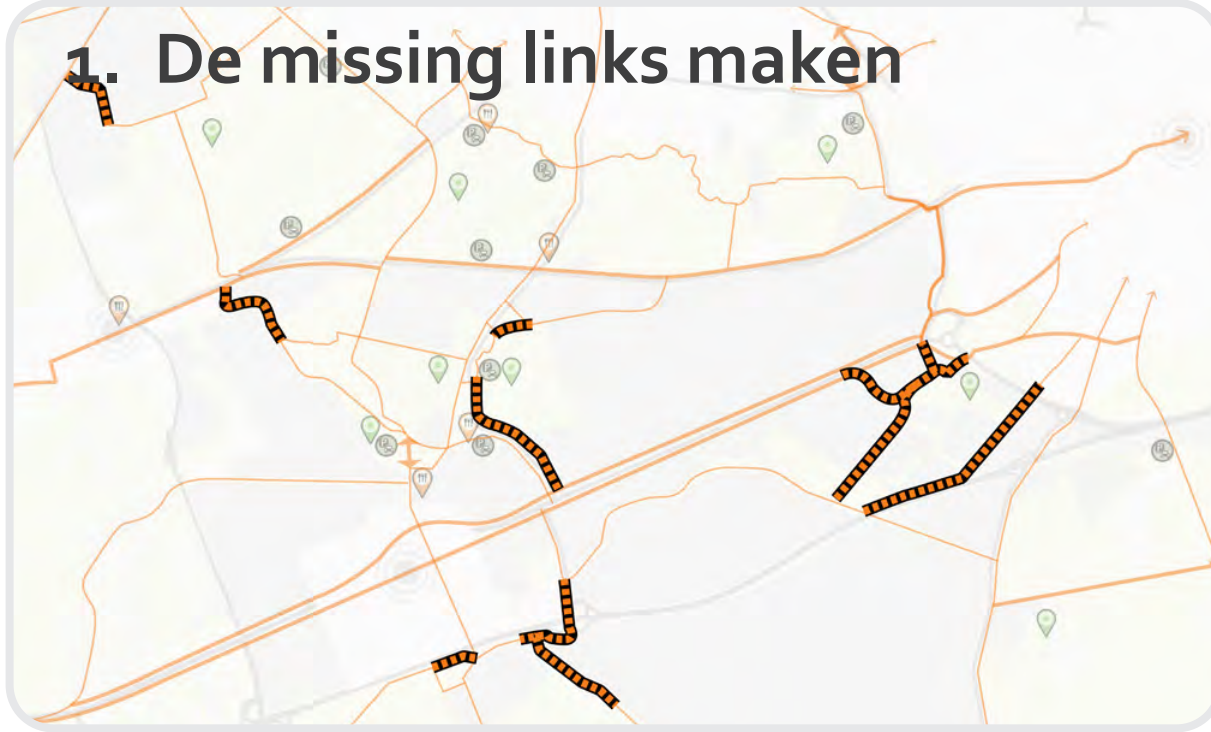
Reeds geplande nieuwe/verbeterde fietsroutes



STAPPEN NAAR EEN TOEGANKELIJKERE HEUVELRUG

Wij zien nu een zestal stappen of ingrediënten om deze ambities vorm te geven. Het is zeker niet gesteld dat het bij deze stappen en voorstellen moet blijven; er zijn mogelijk nog vele andere verbeteringen te bedenken. We tonen hier een greep van verbeterkansen, er is alle ruimte om dit aan te vullen.

1. De missing links maken



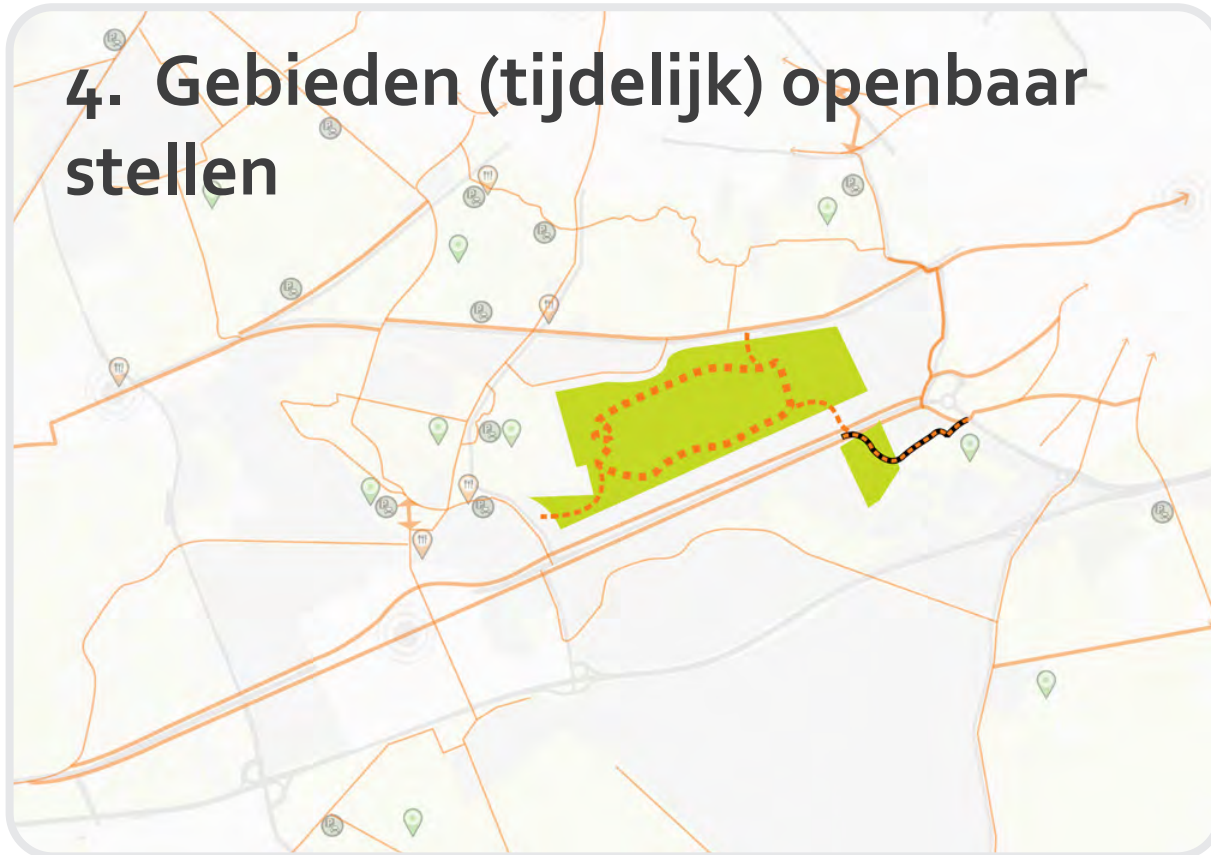
2. Bestaande, cruciale routes vergroenen en veraangenamen



3. Toegankelijk karakter maken



4. Gebieden (tijdelijk) openbaar stellen



5. Barrières doorbreken voor recreatie en natuur



6. Startpunten & faciliteren



1. DE MISSING LINKS MAKEN

In de eerste plaats zijn er diverse 'missing links' aan te wijzen, die behoorlijk cruciaal zijn voor de aaneengeslotenheid van bestaande routes en gebieden.



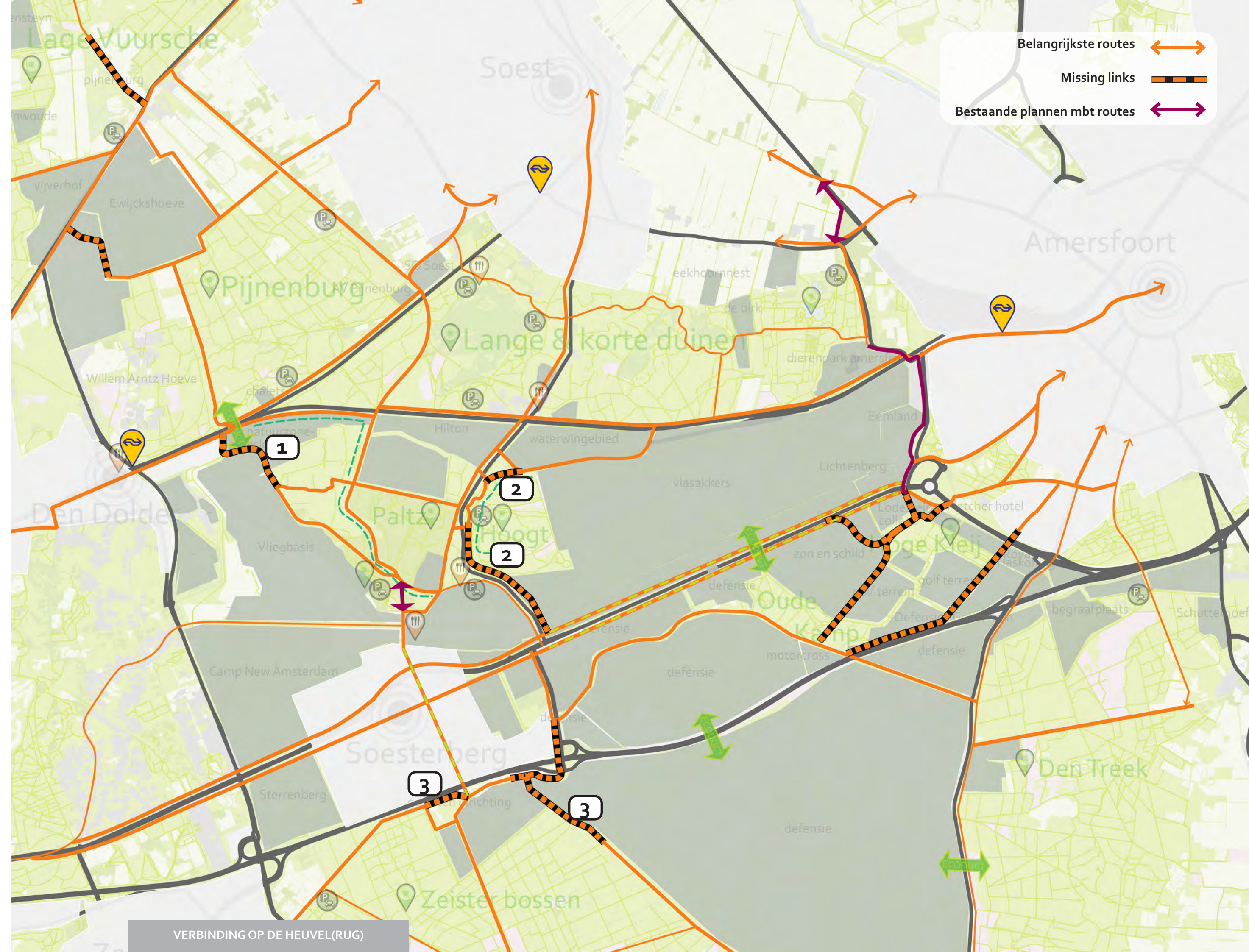
Bovenaan staat in onze optiek de missende verbinding tussen Station Den Dolder en het Militair museum Soesterberg. Deze verbinding is zowel van utilitair belang (tussen Den Dolder, Soesterberg en Amersfoort) als recreatief belang (doorgang tussen Pijnenburg, Vliegbasis Soesterberg en verder. Bovendien ontnemt deze missende verbinding de mogelijkheid om een ronde om Vliegbasis Soesterberg te lopen, vanuit Soesterberg of Station Den Dolder.



De fietsroute langs het Waterwingebied sluit onprettig/
onlogisch aan op 't Hoogt (2).



De Treekerweg loopt op merkwaardige wijze dood (3). De beperkt gebruikte fietsroutes in de Strava-data hangen allen samen met deze missende verbindingen. Tussen Pijnenburg en Lage Vuursche zijn ook nog enkele onbekende schakels aan te wijzen (4&5). Punt 4 is de veelbesproken afsluiting van landgoed Pijnenburg voor fietsers.



2. BESTAANDE ROUTES VERGROENEN EN VERAANGENAMEN

Evengoed zijn er kansen om bestaande wegen te veraangenamen en te vergroenen.

1. Amersfoortsestraat

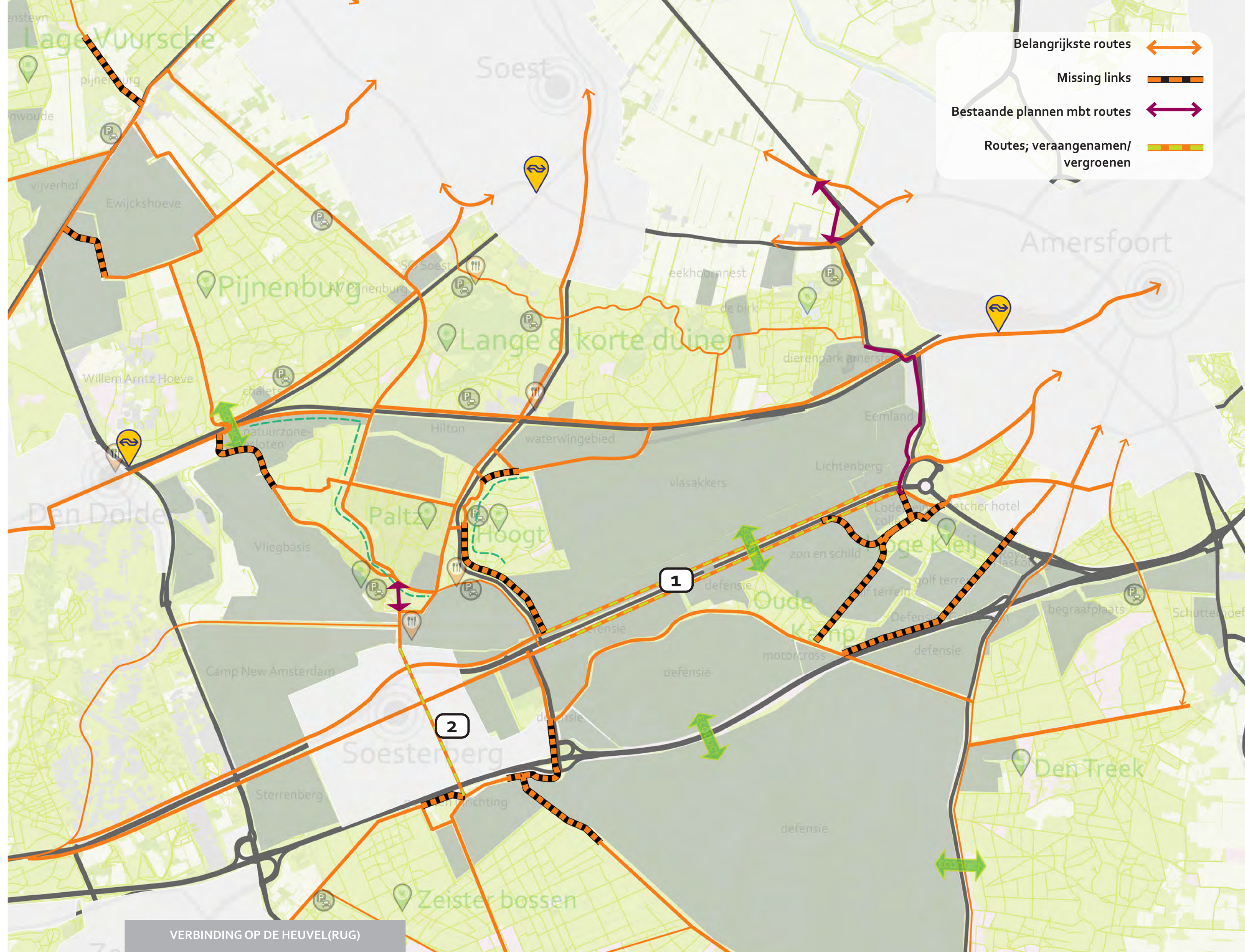


De Amersfoortseweg is nog erg verkeerskundig, ondanks groene kwaliteiten. Het is opmerkelijk dat dit een 8o-weg is, terwijl hij parrallel aan de A28 ligt. Het zou een 6o-weg kunnen worden of zelfs alleen voor bestemmingsverkeer toegankelijk. Dan kan hij echt als fietsweg der fietswegen worden vormgegeven.

2.Kampweg Soesterberg



De Kampweg door Soesterberg vormt dé schakel tussen de Zeister bossen en de Vliegbasis/Paltz/Soesterduinen. Het is een grijze, stenige weg met nauwelijks ruimte voor fietsers en voetgangers. Er is wel ruimte gemaakt voor een parkeerstrook, terwijl alle huizen een eigen oprijlaan hebben. Er is alle ruimte voor een aantrekkelijker wegprofiel.



3. TOEGANKELIJKHEID HERKENBAAR MAKEN (met fietsroutes)

Heldere, doorgaande fietsroutes zorgen ervoor dat een gebied ook zichtbaar en herkenbaar toegankelijk is.



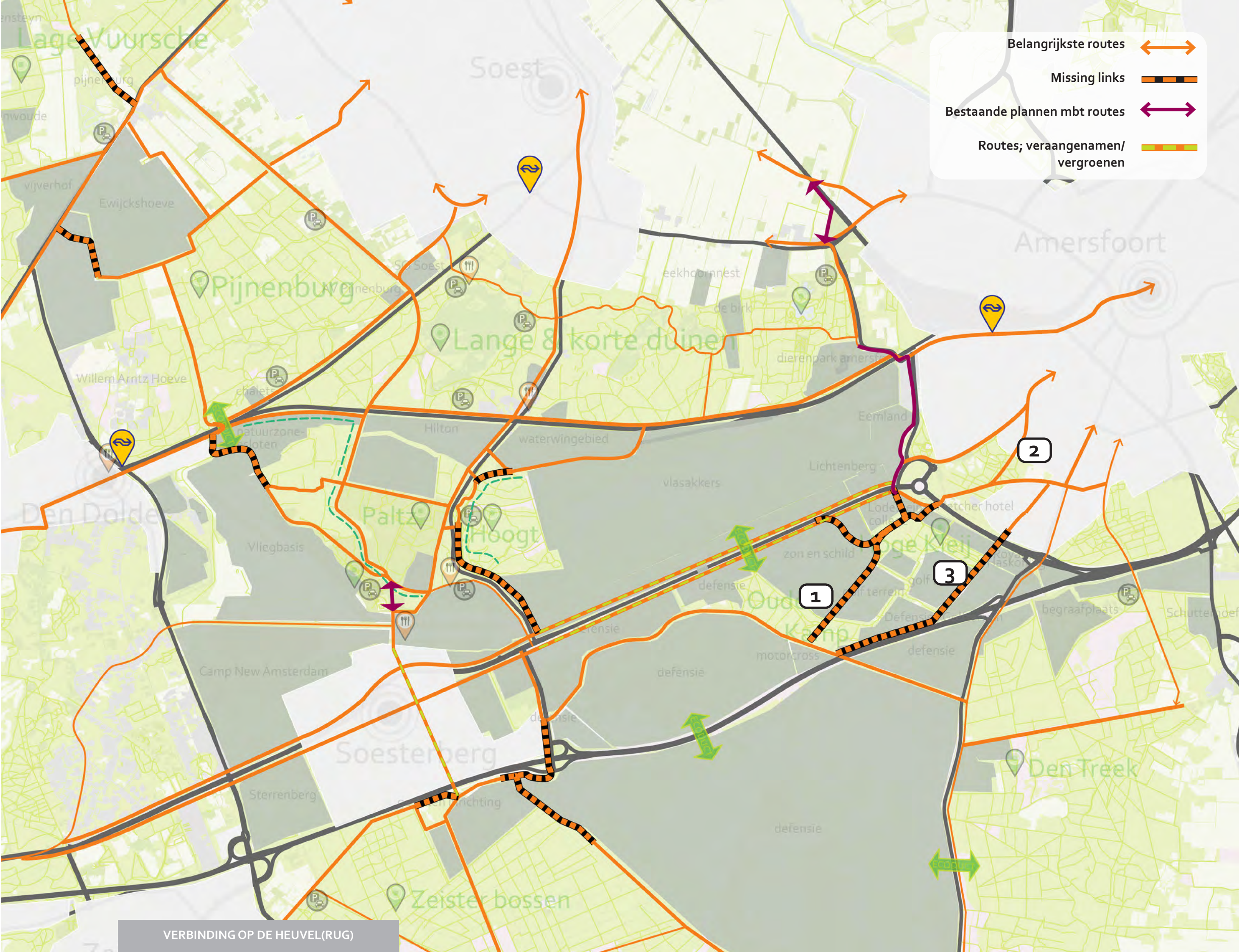
1. Stichtse Rotonde <-> Zeisterspoor

Door de Hoge Kleij mag tot zekere hoogte gefietst worden. Echter, fysiek gezien ligt er geen bruikbaar fietspad (tenzij je op een mountainbike rijdt). Dat is wel zonde, in Klein Zwitserland (2) liggen juist een aantal mooie fietsroutes door het bos. Die zorgen juist ook voor een meer openbaar en verbonden aanblik en karakter van het bos. Dat zou de Hoge Kleij goed kunnen gebruiken, ook voor een herkenbare toegankelijkheid te voet.



2. Klein Zwitserland

3. Het is tevens een interessant idee om de Hoge Kleij (3) onder of over de N221/Laan 1914, te verbinden met de prachtig groene Kapelweg in Amersfoort. Een dergelijke verbinding bestaat wel tussen Den Treek en Amersfoort. Die markeert en benadrukt de toegang van Den Treek zowel fysiek als gevoelsmatig.



3. TOEGANKELIJKHEID HERKENBAAR MAKEN (door te onthekken)

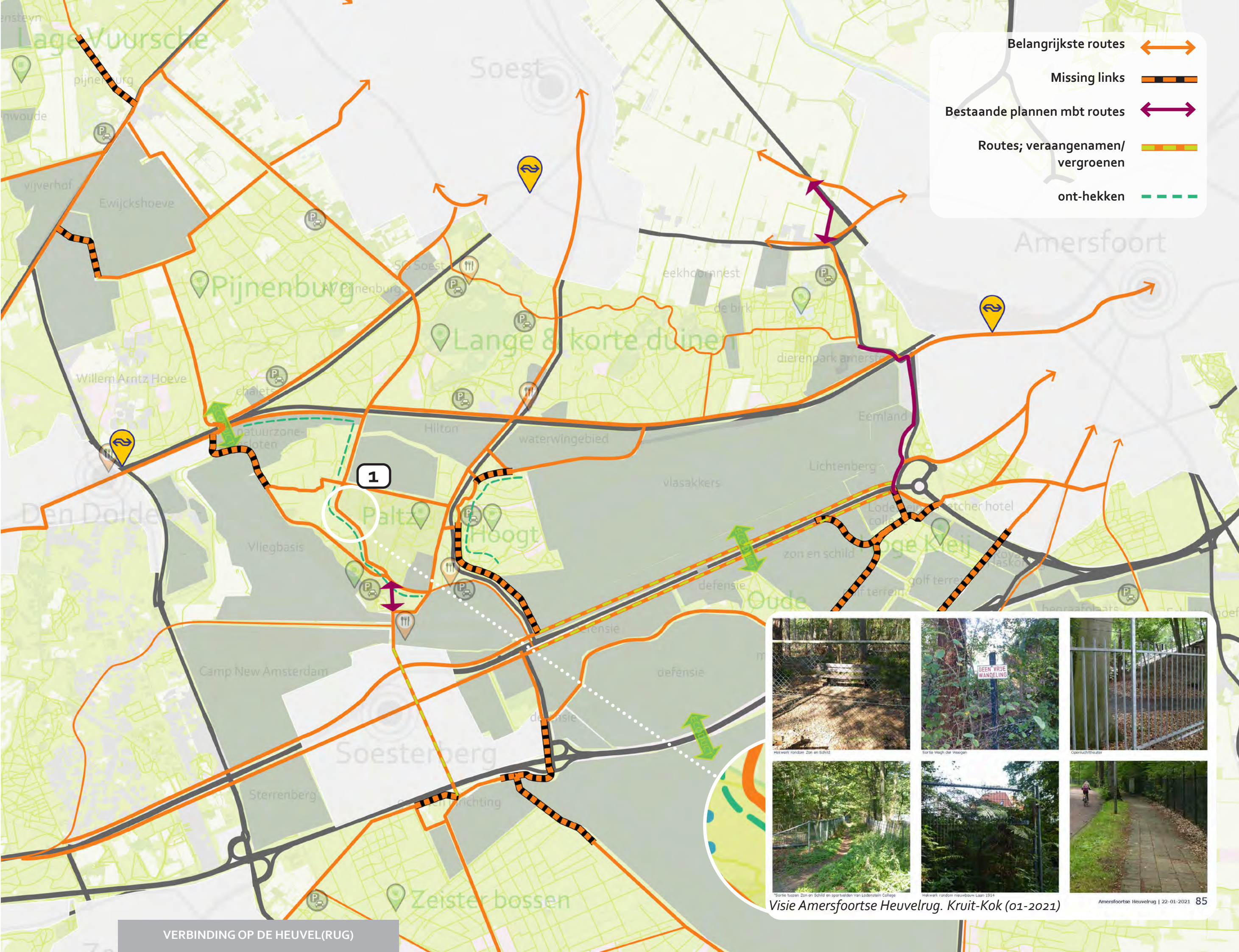
Ontoegankelijke gebieden worden meestal gekenmerkt door de aanwezigheid van hekken.



1. Vliegbasis Soesterberg



Vliegbasis Soesterberg wordt als openbaar gebied, ook omkaderd door hekwerken. Dit is, zo blijkt, vanwege cultuurhistorische redenen. De hekken zijn van beide zijden altijd toegankelijk, functioneel gezien hebben ze geen enkele betekenis. In een gebied met al zo veel (wel functionele) hekwerken lijkt ons dit zowel qua menselijk als dierlijk gebruik en perceptie onwenselijk. Hekwerken zijn ecologisch gezien ook niet wenselijk; herten, dassen, egels etc kunnen er niet doorheen. De 'cultuurhistorische waarde' vinden wij überhaupt ver gezocht, maar weegt (ons inziens) al helemaal niet op tegen de andere belangen. En dit is niet de enige plek waar dit het geval is. Ook op 'T Hoogt staan een aantal nutteloze (restanten van) hekken. Ook in de heuvelrug studie van Kruit-Kok (01-2021) wordt geattendeerd op de (te) grote hoeveelheid hekken die deze heuvelrugzone versnipperen.



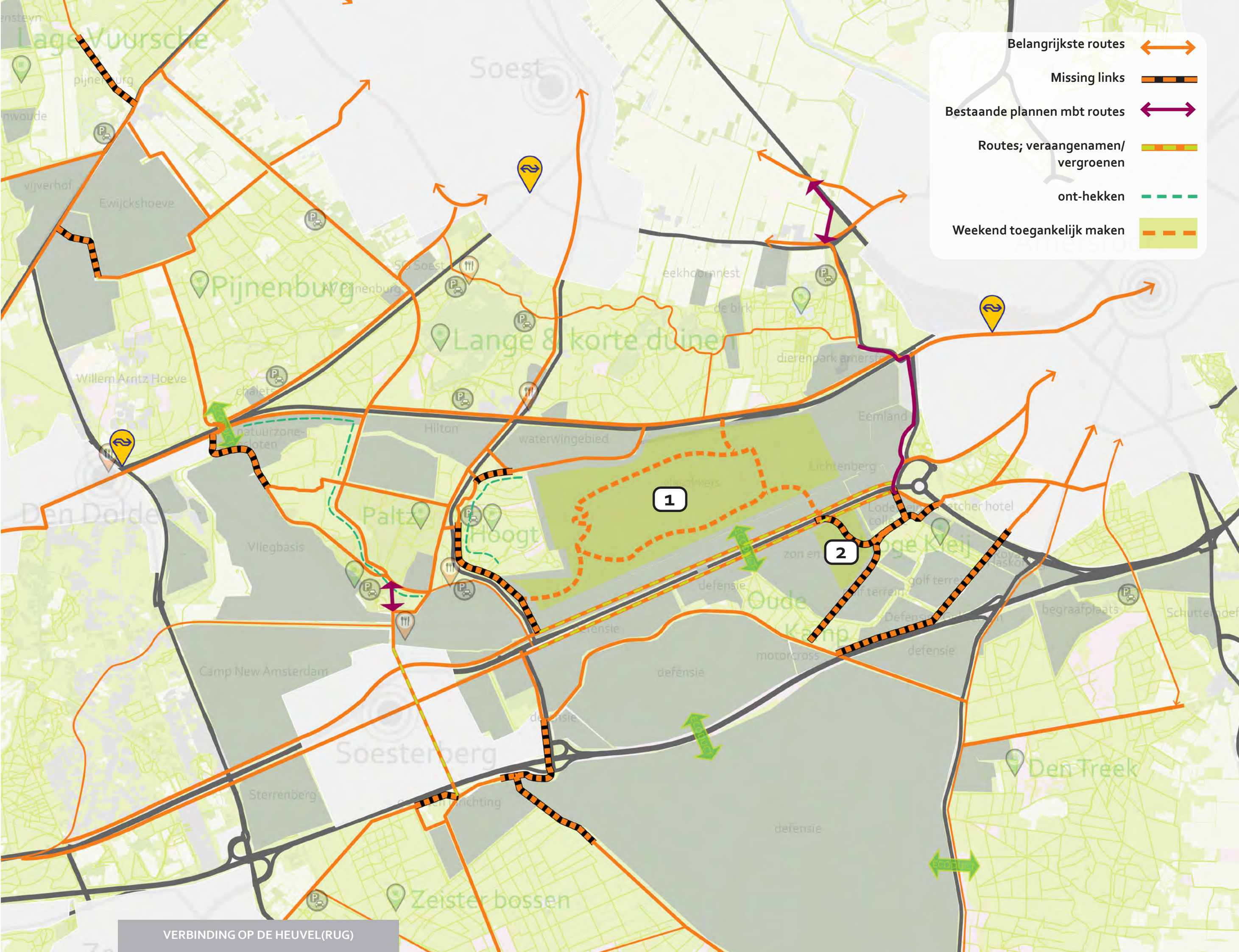
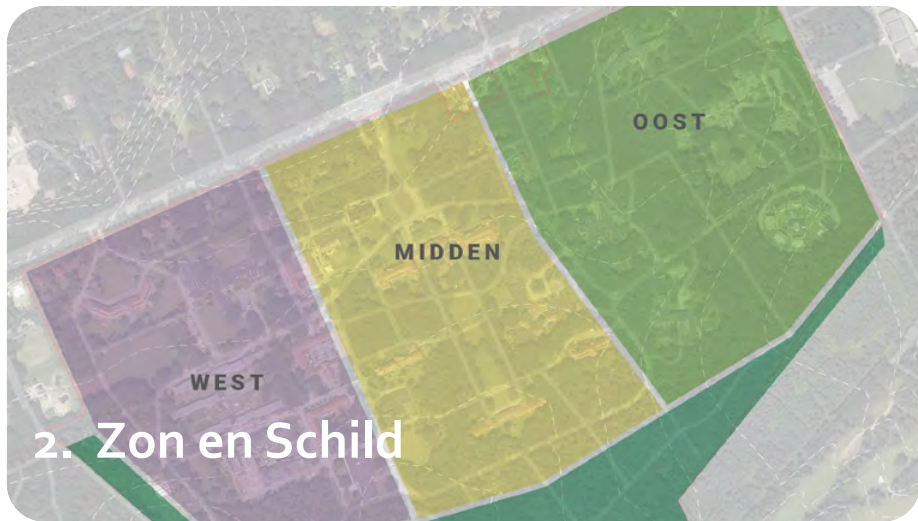
Visie Amersfoortse Heuvelrug. Kruit-Kok (01-2021)

4. GEBIEDEN (TIJDELIJK) OPENBAAR STELLEN

De grootste potentiële winst in dit gebied is te behalen op de Vlasakkers. Enkele jaren geleden was de Vlasakkers in het weekend (meestal op zondagen) toegankelijke voor voetgangers en fietsers. Hoewel toen ook bij een select publiek bekend; was dit eigenlijk een van de mooiste wielerbestedingen van midden Nederland. Een ronde van 6 kilometer, autovrij, 10 meter breed, van perfect asfalt, met een flinke beklimming met twee haarspeldbochten. In midden Nederland was dit volkomen uniek. De toegankelijkheid (juist op zondagen) is maatschappelijk gezien meer nodig dan ooit tevoren. Maar wij begrepen dat defensie zich steeds terughoudender opstelt.



Aan de overkant van de Amersfoortseweg wordt Zon en Schild wel herontwikkeld, en deels publiek toegankelijk. Een mooie ontwikkeling die ook de toegankelijkheid van de Hoge Kleij kan vergroten. Het is wel zaak om na te denken over de aansluiting van routes.



5. BARRIÈRES VOOR RECREATIE EN NATUUR DOORBREKEN

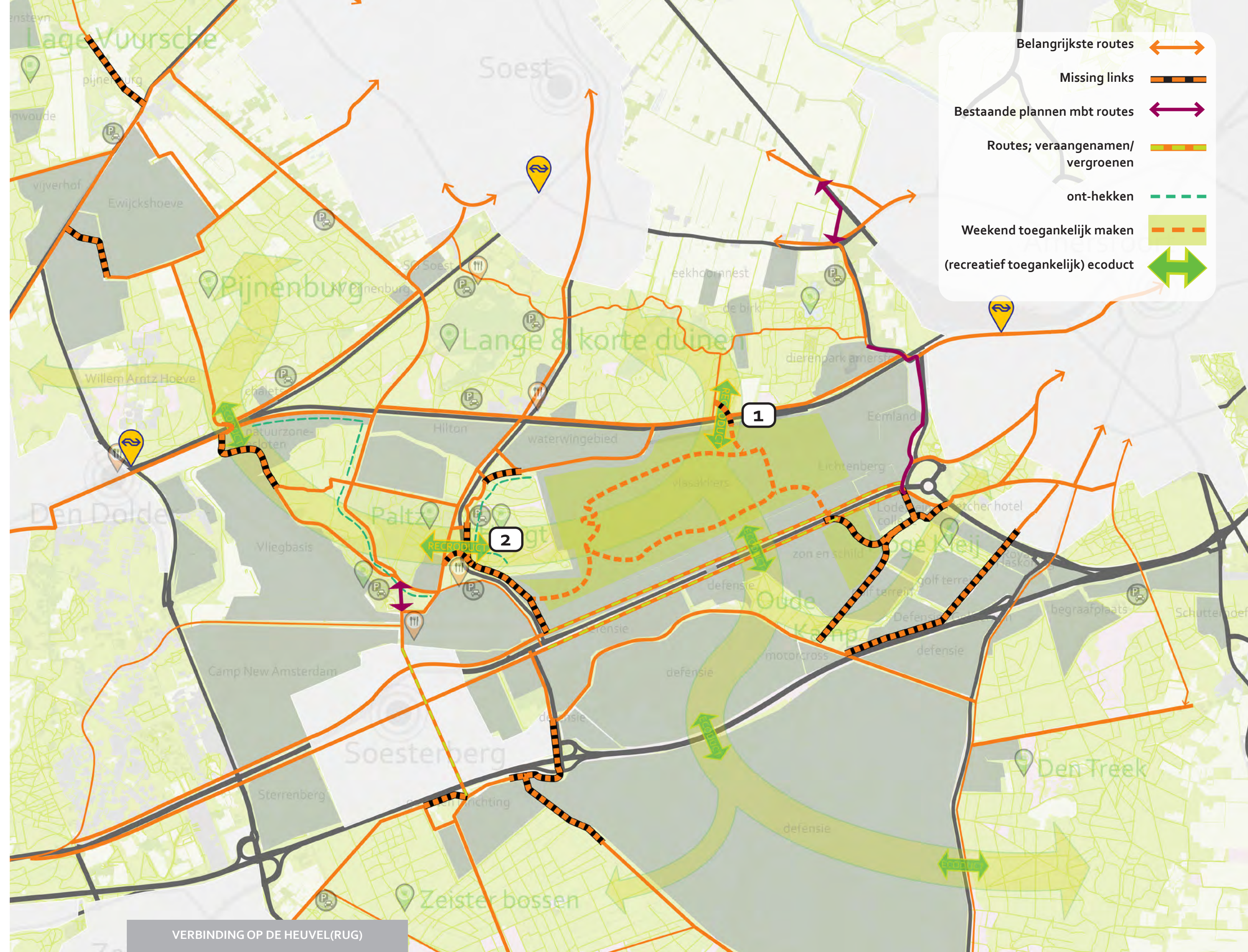
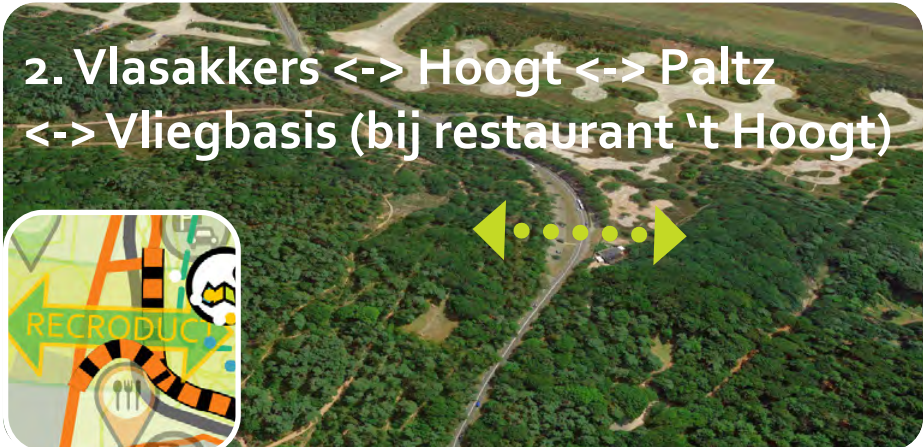
De noodzaak voor aaneengesloten landschappen is in dit gebied ecologisch gezien al (h)erkend. Er zijn diverse ecoducten aangelegd in de afgelopen 10 jaar. De meeste daarvan zijn niet recreatief toegankelijk, ook omdat deze aansluiten op defensie terreinen.

1. Vlasakkers <-> Korte/Lange Duinen



Over het spoor, tussen de Vliegbasis en Pijnenburg is de ecoduct wel toegankelijk voor fietsers en lopers. Onderzoek toont aan dat die toegankelijkheid niet tot nauwelijks negatieve invloed heeft op het ecologisch functioneren. Het zou zowel ecologisch als recreatief waardevol zijn om nog enkele gebieden te verbinden. Bij 't Hoogt en de Paltz/Vliegbasis zou dit goed mogelijk zijn, rond restaurant 't Hoogt, over de N-weg. Het hoogteverschil is naast de N-weg reeds aanwezig. Ook tussen de Vlasakkers en Soesterduinen kan verder verbonden worden.

2. Vlasakkers <-> Hoogt <-> Paltz
<-> Vliegbasis (bij restaurant 't Hoogt)



6. STARTPUNTEN & FACILITEITEN (DOOR)ONTWIKKELEN

De toegangen van de diverse gebieden zijn qua routes dus nog niet overal even overtuigend. Dit zit niet alleen in de routes zelf, maar ook in de afwezigheid van faciliteiten die het routegebruik ondersteunen of stimuleren. Het eerder genoemde voorbeeld van station Den Dolder als buitenpoort (1) is ook hierin het beste voorbeeld.



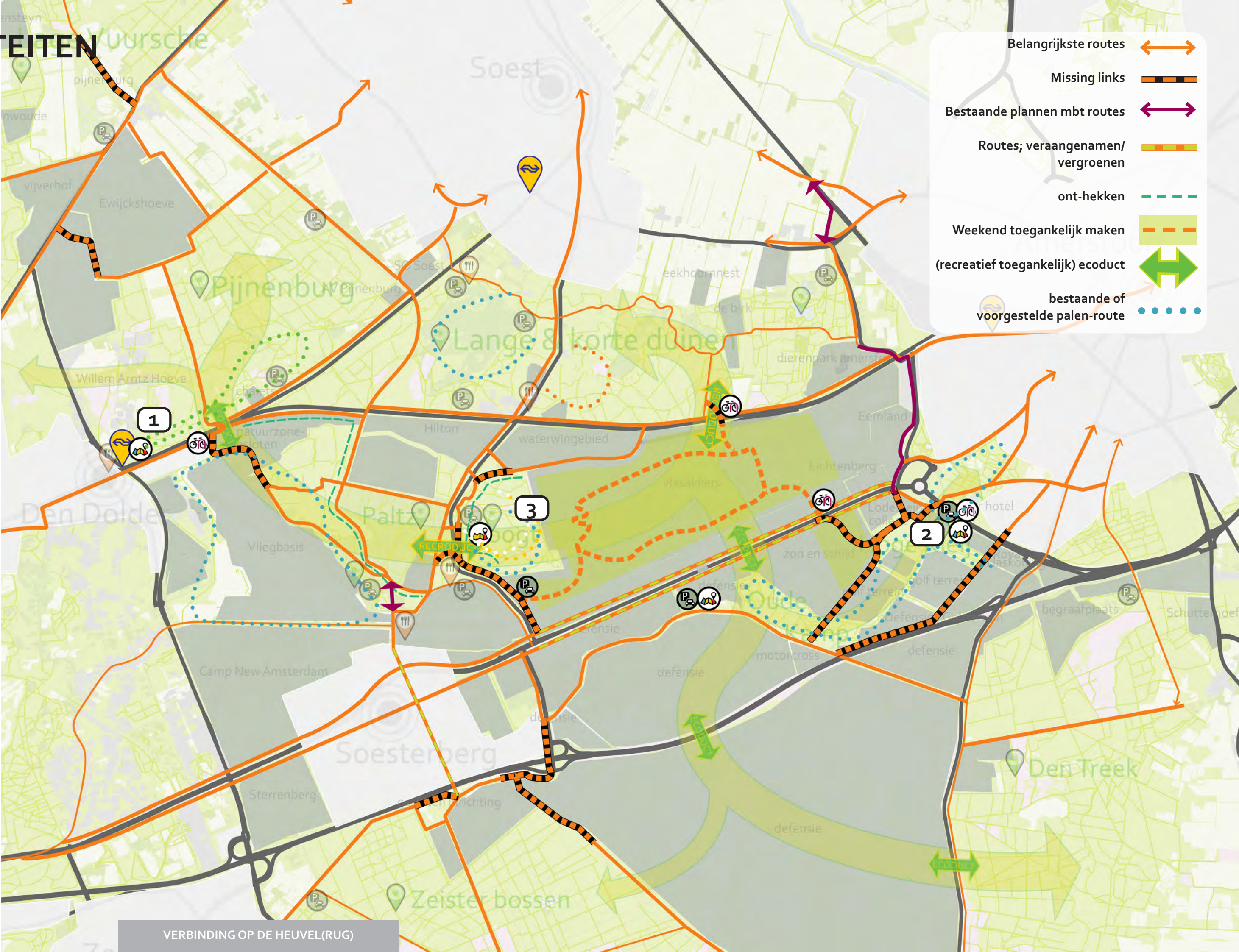
Aan de voorkant van de Hoge Kleij (zie foto pagina xx) ontbreken ook faciliteiten waarmee de toegang tot een bosgebied duidelijk wordt. Denk aan een paar parkeerplaatsen, een duidelijke stalling voor fietsen, een gebiedskaart met informatie over bijvoorbeeld wandelroutes in Hoge Kleij. Dit gebied zou nog beter tot zijn recht komen als er een verbinding onder/over de N221 zou komen.



Maar ook op de Stompert ('t Hoogt) nodigen de borden niet uit, er wordt gesteld dat het onwenselijk is om de palenroutes te lopen. Omdat er ook militaire voertuigen zouden kunnen rijden.

- Ook bestaan er in dit gebied vele palen routes. Het gaat om:
- Soest: blauwe, oranje, groene palen
 - t' Hoogt: witte, blauwe, gele palen
 - Vliegbasis: rode en gele route

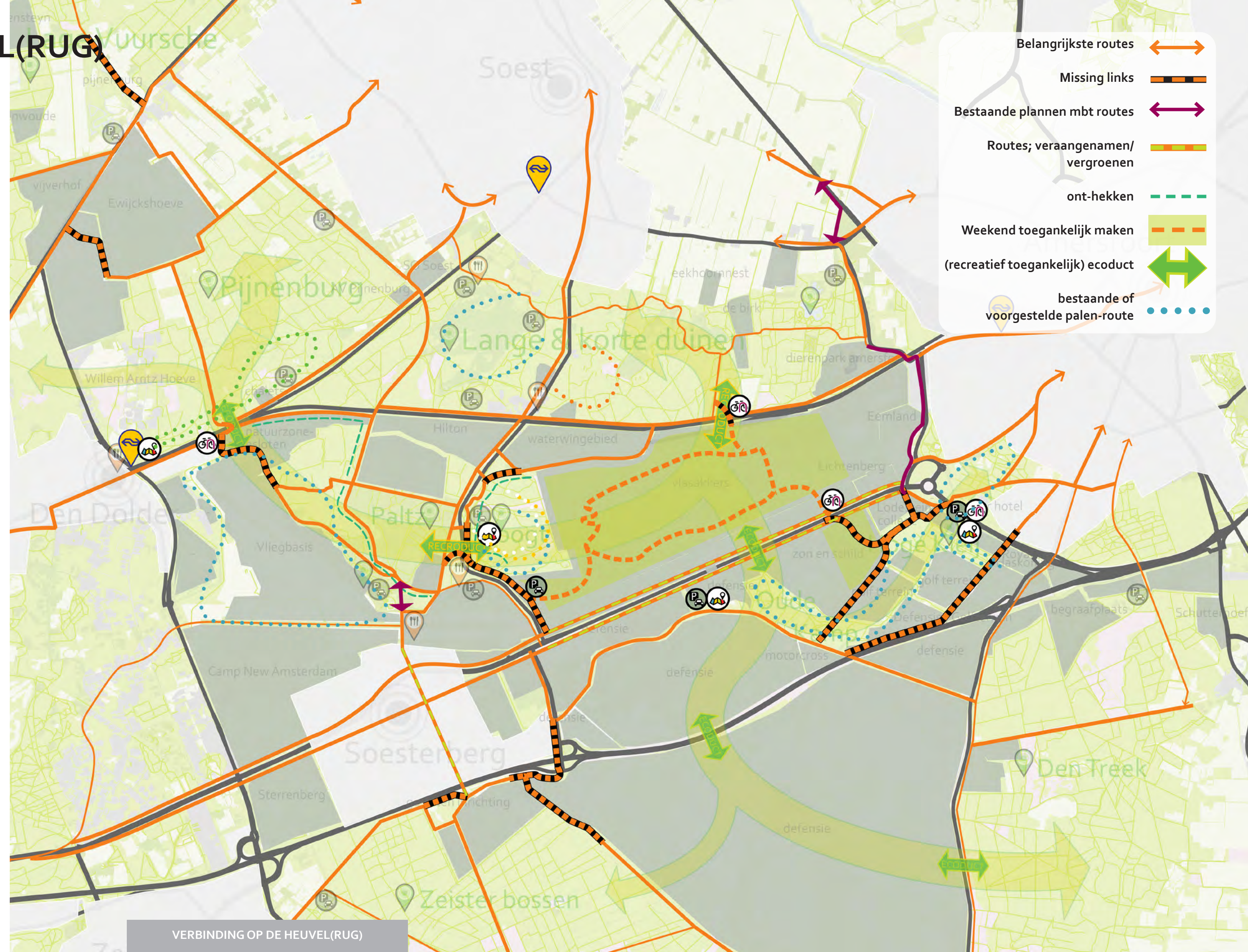
Ze zijn, zo stelt de gemeente Soest, bedoeld voor lokale inwoners. Daarom zijn ze online nergens vindbaar. Er zou wel overwogen kunnen worden of ze boven-lokaal online gepromoot kunnen worden bij hele specifieke doelgroepen. Bijvoorbeeld, palen routes zijn juist ideaal voor hardlopers, die zouden juist graag vaker vanuit natuurgebieden hardlopen. Maar, ze kennen daar de weg niet. Voor hen hebben palen-routes juist een grote meerwaarde.



VERBINDEN OP DE HEUVEL(RUG)

vervolgstrategie

- Het eerste belangrijke uitgangspunt is het idee dat investeren in routes, niet alleen een waarde geeft aan die routes. Het zijn vooral **investeringen in een gebied**. In de verbondenheid, de fysieke en mentale eenheid, in de herkenbaarheid en bereikbaarheid.
- Een tweede belangrijk uitgangspunt is dat voor de ontwikkeling van een gebied als dit, de potentie niet zit in een enkele losse interventie. Het verschil wordt gemaakt door een optelsom van diverse verbeteringen, die elkaars waarde versterken. Elke nieuwe, of verbeterde route, wordt meer waard na de toevoeging van een andere nieuwe of verbeterde route. Elke voorgestelde interventie maakt op zichzelf een groot verschil op die plek, maar de winst voor het gehele gebied zit juist in de optelsom van die verschillende interventies.
- De meerwaarde ontstaat dus wanneer verschillende gemeentes, beheerders, eigenaren en organisaties (hopelijk ook met behulp van deze visie), zien dat hun terrein niet volledig op zichzelf staat. Het is onderdeel van een groter geheel, en een grotere ambitie.
- Juist omdat er in dit gebied zo veel deelgebieden zijn, verschillende belangen en eigenaren, zou het waardevol kunnen zijn om een zekere 'gebiedsmanager/verantwoordelijke' te hebben. Iemand die op lange termijn, het overzicht houdt op de opgaves, samenhang, belangen en uitvoering. Het gebied hoort bij veel partijen, maar daarmee ook bij niemand.
- Het lijkt onoverkomelijk dat er ook invloed van hogere hand nodig is om een defensieterrain zoals de Vlasakkers, een dag in de week te openen voor fietsers, skeeleraars en wandelaars.
- Ecologisch en recreatief belang liggen ook vaak in elkaars verlengde, redeneer in de eerste plaats vanuit mogelijke ontwikkelingen die meerwaarde hebben voor beide.



Mountainbiken op de Utrechtse heuvelrug is hét voorbeeld dat laat zien dat door ontwikkeling van goede routes, mensen buiten in beweging te krijgen zijn. Mountainbiken vraagt om specifiek vormgegeven 'single tracks'. De Utrechtse heuvelrug was de eerste plek in Nederland waar een volledig stelsel aan tracks volgens een nieuwe receptuur werd aangelegd. De rest van Nederland is in de laatste jaren gevolgd, waarmee het mountainbiken gegroeid is tot één van de grotere recreatievormen in Nederland. Onderstaande beeld van groepen 'mtb-ers' is rond de startpunten van routes niet meer weg te denken.

Sinds een jaar of drie is er ook nog een andere vorm van off-road fietsen opgekomen; gravel-biken. De trend is overgekomen uit Amerika, maar de gravel-biker is inmiddels overal zichtbaar. Alle off-road paden zijn geschikt voor gravel-bikers, onverharde fietspaden, boerenpaden, bospaden en gravel-stroken.



4. MOUNTAIN- & GRAVELBIKERS: VERSPREIDEN &/ CONCENTREREN (HEUVELRUG & VALLEI)



MOUNTAINBIKEN



MTB-ers in NL:

2010: 220.000

2019: 660.000

2020: ???

In tien jaar tijd is mountainbiken verdrievoudigd in aantal (mensen die regelmatig mountainbiken). Echter, 2020 was merkbaar het grootste succesjaar in mountainbike deelname. De toename was zichtbaar en merkbaar in zowel de winkels als op de routes; maar cijfers zijn er nog niet.

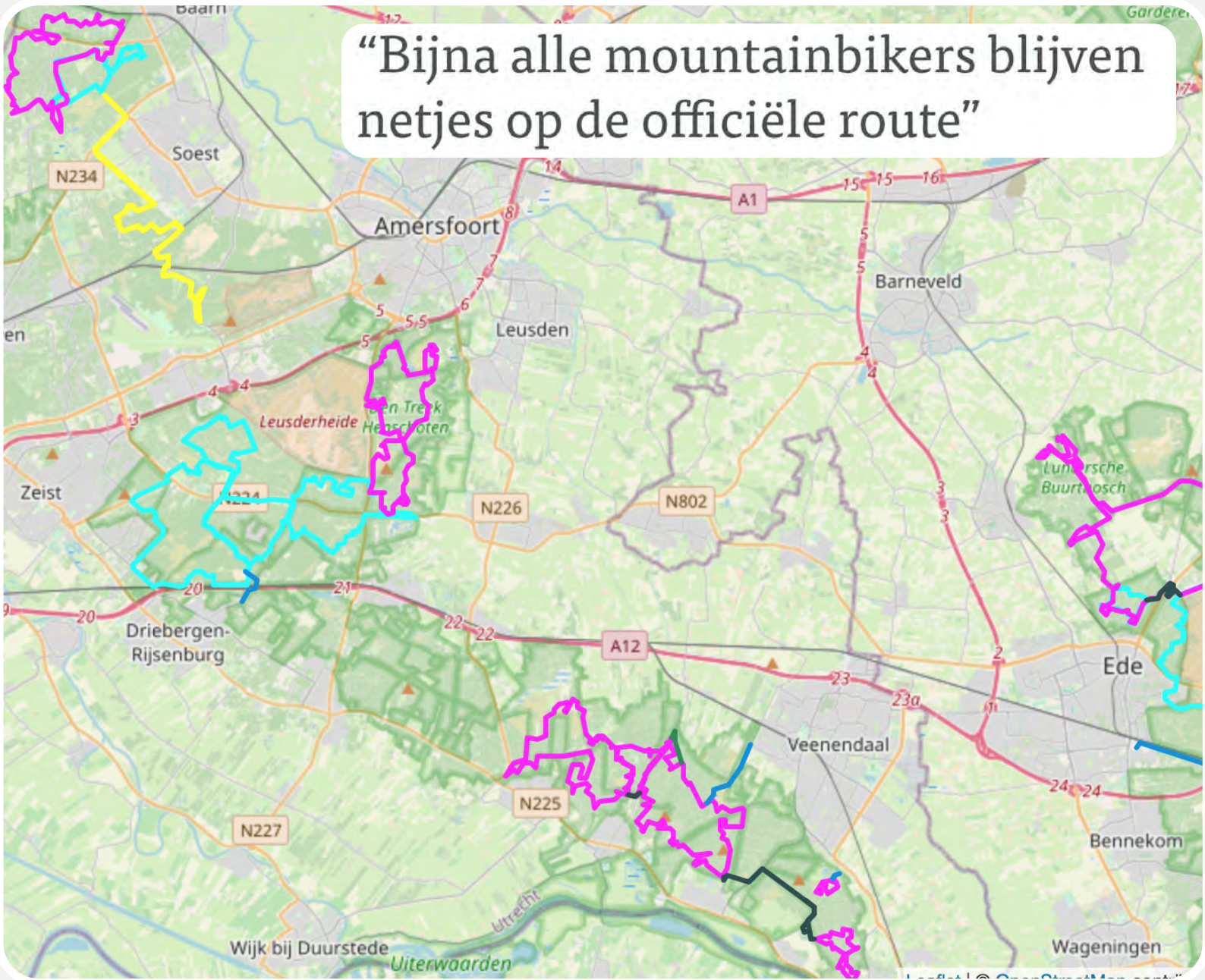
De gedachte die de ontwikkeling van mountainbike routes heeft ondersteund, is dat er minder 'kris-kras' door de bossen wordt gereden als er specifieke, aantrekkelijke 'single-tracks' gemaakt worden. En dat werkt; gewone bospaden zijn voor mountainbikers te saai geworden. Maar, het enorme aantal nieuwe mountainbikers genereert ook weer nieuwe uitdagingen. De drukte is niet altijd eenvoudig te managen, zeker in combinatie met een lockdown. Frictie tussen verschillende gebruikers zoals bijvoorbeeld wandelaars en mountainbikers vindt wel eens plaats. Omdat ze elkaar kruisen, omdat mountainbikers en wandelaars soms van dezelfde paden gebruik maken, omdat mountainbikers nog wel eens op wandelpaden fietsen, maar ook omdat wandelaars nog wel eens op mountainbike routes lopen. We wonen in een klein land, waar we de (groene) ruimte met vele delen. 99% van de tijd, en 99% van de treffingen is er niks aan de hand. Over die 1% hoor je relatief veel. Daar staat tegenover dat honderdduizenden (nieuwe) mensen actief zijn en van de natuur genieten. En die meer waarderen.

Desondanks is het wel raadzaam om de negatieve geluiden over drukte en frictie, tussen mensen onderling, en tussen mensen en de natuur, serieus te nemen.



▲ De grote drukte op de Amerongse Berg. © William Hoogteyling

Extreem druk in de bossen op de Utrechtse Heuvelrug: 'Dit is gewoon code rood'





mtbheuvelrug





3 vind-ik-leuks

mtbheuvelrug Hoge Ginkel

Vanwege de toegenomen recreatiedruk zijn we met de terreineigenaren in gesprek over de toekomst van de route Hoge Ginkel. De druk is in zo'n korte tijd dusdanig toegenomen dat niemand hierop heeft kunnen anticiperen. Afsluiten van de route was de enige optie om de rust terug te laten keren. We kijken of we een oplossing kunnen vinden.



MOUNTAIN- & GRAVELBIKERS

MOUNTAINBIKEN

STRAVA



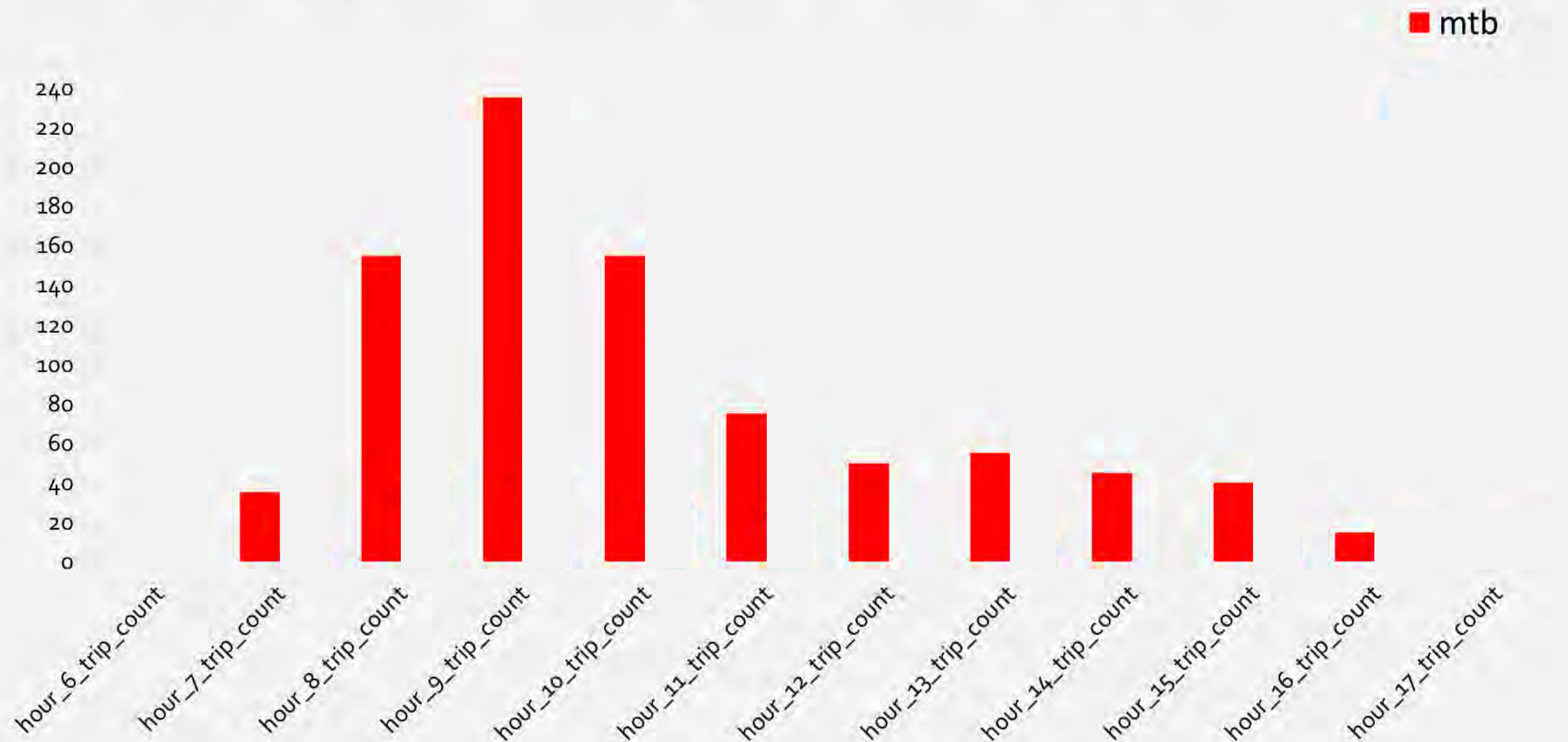
De vraag is op welke manieren de frictie tussen gebruikers van buitengebieden beperkt kan blijven.

Waarschijnlijk is de simpelste manier het stimuleren van verspreiding in de tijd. Vooral zondagen zijn druk. Maar de data van Strava op route 'Den Treek' laat zien dat die drukte zich vooral tussen 8 en 11 manifesteert. Tussen 9:00 en 10:00 passeren circa vijf keer zoveel mountainbikers op de routes als tussen 12:00 en 13:00 (september zondagen 2020).

Juist voor mountainbikers is dat gegeven relevant. Op de mountainbike singletracks is inhalen lastig, voor snellere rijders is drukte vrij ergerlijk. Dit principe speelt bij geen enkele andere vorm van recreatie zo sterk. Echter, het overgrote deel van mountainbikers is zich niet bewust van de grote invloed van een paar uurtjes op de drukte.

Ook onder wandelaars en andere recreanten is zondagochtend 10 uur het populaire tijdstip. Meer spreiding van mountainbikers over de tijd, kan ook frictie met andere gebruikers verminderen.

Aantal passages op verschillende tijdstippen op september zondagen 2020_Den Treek



MOUNTAINBIKEN



Los van 'tijd-verspreiding' zien wij ook nog wel diverse mogelijkheden om mountainbike routes frictiellozer vorm te geven en aan te geven.

Op Den Treek zijn 'sluisjes' aangebracht om te voorkomen dat mountainbikers op grote snelheid het fietspad kruisen. Dat is één van de vele mogelijke manieren om met kleine, subtiele manieren te voorkomen dat gebruikers letterlijk en figuurlijk met elkaar botsen.

Vaak is drukte op zich niet het probleem, maar eerder het verrast worden door andere gebruikers (met snelheid). Die verrassing kan vaak voorkomen worden.

GRAVELBIKEN



Wat er voor mountainbikers mogelijk is gemaakt in de regio Amersfoort/Utrechtse Heuvelrug is prachtig. Maar er komt alweer een andere groep off-road fietsers op, de Gravelbikers, met zeer eigen gebruiken. Ook van 'gravel-bikers' zijn nog geen recente cijfers bekend over de hoeveelheid mensen die het beoefent.

Een deel van de Gravelbikers zal zich keurig houden aan de fiets-toegestane paden, maar onmiskenbaar doet een groot deel dit niet. Die zoektocht naar bijzondere paden, overal kunnen komen, maakt een deel van het plezier van het gravelbiken.

Wat we (nu al) zien gebeuren, is dat 'mountainbikers' verweten worden voor het gedrag van 'gravelbikers'. Dat klinkt als een kinderachtige discussie, maar richting gravelbikers wordt vaak genoemd: *"jullie hebben toch die nieuwe routes? Wat doe je hier?!"*. Maar, gravel-biken is een wezenlijk andere tak van sport/recreatie dan mountainbiken. De fietsen zelf zijn sowieso beperkt geschikt voor de mountainbike-routes. Gravel-bikers zoeken juist de lange zandwegen, bospaden en boerenpaden op.

In de Achterhoek heeft men de discussie ook al zien aankomen. Men heeft daartoe online, diverse gravelbike routes benoemd. Daar waar het mag, en wenselijk is. Voor de meeste Gravelbikers is het noodzakelijk om een GPS-fietsnavigatie apparaat te gebruiken, anders vinden ze de weg niet. En juist om die reden daardoor is het fysieke routegebruik sterk te beïnvloeden door het online aanbieden van te downloaden routes (gpx-files).



OUTDOOR
ACHTERHOEK

MountainbikenGravelbikenPaardrijdenTrailrunning

Wil je een actief weekend weg met vrienden, de sportclub of familie? In de Achterhoek vind je een gevarieerd landschap van bossen, heuvels en oude zandwegen voor de ultieme buitensportervaring. Er liggen honderden kilometers aan uitdagende mountainbike- en ruiterroutes, die recentelijk nog een flinke kwaliteitsimpuls kregen. Kenmerkend zijn de vele onverharde wegen waardoor je er heerlijk kunt gravelbiken. Trailrunnen doe je door een gevarieerd landschap van heide, bossen en stuifzand met op sommige plekken steile beklimmingen naar een top van 90 meter boven NAP!

Mountainbiken

Gravelbiken

Paardrijden

Trailrunnen

Gravelbikepacktour 2
Terborg-Winterswijk-E

Lochem | [Toon op kaart](#)

Om 'oerend onverhard' kennis te maken met de Achterhoek is er in samenwerking met Gravelrides een 'gravelbikepacktour' ontwikkeld. Tijdens een driedaags verblijf in de Achterhoek fiets je ongeveer 80 km. per dag. Omdat de Achterhoek zo'n grote diversiteit kent is geen dag hetzelfde. Het ene moment fiets je over traktorpaden door de korenvelden: het andere moment pak je een heerlijke gravelstrook over een prachtig landgoed.

Startlocatie

Treinstation/P+R- Stationsweg 16, 7061 CS Terborg (parkeren is gratis)

Tijdsduur

De route is verdeeld in drie etappes van zo'n 80 km., waardoor deze in drie dagen te rijden is. Maar hoe ver je per dag fietst bepaal je uiteraard zelf. Geniet zo lang

Lees meer

Website

Gravelrides.cc

GRAVELBIKEN - Heuvelrug & Vallei



Het bepalen van de route gebeurt momenteel ook al grotendeels online. Bijvoorbeeld via de app 'Komoot'. Daar 'bouwt' en beschrijft men routes, om met andere gravelbikers te delen.

Sommige Nederlandse gravelbikers hebben duizenden volgers, zoals bijvoorbeeld onderstaande routes (de maker heeft 2300 volgers). Onderstaand netwerk toont honderden kilometers van de mooiste gravelroutes op de heuvelrug en in 'de Vallei'. Twee gebieden die elkaar aanvullen voor juist deze groep. In dit geval is gepoogd alleen routes te tekenen waar ook echt gefietst mag worden.

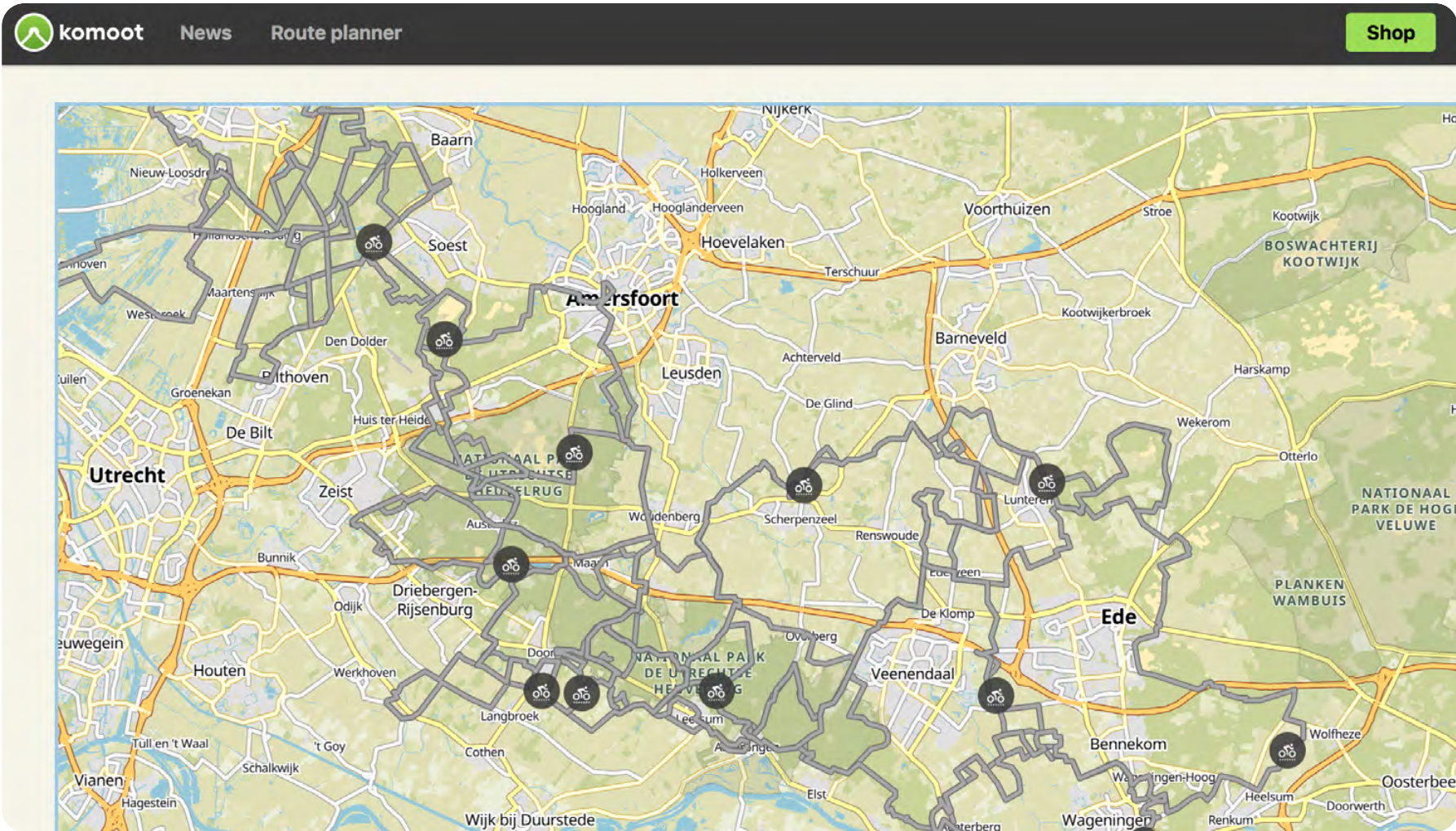
Maar dat geldt zeker niet voor alle routes die rond gaan op Komoot. Er gaan al stemmen op om Nederland te voorzien van een bewegwijzerd 'gravel netwerk'. Dat vinden wij niet direct geschikt voor deze doelgroep; juist gravel-bikers hebben praktisch allemaal een navigatie-apparaat.

Maar wat zijn nu wel interessante ideeën om het gravelbiken verantwoord te stimuleren?

- vergelijkbaar met de Achterhoek; een digitaal platform bij gemeentes, routebureaus of recreatieschappen, waar de mooiste en meest wenselijk-befietste gravelroutes getoond worden. En gedownload kunnen worden (gpx). Dat

is een relatief kleine moeite waarmee ook een principe en statement afgegeven wordt: ontdek te fiets de rijkdom aan route-mogelijkheden, maar houd je aan de regels. Als regio wil je dat juist stimuleren, faciliteren en uitstralen.

- Een vervolgvraag is, of op bepaalde wandelpaden ook fietsers (gravelbikers) toegestaan kunnen worden. Dat zou bijvoorbeeld ook kunnen met een vignet voor gravelbikers. Zoals dit ook bij mountainbikeroutes een voorwaarde is.
- Openstelling van paden zou ook slechts tijdelijk kunnen. Alleen in wintermaanden, of juist alleen doordeweeks, overdag. Of voor bepaalde tijdstippen, wanneer er weinig andere mensen zijn. Ook dit draagt bij aan meer verpreiding in de tijd. Bijvoorbeeld in het Noord-Hollands duinreservaat (<https://www.pwn.nl/keuzevrijheid-het-noordhollands-duinreservaat>) mogen mountainbikers van 140 kilometer offroad paden gebruik maken. Maar; alleen vóór 10:30. En dat blijkt goed te werken.



Map data © OpenStreetMap contributors

Amerongen-Lunteren Gravelride

Difficult ⌚ **04:56** ↔ **86.2 km** ⌀ **17.5 km/h** ↗ **270 m** ↘ **270 m**

Expert gravel ride. Good fitness required. Some portions of the Tour may require you to push

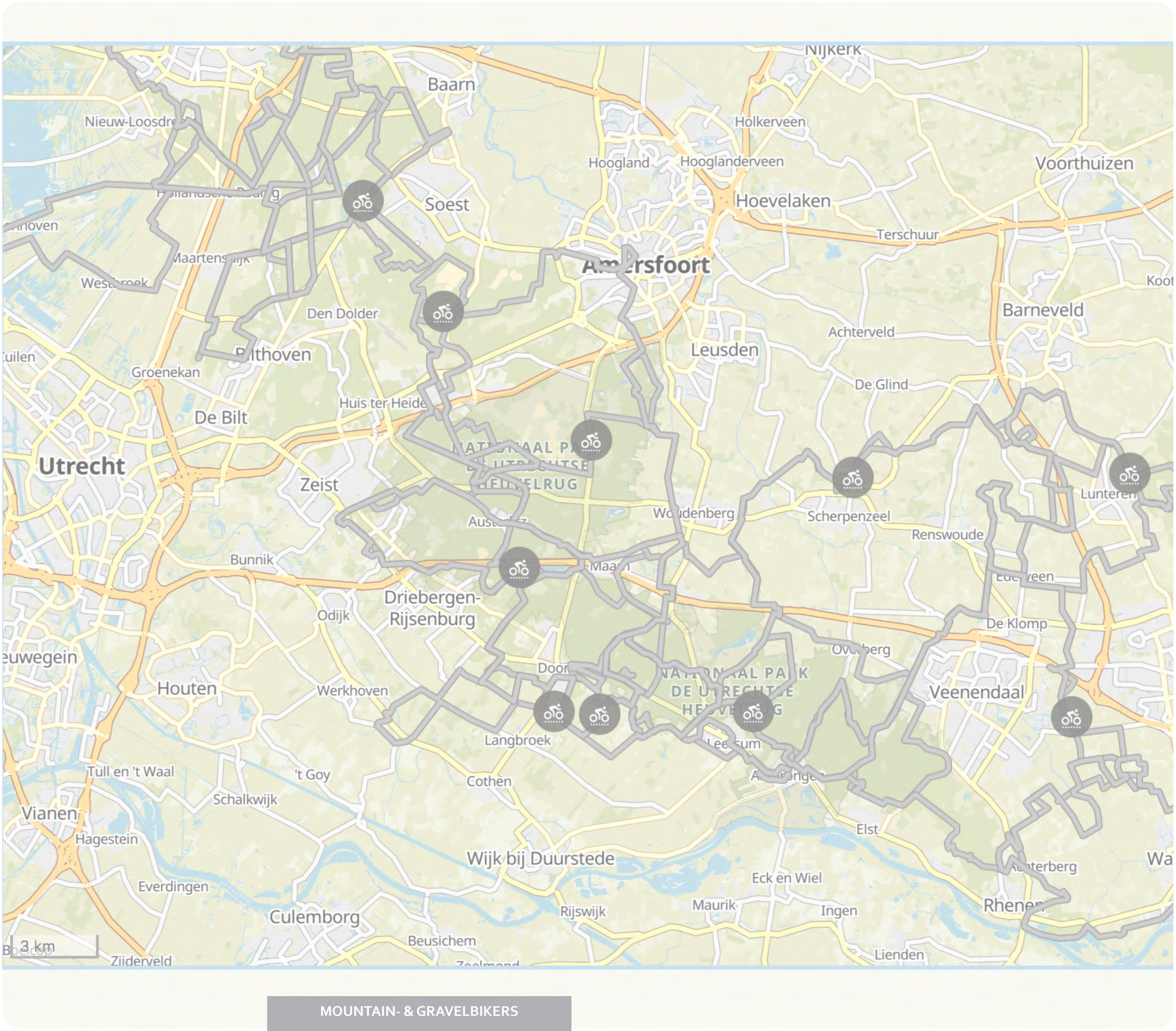
MOUNTAIN- & GRAVELBIKERS



4. MOUNTAIN- & GRAVELBIKERS. VERSPREIDEN &/ CONCENTREREN *ontwikkelstrategie*

Een centraal thema bij de ontwikkeling van deze doelgroepen is het verspreiden of juist concentreren van gebruik, in zowel tijd als ruimte. Daarmee zijn deze twee gebruikersgroepen voorbeeldig. Het is een discussie die breder in recreatievraagstukken gevoerd kan worden, steeds meer mensen zien de voordelen van het flexibeler indelen van hun werktijd en vrijetijd. Tevens zijn deze twee doelgroepen voorbeeldig voor de opkomst van avontuurlijke, actieve doelgroepen en de ontwikkelkansen die ermee samenhangen. We zien nog een aantal aandachtspunten voor de verdere toekomstige ontwikkeling:

- Het uitbreiden van mountainbikenetwerken wordt op de heuvelrug steeds lastiger. Voor de mountainbiker zullen 'meer routes' altijd beter zijn, maar men mag zeer content zijn met wat er al is. Er liggen eventueel nog wel kansen op de uiterste randen van gebieden, dicht op drukker autowegen. Voor mountainbikers is dit niet zo erg, terwijl deze zones voor zowel de natuur als wandelaars minder belangrijk zijn. Die tactiek wordt al veel toegepast bij ontwikkeling van mtb-routes. Bijvoorbeeld; Het gebied 'Hoge Kleij' wordt in het rapport van Kruit en Kok aangestipt als een gebied waar nog een mountainbikeroute mogelijk is. Wij denken dat je hooguit langs het Zeisterspoor (de Tankweg) een trail kunt realiseren. Maar het gebied zelf is juist ideaal als rustig wandelgebied dicht bij de stad, en kan juist voor die wandelaars veel beter toegankelijk gemaakt worden. Mtb routes in het gebied raden wij daarom af.
- Uitdagende mtb-routes hoeven ook niet altijd in het bos te liggen. Er zijn voorbeelden van speelse trails die aangelegd zijn op bijvoorbeeld scheidingswallen naast infrastructuur. Dan kan zelfs in de stad, ook als speel-trails voor kinderen of op bepaalde stadsranden. Ook vuilnisbelten zoals onder Voorthuizen onder de A1 (56 meter hoog) kunnen hier perfect voor zijn. Het hoeft niet altijd in de natuurgebieden.
- Nu het biken een enorme sprong heeft gemaakt in aantal beoefenaars, moet het onderhoud en de structurering daarvan er ook een grote stap bij doen. Er is een groot aantal vrijwilligers dat onderhoud pleegt, maar het is niet meer voldoende. Routes worden niet structureel genoeg en te laat afgesloten bij extreme droogte of natheid. Nu worden vaak op social media oproepen gedaan om niet te mtb-en, maar het effect is beperkt. De staat van de paden gaat steeds sneller achteruit. Daar ligt nog een grote uitdaging.
- Het advies om nu het gravelbiken op te pakken is tweeledig; enerzijds om het te stimuleren, anders zijds om te zoeken naar manieren om het te sturen. Dat moet geen overmatig gepolder opleveren; maar het is wel verstandig om op de trend in te spelen vóór de irritaties ontstaan, in plaats van dóór de irritatie.



5. RUST, RUIMTE EN LANGE LIJNEN (EEMVALLEI/ARKEMHEEN)



Voor wie ruimte nodig heeft, is er geen betere plek dan Eemland/Arkemheen. Wat voor de één een reden is om het te mijden, zal de ander beschrijven als de grootste kwaliteit: er is (soms) niks te zien.

In elk geval is dit het landschap waar je onbezonnen kilometers moet kunnen maken. Voor sommigen te voet, maar vooral te fiets.

Wie deze plek de N-414 zou oversteken, over de sloot en de A1 zou springen, fietst via de Achtereemse weterring naar de Eemlanden tussen Amersfoort, Baarn en Soest.

EEMLAND

Weids landschap

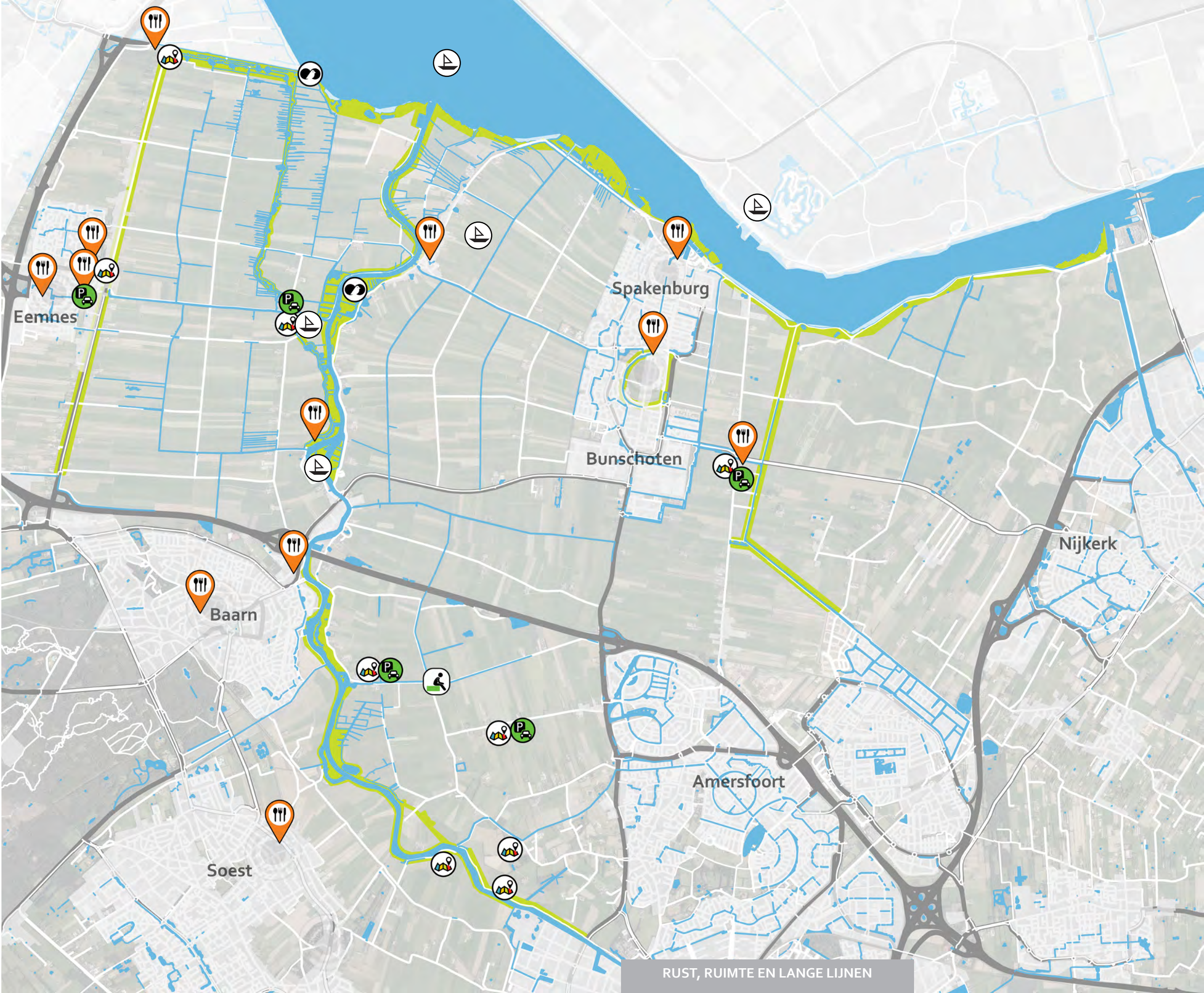
De Eemvallei wordt gekenmerkt door weidsheid. Water, weides en riet zover je kunt kijken. Dit is van grote waarde voor de weidevogels die hier in grote getallen leven. Er zijn een aantal lange lijnen die bepalend zijn in dit landschap: de eem, de randmeren en de dijken die door het gebied lopen. Daarlangs liggen ook diverse bestemmingen; de dorpskernen, havens en sluizen. Daarnaast zijn er eindeloze polderwegen die het weidelandschap toegankelijk maken.

Niet voor iedereen geschikt

Voor de mens is dit echter niet altijd het makkelijkste landschap, met veel wind en weinig schuilmogelijkheden voor regen of zon. Dit landschap is daarom niet aantrekkelijk voor de doorsnee recreant die 5 km wil lopen en daarna een pannenkoek wil eten. Doordat een groot deel van dit gebied verboden is voor honden (vanwege de weidevogels) valt daar ook een recreantengroep af. Maar het is wel een kwaliteit voor wie echt rust en ruimte zoekt; vogelaars, lange afstandswandelaars, wielrenners of skeeleraars.



-  Vogelkijkhut
-  Parkeerplaats
-  Informatiepunt
-  Bankje
-  Horeca



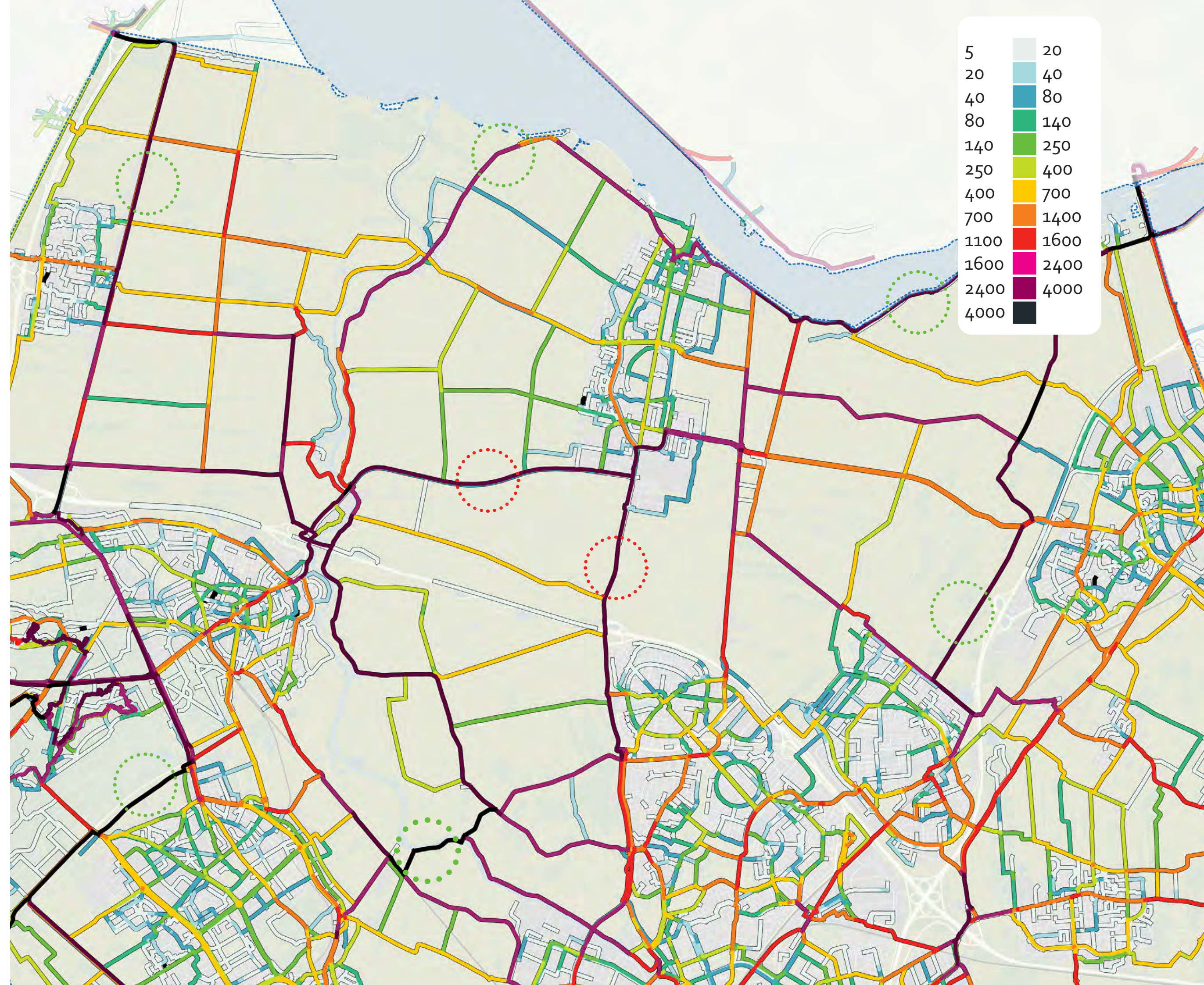
RUST, RUIMTE EN LANGE LIJNEN

(SPORTIEF) RECREATIEF FIETSEN

Aantal passages op basis van **STRAVA**
gegevens september 2020

Diverse lange doorgaande lijnen die zo bepalend zijn in dit landschap, worden goed gevonden door recreatieve fietsers. Met name langs de Eem, de Wakkerendijk, Meentweg, de Randmeren en ook wel de Laak wordt behoorlijk veel gefietst. De Eembrug is absoluut het drukste punt, met 6000 Strava-passages alleen al in september 2020.

Maar ook langs de doorgaande verbindingen tussen de kernen, zoals tussen Bunschoten en Baarn, en Bunschoten en Vathorst wordt veel gefietst. Hoewel hier wel losliggende fietspaden liggen fiets je hier wel langs de N wegen.



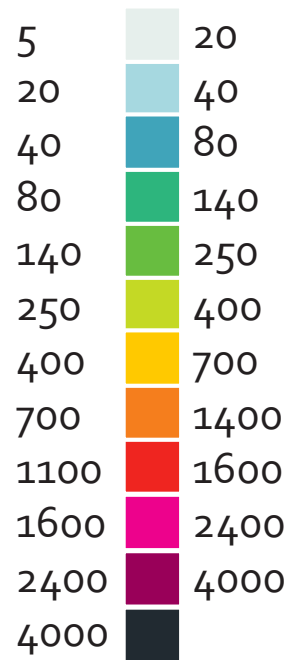
(SPORTIEF) RECREATIEF FIETSEN

Aantal passages op basis van **STRAVA**
gegevens september 2020

T(e) veel

Maar veel landschappelijke wegen eindigen in T-splitsingen. In het naastweergegeven beeld lijkt een duidelijk verband te bestaan tussen de intensiteit van gebruik, en de mate waarin de weg doorgaand is (niet op T-splitsingen uitmondend). Op T-splitsingen eindigende wegen worden minder intensief gebruikt. Dat is ook een gevolg van de Strava doelgroep; wielrenners volgen graag doorgaande lijnen. De T-splitsingen zijn ook vaak rond de woonkernen te vinden waarmee diverse landschappelijke routes geen logische aansluiting op de dorps/woonkernen hebben. Juist veel rustige landschappelijk routes laten zich minder vanzelfsprekend opnemen in fietsroutes.

Het optreden van T splitsingen heeft vaak te maken met grote barrières. Met name de A1 veroorzaakt erg veel T-splitsingen, maar ook de Eem zelf, het treinspoor tussen Amersfoort en Baarn en de grote mazen van het ondoorkruisbare boerenland ten Noorden van de Laak en tussen de Laak en de Eem in.



UTILITAIR FIETSEN

Aantal passages op basis van **STRAVA**
gegevens september 2020

Eembrug (Malebrug)

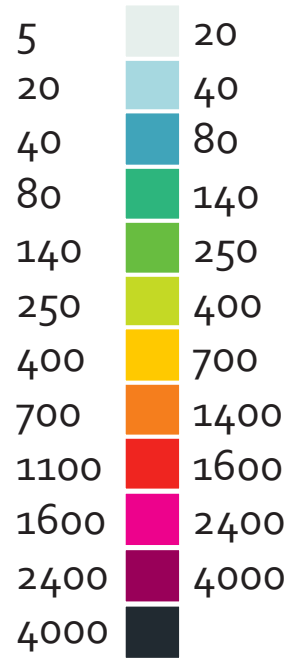
De kaart links toont alle passages die met Strava zijn opgenomen als utilitaire fietsrit. Ook hier zien we met name de Malebrug er uitspringt als meest gepasseerde route.

Doorbreken van barrières

Het feit dat deze brug door zowel utilitaire fietsers als recreatieve fietsers veel gebruikt wordt, toont het nut van het slechten van dit soort barrières. Utilitair fietsverkeer zal de hoofdreden zijn geweest voor de aanleg van de Malebrug, maar de recreatieve meerwaarde is evident zeer groot.

De Eem is echter nog steeds niet oversteekbaar tussen Baarn en Hoogland, pas bij de A1 kan de Eem weer overstoken worden.

De fietsverbinding tussen Hoogland, Baarn-Zuid/ Noord-Soest is daardoor zeer indirect.



BARRIÈRES -> LANGE LIJNEN

In dit landschap belemmeren een aantal grote barrières de toegang tot een landschap of zorgen ze dat een directe verbinding tussen kernen niet altijd mogelijk is. Los van de specifieke voet/fietsroutes die ze mogelijk maken; ze zorgen er vooral voor dat de landschappelijke verbanden, en links tussen woonkernen en landschappen weer voelbaar worden.

Wij zien een vijftal gebieden waar het overbruggen of ondertunnelen van een barrière grote gevolgen heeft voor de toegankelijkheid en doorstroombaarheid van dit landschap.

Ten noorden van Baarn is de toegang tot het landschap beperkt tot de twee uiteinden van het dorp, waar de A1 ondertunneld is. Dit zijn echter ook de plekken waar de afritten gevestigd zijn en je in een verkeerskundige wereld geen hele gemakkelijke doorsteek naar het noordelijk gelegen landschap kunt maken.

Tussen Baarn en Vathorst is weer een grote maas waar de A1 niet kan worden doorstoken. De polderwegen aan weerszijden van de snelweg sluiten (in potentie) vrijwel naadloos op elkaar aan, alleen een tunnel of brug ontbreekt.

Ten zuiden van Baarn kan de Eem slechts op één plek worden overstoken (Malebrug), de scheidende werking van de Eem is nog altijd (te) groot voor fietsers en voetgangers..

Ten westen van Nijkerk lopen polderwegen aan weerszijden van de snelweg net niet op elkaar door. Voor de verbinding Nijkerk-Bunschoten en verder zou deze overbrugging veel kunnen betekenen.

Ten westen van Vathorst is de terugweg van de Laak ver weg en voert bovendien langs drukke wegen. Een extra fietsverbinding door het boerenland zou veel kunnen betekenen voor de inwoners.



UTILITAIR FIETSEN

In de basis vormen de voorgesteld overbruggingen en ondertunnelingen een korte route voor fietsforenzen van en naar de omliggende kernen van het Eemland. Fietsverbindingen worden directer, dit stimuleert forenzen om de fiets boven de auto te verkiezen.

Het is **niet alleen sneller, maar ook aantrekkelijker**, doordat drukke verkeerspunten worden vermeden en landelijke routes de doorgaande verbinding worden. Betere verbindingen tussen de volgende kernen worden mogelijk:

- 1. Vathorst <-> Baarn (noord) & Eemnes
- 2. Hoogland <-> Baarn (zuid) & Soest <-> Hilversum
- 3. Nijkerk <-> Bunschoten
- 4. Bunschoten <-> Baarn (zuid) & Soest
- 5. Eemnes <-> Baarn
- 6. Eemnes (Nieuwe HOV halte 2022) <-> Bunschoten



RECREATIEF FIETSEN

De nieuwe verbindingen vormen bovendien aantrekkelijke landschappelijke aanvullingen voor de inwoners van omliggende kernen.

1. Amersfoort Vathorst <-> Eem

Vathorst wordt direct verbonden met de Eem. In combinatie met de route langs de Laak ontstaan rondemogelijkheden met zowel een aantrekkelijk heen- als terugweg.

2. Amersfoort <-> Heuvelrug

De Utrechtse heuvelrug (rond Lage Vuursche- Hilversum) wordt door een nieuwe brug over de Eem veel directer bereikbaar met de fiets, voor de inwoners van de noordelijke wijken van Amersfoort.

3. Nijkerk<-> Eem(meer) & Laak

Voor de inwoners van Nijkerk ontstaat een directe fietsroute naar Bunschoten en verder naar de Eem en Eemmeer. Ook kan dit een terugweg zijn voor één van de parallelle wegen in dit gebied.

4. Landschappelijke terugweg Eemvallei parrallel aan de Eem

Een 'rondje' langs de Eemland betekent nu nog vaak dat je terugmoet langs dezelfde Eem-route. Deze verbinding creëert de mogelijkheid om via het polderlandschap terug te fietsen.

5. Baarn Centrum <-> Eemvallei

Vanuit Baarn kan het landschap veel directer bereikt worden, er ontstaan rondes die niet beginnen en eindigen bij een drukke verkeersknoop. Het centrum van Baarn wordt tevens veel sterker onderdeel van het recreatieve fietsnetwerk.

Los van deze mogelijk brug/tunnel verbindingen in het Eemland/ Arkemheen zelf, is er nog een interessante kans om een betere koppeling

te maken met het bovenliggende **Hulkensteinse Bos.**

Het is een bosrijk wandel- en fietsgebied, hemelsbreed gezien zeer dichtbij Bunschoten en Nijkerk. Deze kan vanuit Nijkerk aangereiden worden via de N301 (Nijkerkersluis). Echter, de pont tussen Spakenburg en het Bos vaart op beperkte tijdstippen: van 1 april tot 1 november vanaf 10.00 uur op dinsdag, woensdag, donderdag en zaterdag. Van 1 november tot 1 april vaart het schip vanaf 11.00 uur op donderdag en zaterdag.



UTILITAIR & RECREATIEF

De mogelijkheden om barrières te doorbreken, kunnen samen opgepakt worden met mogelijkheden om de kwaliteit van (fiets)routes die erop aansluiten te verbeteren.

Op dit moment is er bijvoorbeeld al een mooie en behoorlijk directe route tussen Eemnes (en verder) en Bunschoten tot bijna aan Nijkerk. Behalve de overbrugging van de snelweg om Nijkerk daadwerkelijk zonder omweg te bereiken, kan de aansluitende route ook veiliger en aantrekkelijker. De combinatie van verbeteringen zou deze route op de kaart zetten als prachtige landschappelijke verbinding.

Aan de oostzijde, tussen Nijkerk en Eemnes/Huizen ligt al een grotendeels mooie en behoorlijk directe route:

1. Schitterend landschappelijk fietspad langs de Eemnesservaart
2. Pontje over de Eem bij Eemdijk
3. Vrijliggend fietspad langs de Vaartweg
4. Langs het centrum van Bunschoten

Maar;

1. Een auto-georiënteerde binnenkomst Bunschoten met fietspad van stoeptegels en geen stoep. De groene omgeving verdient een betere fietsroute, direct aangesloten op het centrum van Bunschoten.
2. De Smeerweg wordt gebruikt door sluipverkeer, hij ligt parrallel aan de N806 en is dus voor niet-bestemmings-autoverkeer overbodig.
3. Aansluiting Nijkerk ontbreekt door snelweg+N-weg.



LOOPOMMETJES

Nieuwe verbindingen op deze locaties bieden niet alleen mogelijkheden voor fietsers. Ook voor voetgangers komt een groot deel van het landschap op loopafstand te liggen. Juist voor plaatselijke inwoners die even een ommetje willen lopen in hun woonomgeving is dit van grote waarde. De waarde van de voorgestelde verbindingen ontstaat juist vanuit de diversiteit aan doelgroepen en doeleinden waarvoor ze van belang zijn. Het zullen ongetwijfeld geen goedkope verbindingen zijn; het is belangrijk om duidelijk te stellen hoe groot en divers de waarden zijn die er tegenover staan.

1. Ommetje Laak <-> Vathorst

De terugweg van de Laak is op dit moment een erg grote ronde. Met de nieuwe doorsteek kan dit wel binnen bereik komen te liggen van inwoners van Vathorst (zie ook pagina 18).

2. Eemvallei (oost) <-> Baarn

De Eemvallei aan de oostzijde van de rivier ligt op dit moment buiten het bereik van de inwoners van Baarn, omdat de terugweg simpelweg te ver weg ligt. Een nieuwe brug aan de zuidkant van Baarn zou die mogelijkheid scheppen.

3. Ommetjes Nijkerk <-> Arnhem

Vanuit Nijkerk wordt het mogelijk om ommetjes te lopen in het landschap van Arnhem

4. Ommetjes Eemvallei Noord & Zuid

Een verbinding onder/over de snelweg maakt het mogelijk om een rondje te lopen langs de Eem en terug door het polderlandschap. Dat geldt overigens ook vanuit Amersfoort en Bunschoten, voor grotere looprondes.

5. Ommetje Eem <-> Baarn

Ook inwoners aan de noordkant van Baarn krijgen mogelijkheden een ommetje te lopen door de polder en terug langs de Eem of Wakkerendijk.

6. Ommetje Hulkensteinse Bo

Vanuit Spakenburg is dit de meest directe mogelijkheid om een ommetje te lopen in een bos. Dat is alle dagen van de week belangrijk, maar de pont vaart niet elke dag.



LANGE AFSTANDSWANDELAAR

De lange landschappelijke lijnen lenen zich niet alleen voor fietsers. De meeste ‘gewone’ wandelaars hebben de voorkeur voor bosgebieden en half-open gebieden.

Maar uit onderzoek blijkt dat langeafstandswandelaars de openheid van een gebied als Arkemheen Eemland soms juist wel kunnen waarderen:

"lange afstandswandelaars hebben meer dan de regelmatige wandelaar waardering voor de open gebieden zoals plassen, meren, heide en zandverstuivingen en boerenland."

(Op weg naar een kwaliteitsimpuls voor het Utrechts Wandelproduct, Grondmij 2011)

Lange landschappelijke lijnen als de **Eem, Laak, de verschillende dijken en de oude Zuiderzeekust (randmeren)** bieden nu al mogelijkheden om lange wandelingen te maken.

Op dit moment loopt de ge etappe (figuur) van lange afstandsroute het Zuiderzeepad hier bijvoorbeeld al doorheen. Maar het Zuiderzeepad maakt gebruik van slechts een klein deel van de potentiële ruggengraat: het pad langs de Eem en de dijk bij Spakenburg.



LANGE AFSTANDSWANDELAAR

Enkele delen van deze lange landschappelijke lijnen zijn op dit moment niet toegankelijk en hierdoor ontbreken een aantal logische verbindingen.

Wanneer deze delen aan de routes worden toegevoegd kunnen deze lange lijnen de ruggengraat voor het wandelnetwerk in dit gebied worden.

Nieuwe paden dienen natuurlijk altijd rekening te houden met stiltegebieden, maar deze routes zullen ook niet door grote aantallen mensen bewandeld worden. Desondanks is het wel van belang dat wie echt rust, ruimte en afstand zoekt, dat juist hier kan vinden.

De rode, ontbrekende routes lopen veelal op paden die fysiek al bestaan (of er is in elk geval de ruimte om te lopen), maar nog niet (zichtbaar) belopen mogen worden. Bijvoorbeeld langs Westdijk (neervoeten, bijvoorbeeld langs Westdijk) of langs wateren (schouwpaden). Dat zijn de meest eenvoudig te realiseren 'nieuwe paden'. Bij meer dijken is die potentie interessant; het is toch ruimte die toegankelijk moet zijn.



RUSTZOEKERS & VOGELAARS

Behalve aan de langeafstandswandelaar, bieden deze uitbreidingen van het wandelnetwerk ook mogelijkheden voor specifieke gebruikers als vogelaars of 'rustzoekers'. Als één van de belangrijkste vogelgebieden van Nederland is juist de leegte van het landschap de bestemming.

Er zijn momenteel enkele klompenpaden in het Eemgebied te vinden. Ook het pad van natuurmonumenten naar de vogelkijkhut is voor deze doelgroep zeer geschikt. Dit vormt een goed volgare basisstructuur voor rustzoekers en natuurliefhebbers die dit gebied (in kleine getallen) ontdekken. De routes liggen echter allemaal los van elkaar en vormen geen netwerk. Ook zijn sommige wandelpaden überhaupt niet opgenomen in wandelnetwerken, waardoor ze moeilijk vindbaar zijn. Ook zijn markante plekken als het sluisje hier nog geen onderdeel van. Dergelijke plekken geven juist de kleine afwisseling die een wandeling aantrekkelijk maakt.



RUSTZOEKERS & VOGELAARS

Door het gebied beter voor rustzoekers en vogelaars te ontsluiten, kan dit gebied juist deze doelgroep de ruimte bieden. We zien de enorme natuurwaarden van dit gebied, maar afzondering voor elke vorm van gebruik leidt ook niet tot meer waardering en draagvlak.

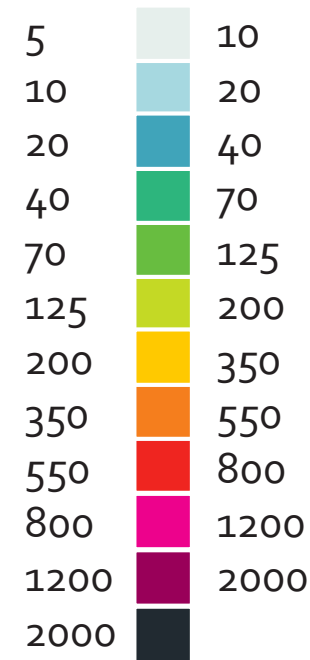
Mogelijke aanvullingen zijn het maken van losse wandelpaden langs de drukke wegen of soms een lange kavel boerengrond om te vormen tot kruidenrijk plasdrasland met een (vlonder)wandelpad er doorheen. Natuur kan ook versterkt worden door te investeren in recreatie. Door aan te takken op de ruggengraat van lange afstandsroutes en de routes niet langs de grote woonkernen te laten lopen, worden vooral een beperkte aantal mensen van deze doelgroep aangetrokken en houdt je het gebied rustig. Ook het potentiële netwerk van klompenpaden zou erbij gebaat zijn als de losse routes die er nu liggen worden gekoppeld tot één netwerk, waarbij zachte alternatieven worden geboden op de toch veelal verharde wegen waarover de routes lopen.



WANDELEN & HARDLOPEN

Aantal passages op basis van **STRAVA** gegevens september 2020

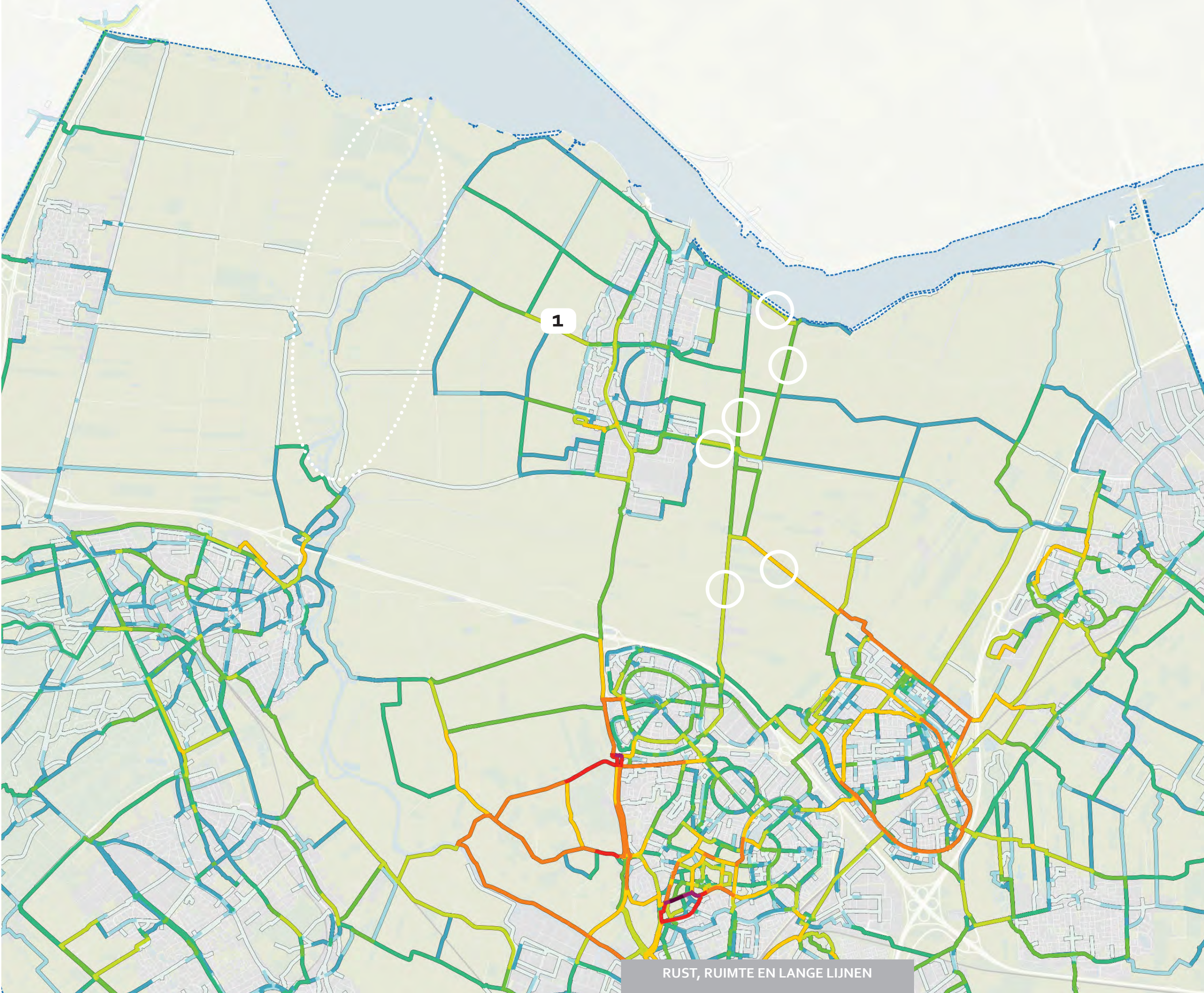
DOORDEWEEKS



Voor de inwoners van bijvoorbeeld Vathorst, Hoogland Nijkerk(west), Bunschoten en Eemnes, is Arkemheen/Eemland ook het dagelijkse landschap voor de deur. Of men wel of niet de voorkeur geeft aan een open landschap; men zal ermee uit de voeten moeten.

In deze kaart met hardloop- en wandelactiviteiten op doordeweekse dagen is te zien dat de paden dichtbij de kernen het meest intensief gebruikt worden. De Eem wordt zodanig weinig bereikt.

De best-gebuikte routes in dit beeld, hebben een gemeenschappelijk deler. Het zijn vooral de routes waar losliggende (fiets)paden liggen.

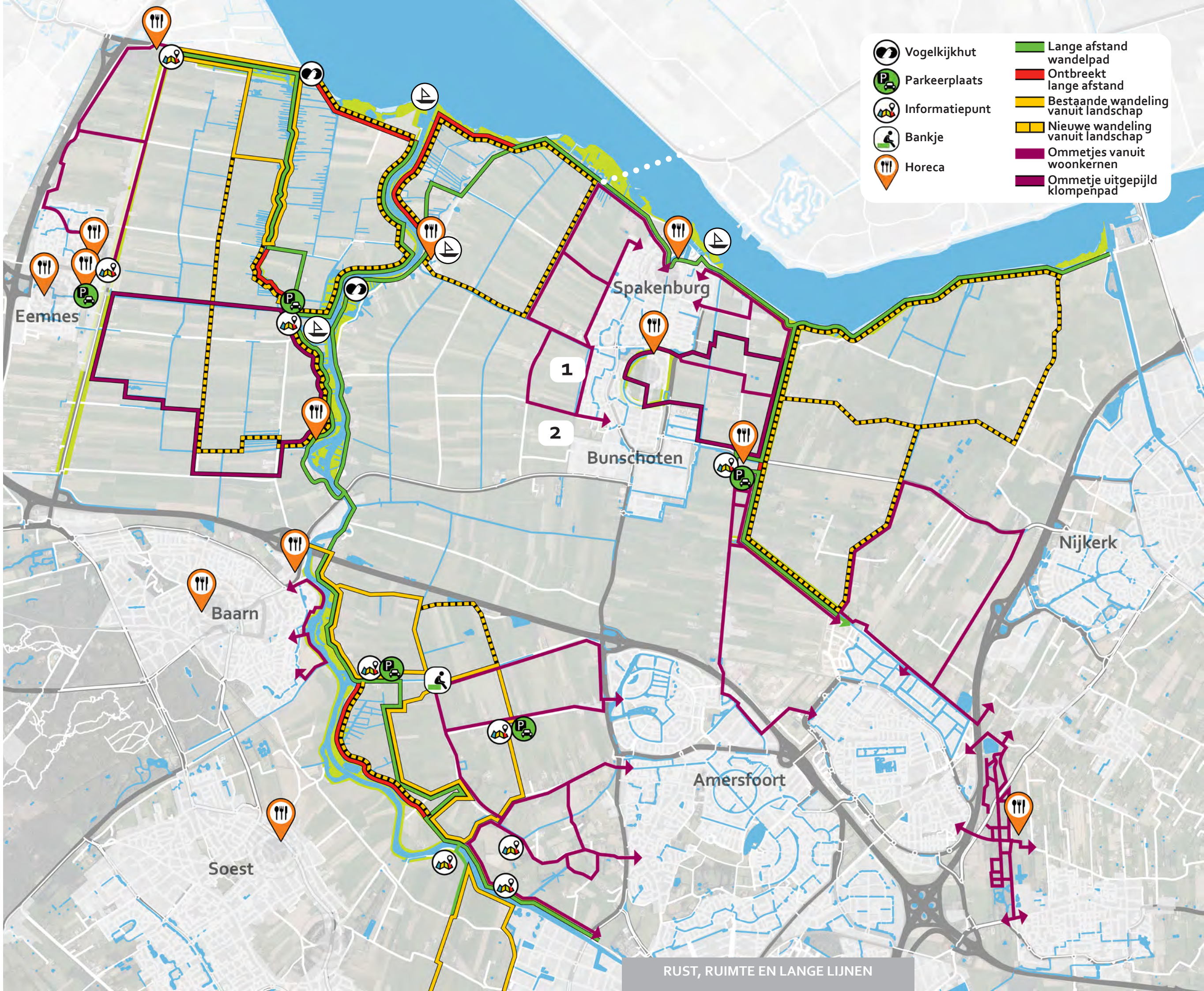


OMMETJES

Echter zijn omwonenden ook vaak genoodzaakt om op autowegen te lopen. Soms zijn dit wegen slechts voor bestemmingsverkeer, maar soms ook voor doorgaand autoverkeer.

De **Westdijk** mist bijvoorbeeld een neervoet (voetpad aan de voet van de dijk) terwijl de ruimte er wel is. Ook het wandelpad dat vrijwel langs de gehele westzijde van Bunschoten loopt zou mooi verlengd kunnen worden langs de sportvelden om een ommetje rond het dorp te maken, waar het nu plotseling stopt.

Dergelijke simpele ingrepen kunnen het wandelen aanzienlijk veraangenamen voor de inwoners van Spakenburg en Bunschoten.

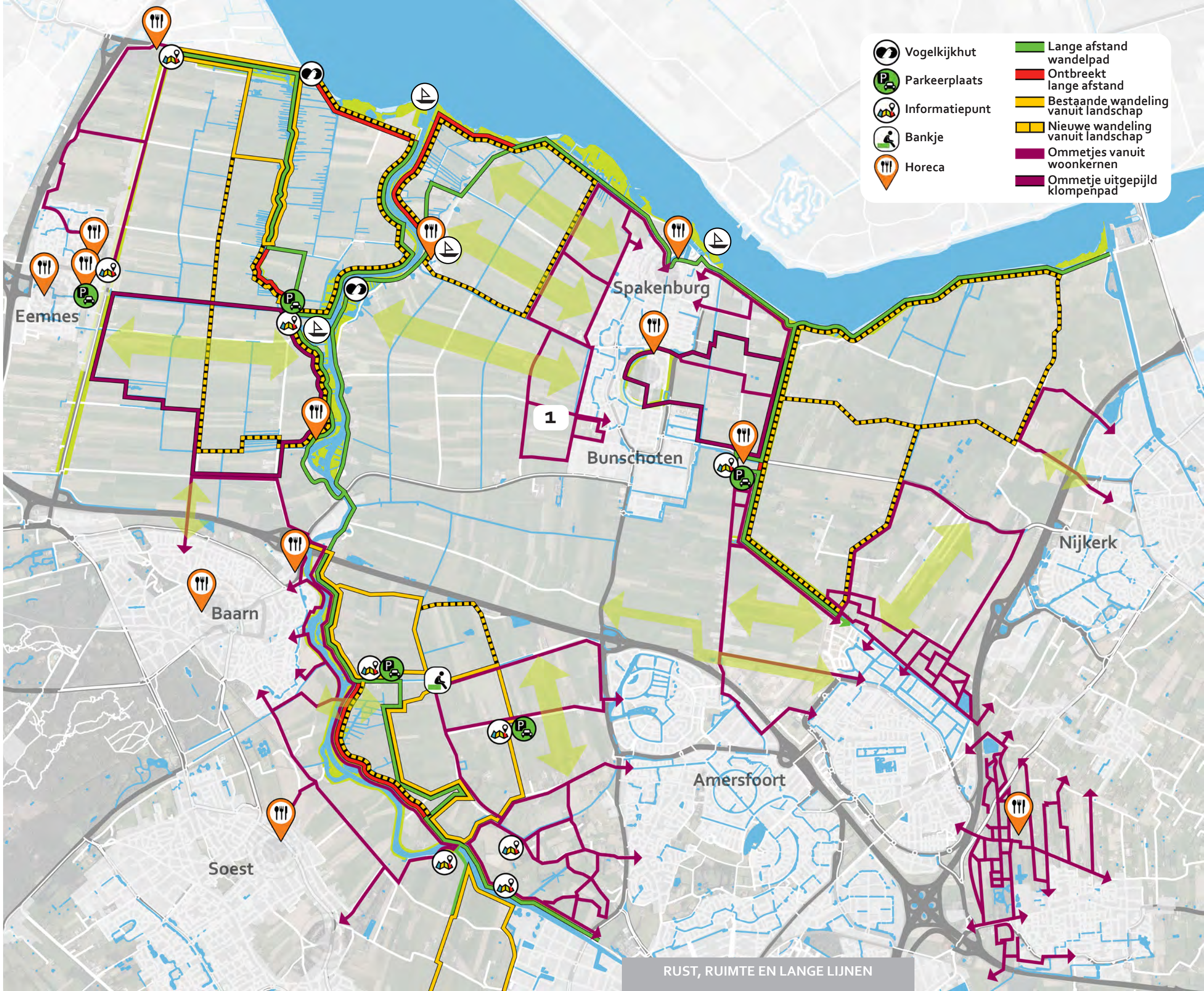


OMMETJES

Ook al zijn diverse wegen alleen voor bestemmingsverkeer toegankelijk, het gevoel van volledig veilig en rustig afgezonderd in het landschap lopen, ontbreekt vaak nog. Je ziet dat lopers geneigd zijn om op het randje van de weg te lopen. De groenstroken en sloten langs de weg zijn nog niet zo natuurlijk ingericht.

In aanvulling op de specifiek missende losliggende paden (vorige pagina) zou het een mooie algemenere ambitie zijn om op enkele plaatsen, smalle perceelstroken om te vormen tot natte natuur, gecombineerd met een simpel pad dat veel meer in het landschap ligt dan de huidige polderwegen. Langs sloten met natuurlijk oevers, over een vlonder, door bloemrijkere graslanden. Daarmee wordt de beleving van het dagelijkse landschap net iets veelzijdiger.

Tegelijkertijd zijn deze gebieden ook belangrijke vogelweide gebieden. Het beperken van verstoring is een belangrijke voorwaarde, zeker in het broedseizoen. Het doel hoeft niet te zijn om recreatie uitgebreid te ontwikkelen. Maar enkele klompenpaden, voorzien van een bewegwijzering en evt simpele zit, uitkijk en informatievoorzieningen wordt net het verschil gemaakt tussen een ontoegankelijk en toegankelijk landschap voor de inwoners van aangelegen dorpen. Dat kan met slim vormgegeven poortjes beperkt worden in het broedseizoen. Dit kan ook juist het draagvlak voor natuurbehoud/ontwikkeling versterken.

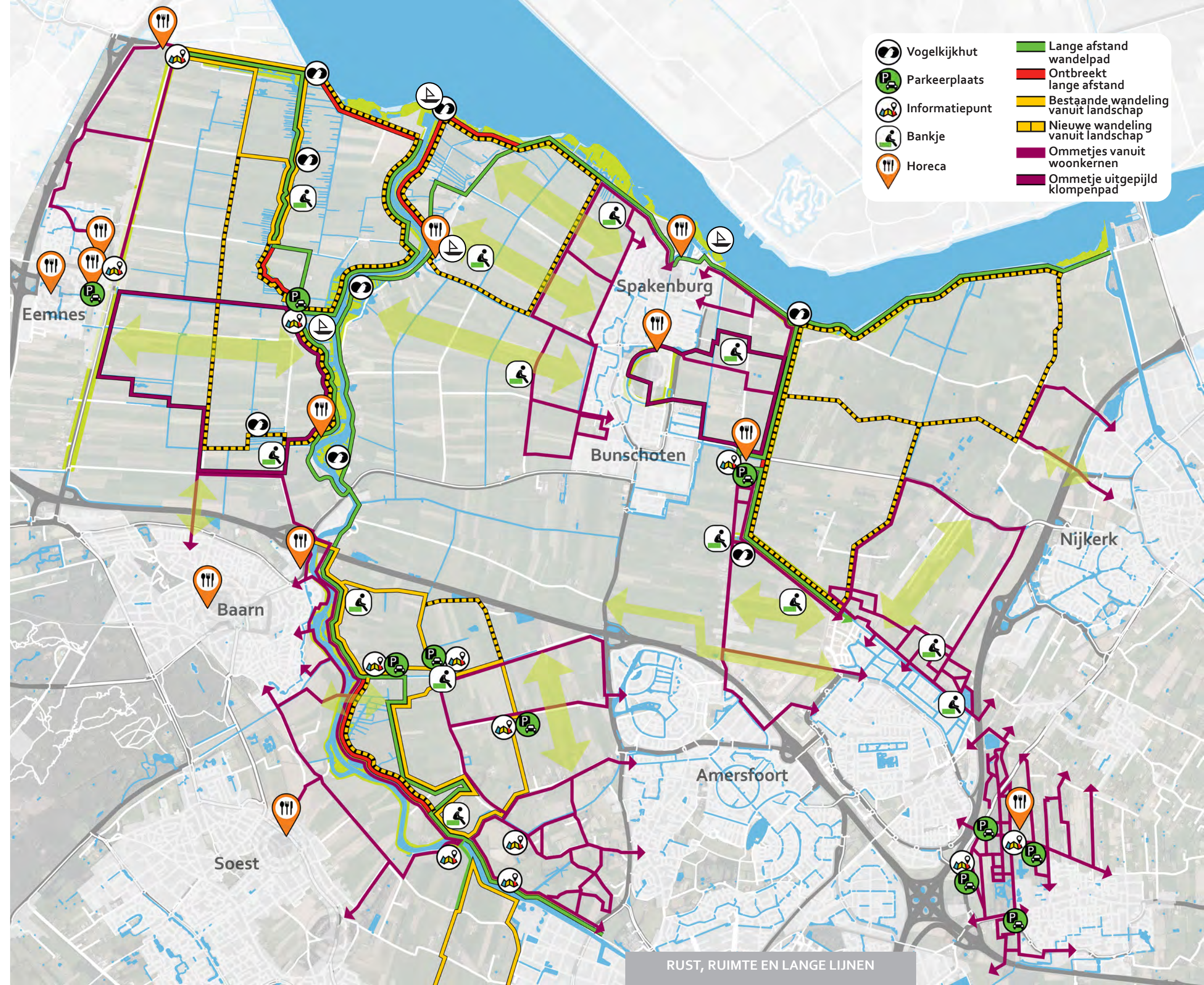


PAUZE-PLEKKEN

Juist in een weids landschap is beschut zitten en uitkijken een meerwaarde. Daarom kunnen voorzieningen toegevoegd worden die dit mogelijk maken en benadrukken. Je kunt denken aan:

- Bankjes. Eventueel in de rug beschermd door hoger riet.
- Kleine landelijke parkeerplaatsen
- Extra vogelkijkhutten die ook een attractie op zichzelf kunnen zijn
- Een fiets-opstappunt. Een plek waar je heen fietst, om een wandeling te starten.

Maar maak er dan ook echt iets bijzonders van. Er bestaan geweldige referenties van vogelkijkhutten, die een echte bestemming/landmark maken in het landschap zonder grote inbreuk op de weidsheid te maken. Het kunnen dan de recreatieve toonbeelden van een gebied worden.



6. 'BESTAANDE' BEWEEGLINTEN (SKEELER&WIELERRONDES)



Nederland massaal aan het inlineskaten: 'Wel honderdduizend paar verkocht'

Skeeleren is de ultieme corona-sport. Henk uit Wezep: 'Nog nooit zoveel skeelers verkocht in zo'n korte tijd'



Dezelfde redenen die maken dat de weidse landschappen niet 'de massa' aantrekt, maken dat het des te aantrekkelijker is voor specifieke doelgroepen.

Skeeleren (of inlineskaten) is daarin misschien wel hét voorbeeld. In het voorjaar van 2020 trok Nederland massaal de skeelers aan. Er werden in een maanden tijd circa 200.000 paar verkocht. Tot het op was. Het is een typisch Nederlandse sportief-recreatieve activiteit die qua beweging veel leuker wordt gevonden dan hardlopen of fietsen.

Maar, de eis aan de weg is zeer hoog. Asphalt moet perfect glad zijn, en kruisingen bij voorkeur afwezig. Remmen gaat helaas traag, overzicht op de omgeving is belangrijk. En juist die ingredienten heeft dit landschap van nature.

BEWEEGLINTEN

Eemland

We zien juist nu een kans om in het Eemland-Arkemheen, diverse 'beweeglinten' tot stand te brengen. Beweeglinten zijn aangewezen locaties waar skeeleraars (glad asfalt en weinig obstakels), maar ook wielrenners (groepstrainingen, tijdritten en triatleten) en hardlopers de ruimte hebben om hun sport veilig te beoefenen. Soms zijn ze fysiek gezien, eigenlijk al aanwezig. Ook utilitaire fietsers kunnen er gewoon gebruik van maken.

Het Eemland leent zich uitstekend voor het aanwijzen of tot stand brengen van beweeglinten. Verschillende waarden zijn al aanwezig:

- Rechte, brede wegen met vaak zeer goed asfalt.
- Weinig verkeer (soms alleen bestemmingsverkeer)
- Het weidse landschap zorgt voor overzicht en ruimte
- De wind fungeert als platte berg

De functie van deze linten kan tot stand gebracht worden op verschillende niveaus:

- **Online bekendheid vergroten.**

In eerste instantie is het vooral belangrijk dat mensen weten welke plekken 'skeelerproof' zijn. Het is bijna onmogelijk om dit zelf, vanuit huis in te schatten.

We zouden simpelweg kunnen beginnen met het inventariseren van de beste skeeler/wielerrondes in deze landschappen, en deze informatie te delen met de inwoners van deze regio.

- **Bewegwijzering en afstandsmarkeringen en aanbregen**

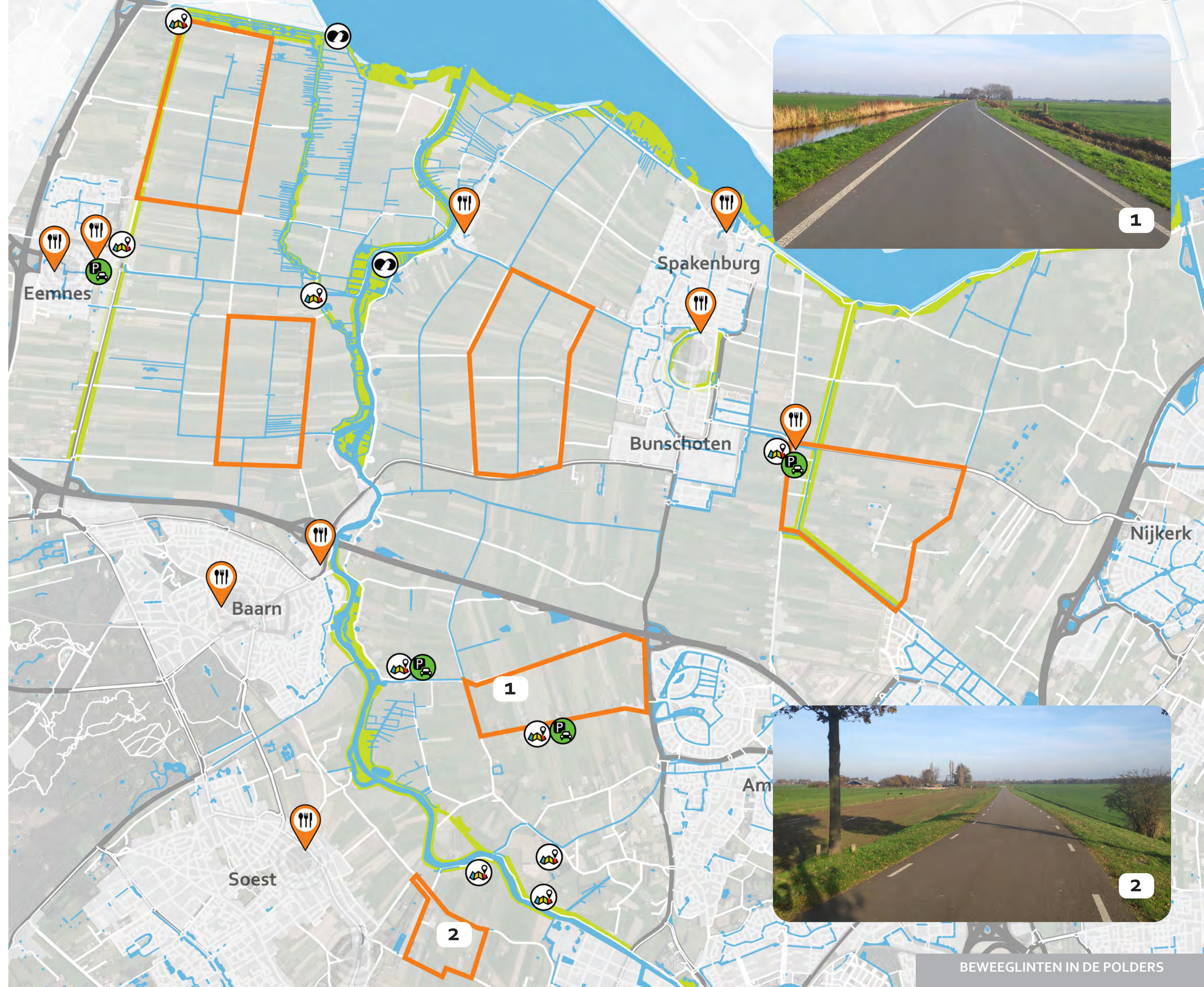
Om ter plekke ook de route te kunnen volgen, kunnen markeringen worden aangebracht. Dit kan zeer subtiel, vaak zijn slechts vier markering nodig voor de bewegwijzering. Eén markering per kilometer is daarnaast voldoende. Dit is niet ingrijpend is voor het landschap, maar wel belangrijk voor sporters

- **Slechts bestemmingsverkeer op deze rondes**

Dit geeft een gegarandeerde veiligheid in een rustgebied waar je geen sluipverkeer wilt op wegen die geen belangrijke verbindingswegen zijn. Een enkel agrarisch voertuig is niet perse een probleem.

- **Top-asfalt maken**

Vaak al aanwezig, maar soms is wellicht een extra toplaag wenselijk. Dit kan heel dun, hetgeen relatief goedkoop is.

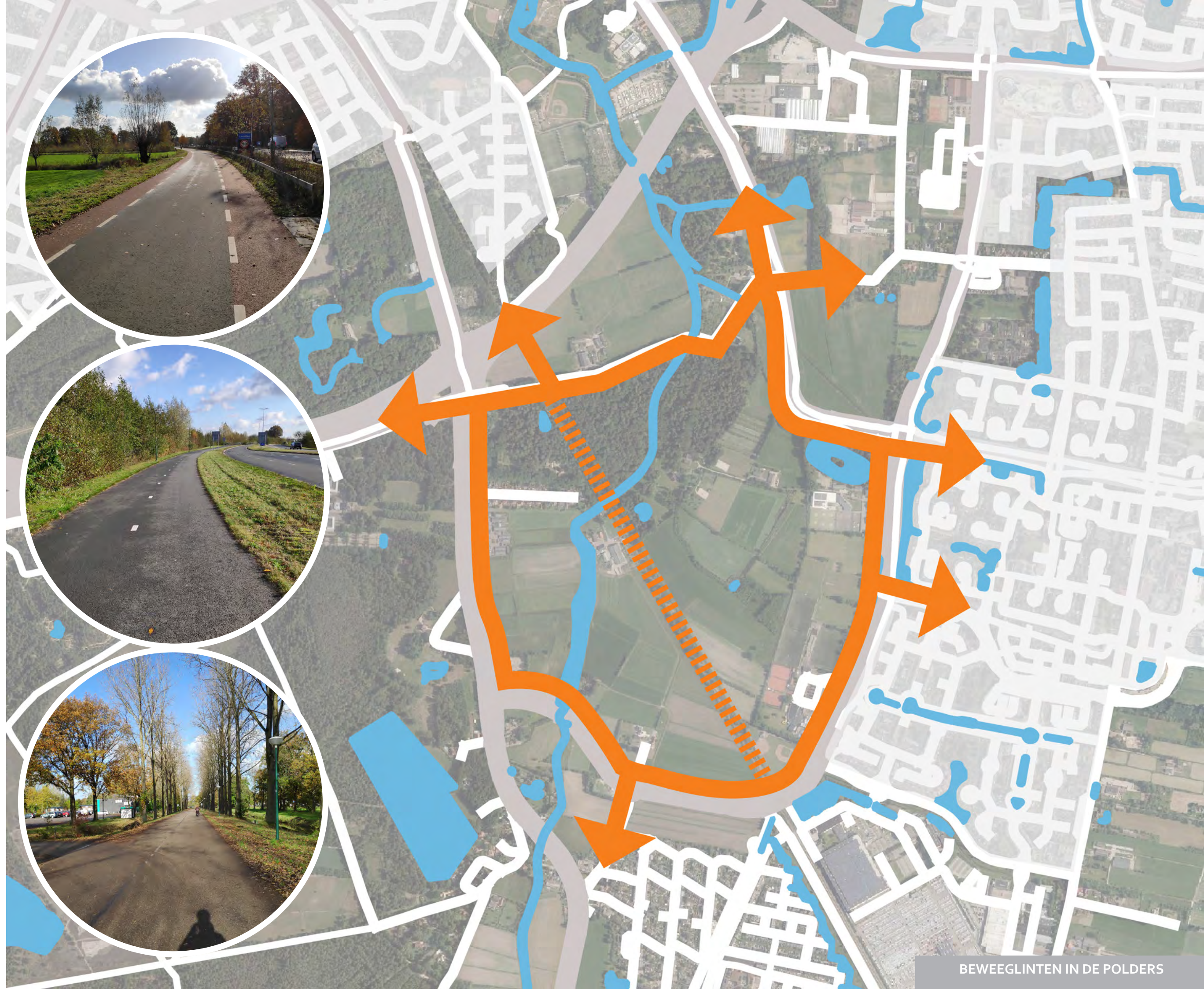


BEWEEGLINTEN

GROENE ZOOM LEUSDEN

Hoewel de polders er zich van nature goed voor schikken, is een beweeglint in een meer stedelijke omgeving juist ook erg waardevol. Ook Bureau Buiten benoemt de wens tot beweeglinten in hun rapport. Één van de locaties die zich hier ook erg goed voor leent is de groene zoom bij Leusden. Aan de binnenkant van de provinciale weg zou een pad gemaakt kunnen worden waardoor er nooit een conflict op treed met ander verkeer. Dit is ook exemplarisch, in de binnenkant van de barrière wordt een weg juist nooit doorbroken. Dat creëert een kans voor een beweeglint. Tussen Leusden en Amersfoort ligt dit pad er grotendeels al, maar het asfalt kan soms nog wat strakker gelegd worden (naast de sportvelden) en het pad kan meer uitstraling als één entiteit krijgen.

Het beweeglint Leidse Rijn (Utrecht) is het beste bestaande voorbeeld. Deze ronde is 8 kilometer lang, 6-8 meter breed, en biedt subtiële ruimte voor voetgangers aan de zijkant. Het pad kan op slechts enkele plekken overgestoken worden per auto, maar het lint heeft altijd voorrang. Het pad is richtingloos; het legt de verantwoordelijkheid bij de gebruiker om gewoon een beetje oog te hebben voor mede-gebruikers. Het pad wordt een entiteit door de altijd aanwezige, speciaal vormgegeven opsluitbanden. Er zijn ook meer subtiële, simpele varianten denkbaar, op basis van vergelijkbare uitgangspunten en kwaliteiten.

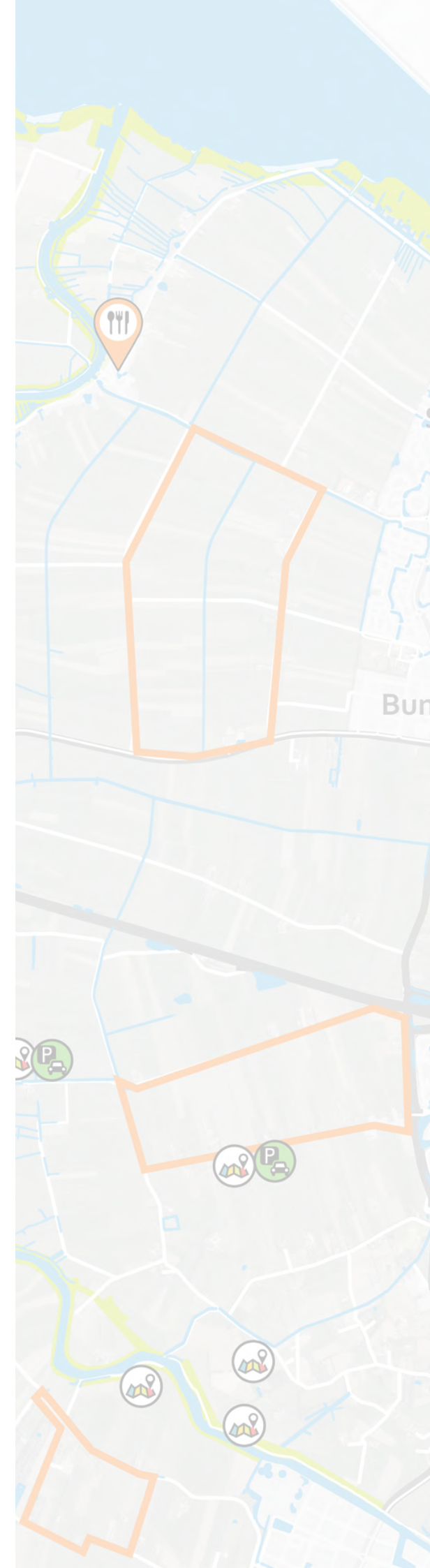


EEMVALLEI - ARKEMHEEN

vervolgstrategie

Een belangrijk uitgangspunt in zowel hoofdstuk 5 als 6 (beide met name over Arkemheen-Eemland)

- De natuurbelangen worden in dit gebied terecht sterk benadrukt. Wij zouden echter ook benieuwd zijn naar de uitkomsten van een onderzoek over de mate waarin de inwoners van aangrenzende woonkernen tevreden zijn met de toegankelijkheid van de polderlandschappen.
- Wij pleiten in dit gebied voor een positieve discussie over zowel natuur als recreatie. Bijvoorbeeld; op de kruising van de Neerzeldertseweg en de Slaagseweg wordt momenteel gepraat over de mogelijkheid om 70 bomen te kappen voor het stimuleren van weidevogels (waarin roofvogels schuilen). Maar, een breed draagvlak van een dergelijk voorstel zal een breder verhaal over het creëren van zowel (a) meer natuurwaarde (b) meer recreatieve waarde en (c) het ondanks bomenkap toch behouden van zeker landschappelijke belevingswaarde, waarin ook het grootste recreatieve belang schuilt. Ook omdat door de natuur-belanghebbenden gezien wordt dat dit draagvlak nodig is, staat men behoorlijk positief tegenover (passende) recreatieve ontwikkeling. Bijvoorbeeld; faciliteiten als eenzit/uitkijkpunt, gebiedskaart, enkele kleine parkeerplaatsen voor zowel fiets als auto. Ook het toevoegen van enkele klompenpaden bleek niet als problematisch gezien te worden, als de afsluitbaarheid in het broedseizoen maar gegarandeerd kan worden. De plek waar bomen gekapt zouden worden voor natuurontwikkeling, kan ook een subtiel en klein recreatief knooppunt worden.
- Het blijft daarbij belangrijk om te benadrukken dat grootschalige recreatie niet het doel is, maar het toegankelijker maken voor (relatief kleine groepen) rustzoekers.
- De voorgesteld 'grote verbindingen' (bruggen of tunnels) zijn ook financieel waarschijnlijk geen kleinigheden. Maar door het veelzijdige belang te benadrukken kunnen ze op (lange) termijn toch realistisch worden. Het gaat niet alleen om het gezamenlijk belang van recreatief en utilitair fietsverkeer en ook lopers; het grootste belang is misschien wel het herstellen van de verbanden tussen landschappen en woonkernen. Een brug over de A1 is een investering in Baarn, niet alleen in een route. En hoewel alsnog duur, door ze nu op de 'wenskaart' te zetten, kan het idee vast landen.
- Het tot stand brengen van 'beweeglinten'; zou in de eerste plaats al kunnen door bijvoorbeeld schaatsverenigingen (wiens leden vaak ook skeeleren) te vragen om de beste skeelerroutes van de regio in kaart te brengen. Dit kan opgezet worden als web-platform, bijvoorbeeld gekoppeld aan het routes-utrecht. Als die eerste stap gezet is, kan verder nagedacht worden of fysiek te ontwikkelen beweeglinten op sommige plekken ook wenselijk zijn.



*Opgaven voor
routegebonden recreatie
in stadsregio Amersfoort*



TRACK

Activating landscapes

www.track-landscapes.com



<https://www.linkedin.com/in/mart-reiling/>
<https://www.linkedin.com/in/thijs-dolders/>