

RECREATIEVE ROUTES

TRACK

Activating landscapes
www.track-landscapes.com

IN OPDRACHT VAN:

Stuurgroep Recreatie om de Stad Utrecht

& Paul Roncken, onafhankelijk adviseur
Ruimtelijke kwaliteit Provincie Utrecht

i.s.m.

U10 gemeenten

toegankelijkheid van groengebieden
in de regio Utrecht

INHOUDSOPGAVE

OPGAVE	3
ONDERDELEN	4
INTRODUCTIE	5
GEBIEDEN	6
TRENDS IN BEWEGING	7
ONDERZOEKSMETHODEN:	10
1. ACTIVITY TRACKING DATA	10
2. BESTAANDE PLANNEN	11
3. WERKSESSIES	12
4. HET VELD IN	13
START	14
EEN RECREATIEVE HOOFDSTRUCTUUR	15
MET EEN LONGLIST VAN VOORSTELLEN	17
OP BASIS VAN EEN ZESLAAGS AMBITIE	18
LEESWIJZER PER AMBITIELAAG	19
OVERZICHT AMBITIES, ANALYSE EN URGENTE PROJECTEN	20
1. LANDSCHAP BINNEN VOETBEREIK	21
2. MET DE STROOM MEE	30
3. SNEL & GROEN: FIETSEN LANGS DE BARRIERES	36
4. EEN VERBONDEN RINGPARK	39
5. BEWEEGRONDES AAN ALLE KANTEN	64
6. STATIONS ALS BUITENPOORTEN	68
FINISH	73
SAMEWERKINGSVERBANDEN	74
AFSLUITENDE NOTIES	75
LONGLIST	76

Dit rapport is onderdeel van de door 'TRACK-landscapes' uitgevoerde opdracht naar het optimaliseren van het recreatief gebruik van de groengebieden in en rondom Utrechtse kernen.

De opdracht werd uitgevoerd door Mart Reiling en Thijs Dolders tussen januari 2019 en juni 2019, in opdracht van de provincie Utrecht

ONDERDELEN



TRENDS IN BEWEGING

Introductie over recreatieve ontwikkelingen; wat zijn de meest voorkomende vormen van (bewegende) recreatie? En welke groeien sterk?

VIER ONDERZOEKSMETHODEN:

1. ACTIVITY TRACKING DATA

Als een belangrijke onderbouwing voor verbeterkansen, is een analyse gemaakt van het huidige gebruik door recreanten en woonwerk forenzen, te voet, met de fiets en met andere vormen van langzaam verkeer. Hier is GPS data van activity tracker Endomondo voor ingezet.

2. WERKSESSIES

Er zijn drie werksessies gehouden met belanghebbenden.

3. BESTAANDE PLANNEN

Er is een inventarisatie gemaakt van plannen die reeds ontwikkeld zijn. Door hier kennis van te nemen, kunnen we erop voortborduren.

4. HET VELD IN

De voorstellen zijn gebaseerd op bevindingen die ter plekke door onszelf beoordeeld zijn.



NAAR EEN RECREATIEVE HOOFDSTRUCTUUR

De voorgestelde ingrepen zijn in een overzichtskaart verzameld, gezamenlijk creëren ze de recreatieve hoofdstructuur van de regio.

DE INDEX: EEN LONGLIST VAN VOORSTELLEN

De voorstellen zijn genummerd in een lijst/index gezet en hierin op diverse kenmerken beoordeeld.

GEBASEERD OP EEN ZESLAAGS AMBITIE

Op basis van thematische ambities zijn de voorstellen verder toegelicht. Welke ambities moeten we als regio hebben?

LEESWIJZER & SAMENVATTING AMBITIELAGEN

Hierin staat uitgelegd welke onderdelen terugkomen in de zes ambities.

DE AMBITIELAGEN

1. LANDSCHAP BINNEN VOETBEREIK

2. MET DE STROOM MEE

3. MOOI SNEL(FIETSROUTES)

4. EEN VERBONDEN RINGPARK

5. BEWEEGRONDES AAN ALLE KANTEN

6. STATIONS ALS BUITENPOORTEN



SAMENWERKINGS-VERBANDEN

Waar zien we, op basis van de gestelde uitdagingen, logische verbanden voor samenwerkingen?

AFSLUITEND

Wat zijn samengevat de belangrijkste uitkomsten?



Binnen de ambitielagen worden diverse voorbeeldprojecten geïllustreerd. In de Longlist zijn de overige voorstellen uiteengelegd.

INTRODUCTIE

GEBIEDEN

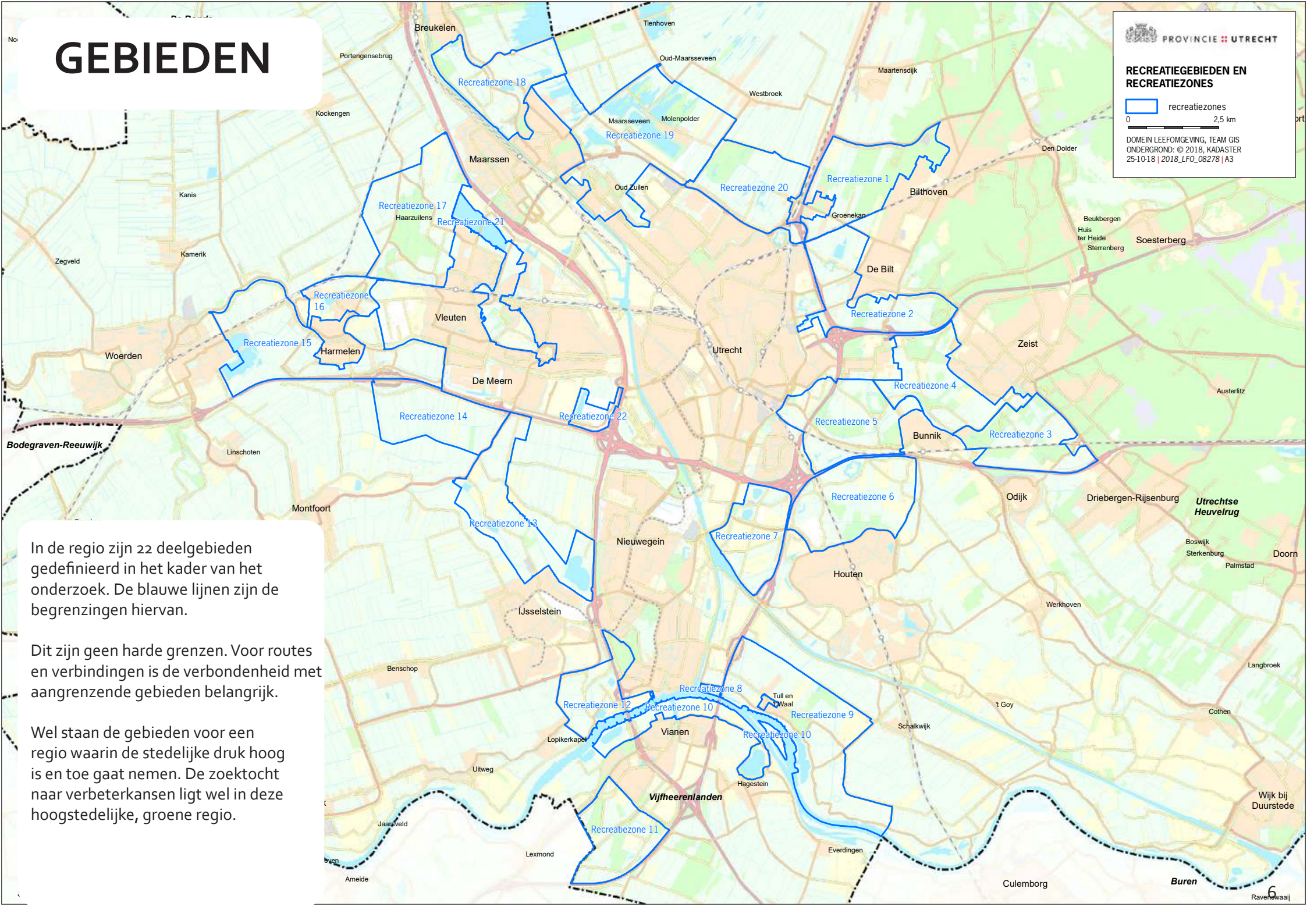
 **PROVINCIE UTRECHT**

RECREATIEGEBIEDEN EN RECREATIEZONES

 recreatiezones

0 2,5 km

DOMEIN LEEFOMGEVING, TEAM GIS
ONDERGROND: © 2018, KADASTER
25-10-18 | 2018_LFO_08278 | A3



In de regio zijn 22 deelgebieden gedefinieerd in het kader van het onderzoek. De blauwe lijnen zijn de begrenzingen hiervan.

Dit zijn geen harde grenzen. Voor routes en verbindingen is de verbondenheid met aangrenzende gebieden belangrijk.

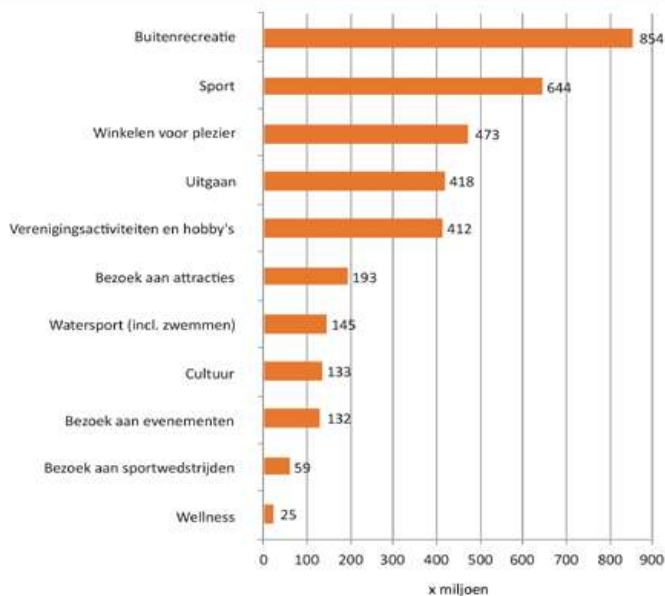
Wel staan de gebieden voor een regio waarin de stedelijke druk hoog is en toe gaat nemen. De zoektocht naar verbeterkansen ligt wel in deze hoogstedelijke, groene regio.

TRENDS IN BEWEGING

WE BLIJVEN WANDELEN EN FIETSEN

'Buitenrecreatie' is de meest ondernomen uithuizige vrijetijdsactiviteit van Nederland. Op een goede tweede plaats staat 'sport' (*trendrapport toerisme en vrijetijd 2016*).

Aantal uithuizige vrijetijdsactiviteiten van Nederlanders, 2015*



Binnen 'buitenrecreatie' is de 'wandeling voor het plezier' veruit de vaakst ondernomen activiteit, bijna 2,5 keer vaker ondernomen dan een fietstocht voor het plezier.

Top tien van populairste uithuizige vrijetijdsactiviteiten van Nederlanders, 2015*

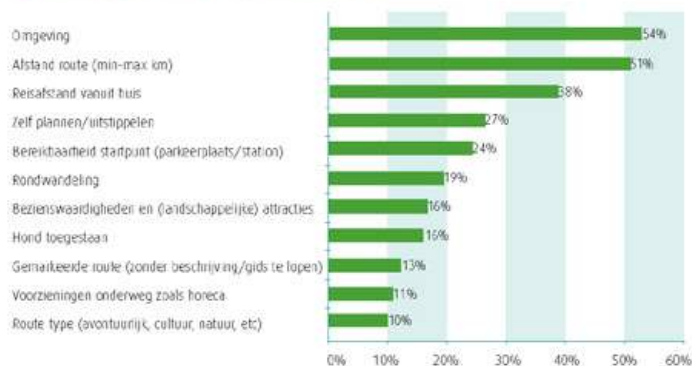
	Aantal activiteiten x miljoen
1 Wandeling voor plezier	441
2 Winkelen in een binnenstad	202
3 Uit eten in restaurant / eetcafé	194
4 Fietstocht voor plezier	193
5 Fitness /aerobic / steps / spinning / etc.	182
6 Winkelen voor plezier in stadsdeelcentrum of wijkcentrum	119



RUIMTELIJKE VOORKEUREN WANDELAARS

De 'Nationale wandelmonitor 2016' geeft een aantal mooie inzichten in belangrijke ruimtelijke aspecten en verschillende typen wandelaars. De kwaliteit van de omgeving, en de te lopen afstand zijn het meest bepalend voor de routekeuzes.

Top 10 belangrijkste aspecten bij keuze voor een route



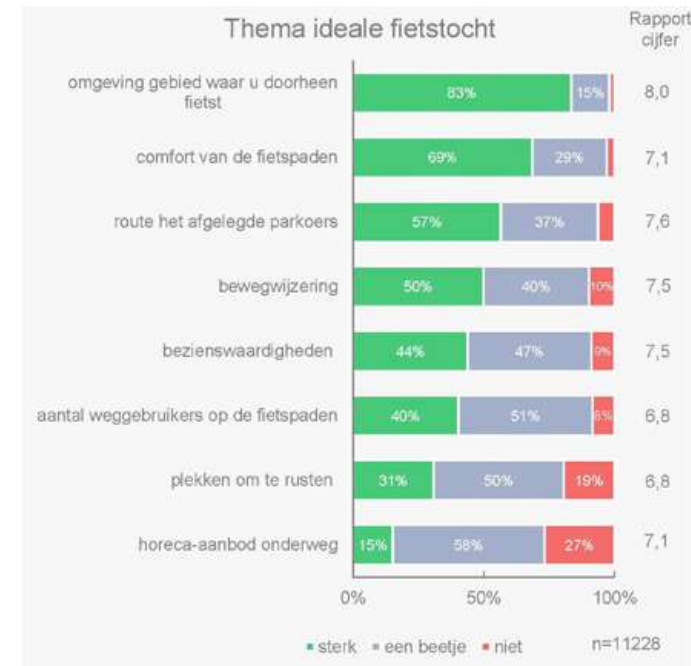
Typen wandelaars

- **Wandeltoerist:** wandelt voor de gezelligheid, bijvoorbeeld tijdens een weekendje weg. Ze willen de omgeving verkennen of genieten van de natuur. De wandelaar gaat gezellig samen op stap en zoekt gemak, horeca en beleving.
- **Stadswandelaar:** liefhebber van cultuur en architectuur. Combineert het wandelen graag met winkelen, musea en geschiedenis.
- **Gezinswandelaar:** wandelt met kinderen. Vaak korte wandelingen met een attractief karakter. Attracties zoals uitkijktorens of speeltuinen en activiteiten zoals geocachen, boshuizen bouwen of door het zand banjeren zijn pluspunten voor wandelingen met kinderen.
- **Zondagmiddag wandelaar/dagwandelaar:** wandelt adhoc, bijvoorbeeld omdat het mooi weer is. Deze wandelaar heeft de voorkeur voor kortere afstanden en loopt het liefst over een gemarkeerde of kant-en-klaar route. Zij wandelen graag in de natuur.
- **Solist:** stippelt het liefst zijn eigen route uit, zonder gestoord te worden door andere wandelaars. Zoekt vrijheid, rust en ruimte om hoofd leeg te maken.
- **Recreatieve route wandelaar:** gaat vaak voorbereid op pad en wandelt routes met kaart, gids of app. Wandelt voor ontspanning en/of natuurbeleving.
- **Prestatiewandelaar:** is meer een wandelsporter, hij zoekt uitdaging en wil zich meten. Hij loopt graag langere afstanden, traint voor evenementen en houdt bijvoorbeeld het aantal afgelegde kilometers bij. Verharde wegen vindt hij geen probleem.
- **Evenementenloper:** meer een sociale loper die houdt van gezelligheid en een sportieve uitdaging. Wandelt bij gelegenheid of kiest evenementen vanuit traditie.
- **Gezondheidswandelaar:** wandelt voor gezondheid/vitaliteit/preventie. Loopt vaak kortere afstanden en vaak vanuit huis. Is gericht op calorieverbruik en gezondheidswinst.
- **Pelgrim:** zoekt zingeving, verdieping en rust (sabbatical), trekt er ook rustig voor langere tochten op uit (zoals naar Santiago de Compostela).



RUIMTELIJKE VOORKEUREN RECREATIEVE FIETSENERS

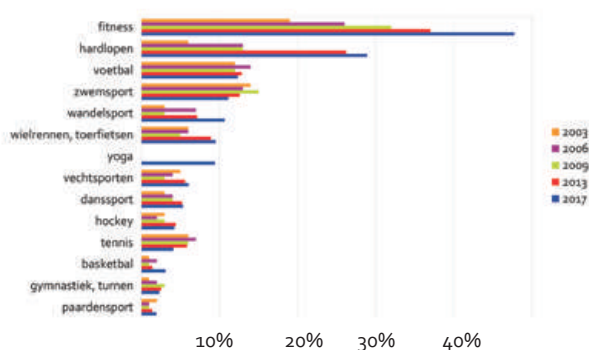
Het onderzoek 'recreatief fietsen in Nederland, ANWB 2016' geeft een aantal mooie inzichten in belangrijke ruimtelijke aspecten voor recreatieve fietsers. De omgeving en het comfort van de paden zijn het belangrijkste.



RECREATIE WORDT SPORTIEVER

Sport wordt steeds vaker een vorm van buitenrecreatie. 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. Fitness had de grootste absolute toename; ook deze groep (bootcampers) vindt steeds vaker de weg naar de parken en plantsoenen.

Figuur 1.10 Meest beoefende sporten, 2003-2017 (procenten van sportende bevolking) *



Hardlopen is dus een sportieve buitenruimteactiviteit van belang geworden. Landelijk wordt er circa 50-100 miljoen keer per jaar hardgelopen (Atletiek in Nederland, Mulier instituut 2014). In een stedelijke regio's lopen relatief meer mensen hard.

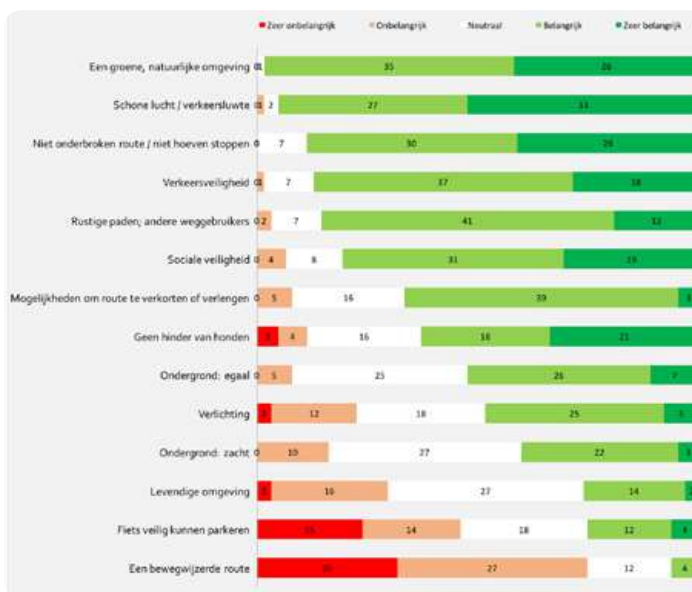
De inmiddels 850.000 wielersporters fietsen gemiddeld 90 keer per jaar (*wielmonitor NTFU 2016*), dat zijn 76,5 miljoen activiteiten.

Als 'sport' is wandelen dus niet de grootst, maar evengoed is de toename in de afgelopen 15 jaar indrukwekkend. Wanneer je een wandeling wel of niet tot een sportieve activiteit rekent zal vaag blijven. In het Atletiek en Turnwoordenboek wordt gesproken van: "niet in wedstrijdvorm beoefende tak van sport waarbij het wandelen niet middel is, maar doel; in een rustig tempo lopen om de fysieke conditie op peil te houden is het uitgangspunt."



RUIMTELIJKE VOORKEUREN HARDLOPERS

We hebben zelf meerdere keren de ruimtelijke voorkeuren van hardlopers onderzocht. In 2017 deden we dat in Amelisweerd/ Maarschalkerweerd onder 65 hardlopers. Groene, ondoorbroken, verkeersluwe en veilige routes zijn het belangrijkste.



RUIMTELIJKE VOORKEUREN RECREATIEVE FIETSERS

De NTFU deed in 2017 onderzoek (*Wielersportmonitor 2017*) naar fanatiekere wielrenners. Verkeersluwte, ondoorbroken, groene, egale routes waren ook voor hen het belangrijkste.



DE ACTIERADIUS WORDT GROTER

Volgens het onderzoek 'recreatief fietsen in Nederland 2016' vindt 32% van de recreatieve fietsritten plaats op een elektrisch ondersteunde fiets. Dat was drie jaar terug, het zullen er bepaald niet minder geworden zijn.

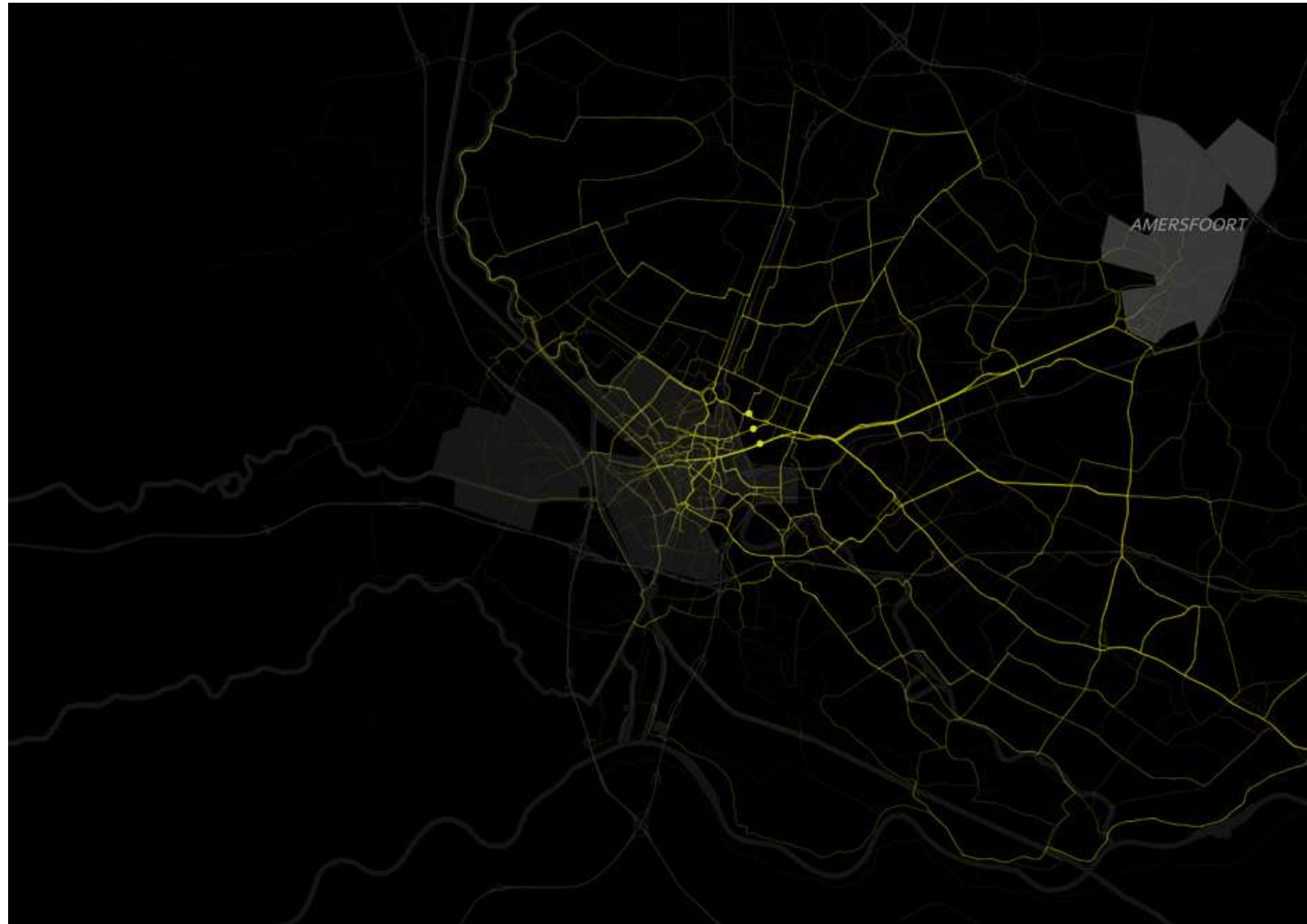
'Onze' actieradius (ofwel accu) wordt daarmee steeds groter. Ook fysiek minder sterke mensen kunnen met gemak tientallen kilometers op een dag afleggen.



Er zijn duidelijke leeftijdsverschillen zichtbaar tussen de gebruikers van verschillende typen fietsen. Zo is bijvoorbeeld 49% van de elektrische fietsers 65 jaar of ouder, terwijl dit aandeel onder gewone fietsers op 28% ligt. Logischerwijs worden ook de racefiets en de mountainbike vooral door jongeren gebruikt.

Deze toenemende actieradius wordt ook veroorzaakt door de landelijke toename aan wielersporters. De fanatiekste 70% van de wielersporters, fietst gemiddeld 74 kilometer per keer.

Afgelegde afstand tijdens een gemiddelde trainingsrit?



In een eerder inleidend onderzoek voor Ringpark Utrecht brachten we de verspreiding van recreatieve fietsactiviteiten (met een veelal sportief karakter) in kaart (in dit geval die de Utrechtseweg en Biltse Rading passeerden). Het grote bereik van de gebruikers wordt hierin sterk zichtbaar.

ONDERZOEKSMETHODES

ACTIVITY TRACKING

Informatie van recreatief gedrag is in deze studie verzameld uit de 'activity tracking' app 'Endomondo'. Het is een 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. 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'.

Data wordt altijd anoniem geanalyseerd en gevisualiseerd. We visualiseren groepsgedrag, niet het gedrag van 1 of enkele individuen. Van elke activiteit zijn gegevens bekend van afstand, gemiddelde snelheid, snelheidsverloop, start- en stoplocatie en leeftijd en geslacht van de gebruiker.

In totaal zijn er circa 500.000 activiteiten in de hele provincie Utrecht. Deze activiteiten werden gegenereerd door ruim 16168 hardlopers, 10768 wandelaars en 8610 recreatieve fietsers.

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.

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.

MOGELIJKHEDEN EN BEPERKINGEN

In het bijlage bestand 'data-analyses' is een uitgebreide uitleg te vinden over de kenmerken van de verschillende typen gebruikers en filtermethodes. In het kort kunnen we enkele kenmerken noemen:

- 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 kilometer.
- Ook voor recreatief wandelen geldt dat hele korte rondjes (even de hond uitlaten) minder snel wordt opgenomen dan flinke wandelingen.
- Senioren maken minder gebruik van 'activity trackers'.

Hoewel 500.000 activiteiten best veel is: 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.

De analyses vormen vooral een indicatie van welke routes wel en niet werken en het helpt om knelpunten op te sporen en te identificeren. Het weergeeft ook geen cijfers van absolute bezoeksantallen, maar 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.

Beschikbare data en unieke individuen per activiteit

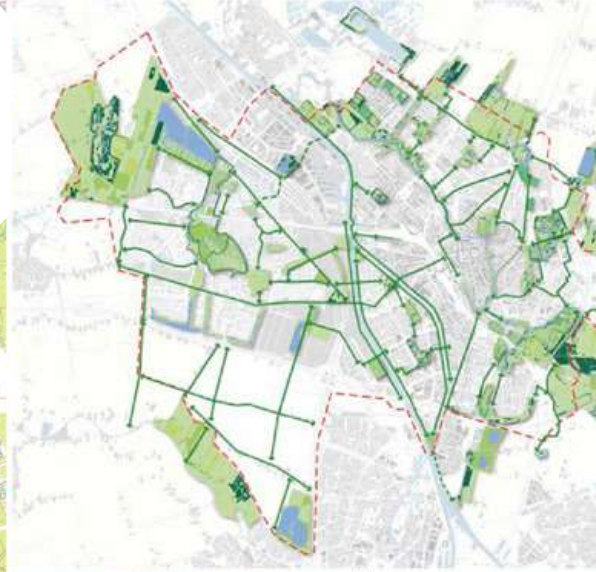
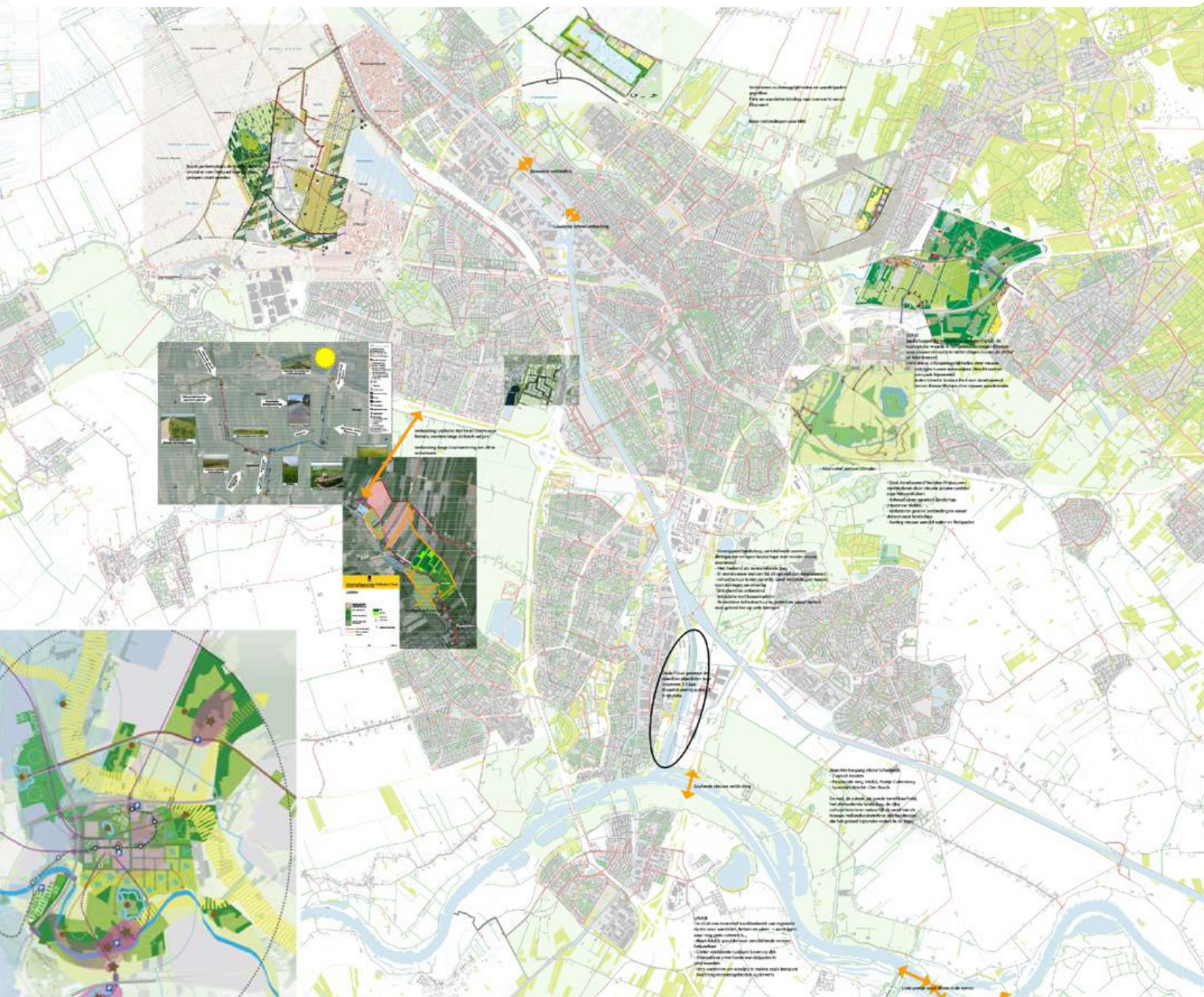
	Hardlopen 285.000 16.168		Wandelen; recreatief 78.000 10.768
	Skeeleren 13.000 1752		Fietsen; recreatief 93.000 8610
	Fietsen; utilitair 92.000 9359		Mountain biken 20.000 2764 10



BESTAANDE PLANNEN IN KAART

Omdat we graag willen voortborduren op goede bestaande ideeën, hebben we bestaande plannen in kaart gebracht. Dit zijn gemeentelijke plannen voor

specifieke locaties, maar ook regionale plannen voor bijvoorbeeld snelfietsroutes en groenstructuren. In het bijlagebestand 'bestaande plannen' zijn deze verzameld en in één grote scherpe kaart gezet.



WERKSESSIES

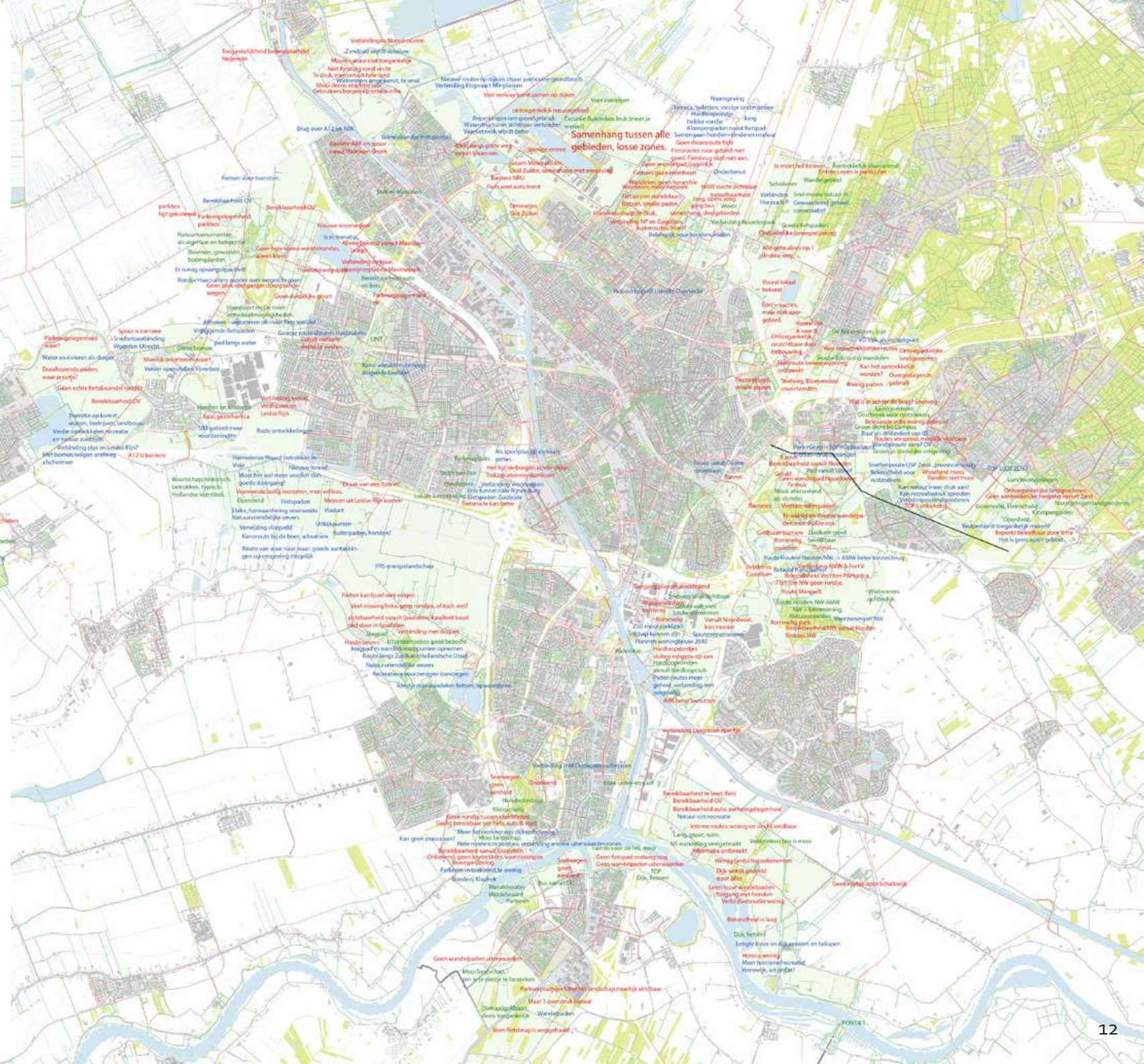
Voor deze opdracht zijn 3 werkateliers georganiseerd om in korte tijd zoveel mogelijk kennis op te halen over de verschillende recreatiezones bij provincie, u10-gemeenten, terreinbeherende organisaties, destinaie marketing organisaties en ondernemers.



Hiernaast is een overzicht gegeven van route gerelateerde opmerkingen over gebieden die gemaakt zijn tijdens de werkateliers en die een beeld geven van plus- en minpunten. Blauw staat voor 'toekomstige opgaven', rood voor 'minpunten' en groen voor 'pluspunten'.

Deze input is intensief gebruikt bij het samenstellen van een long- en shortlist en komen in veel van de voorgestelde ingrepen terug.

De volledige (scherpe) afbeeldingen zijn ook in de bijlagedmap te vinden.

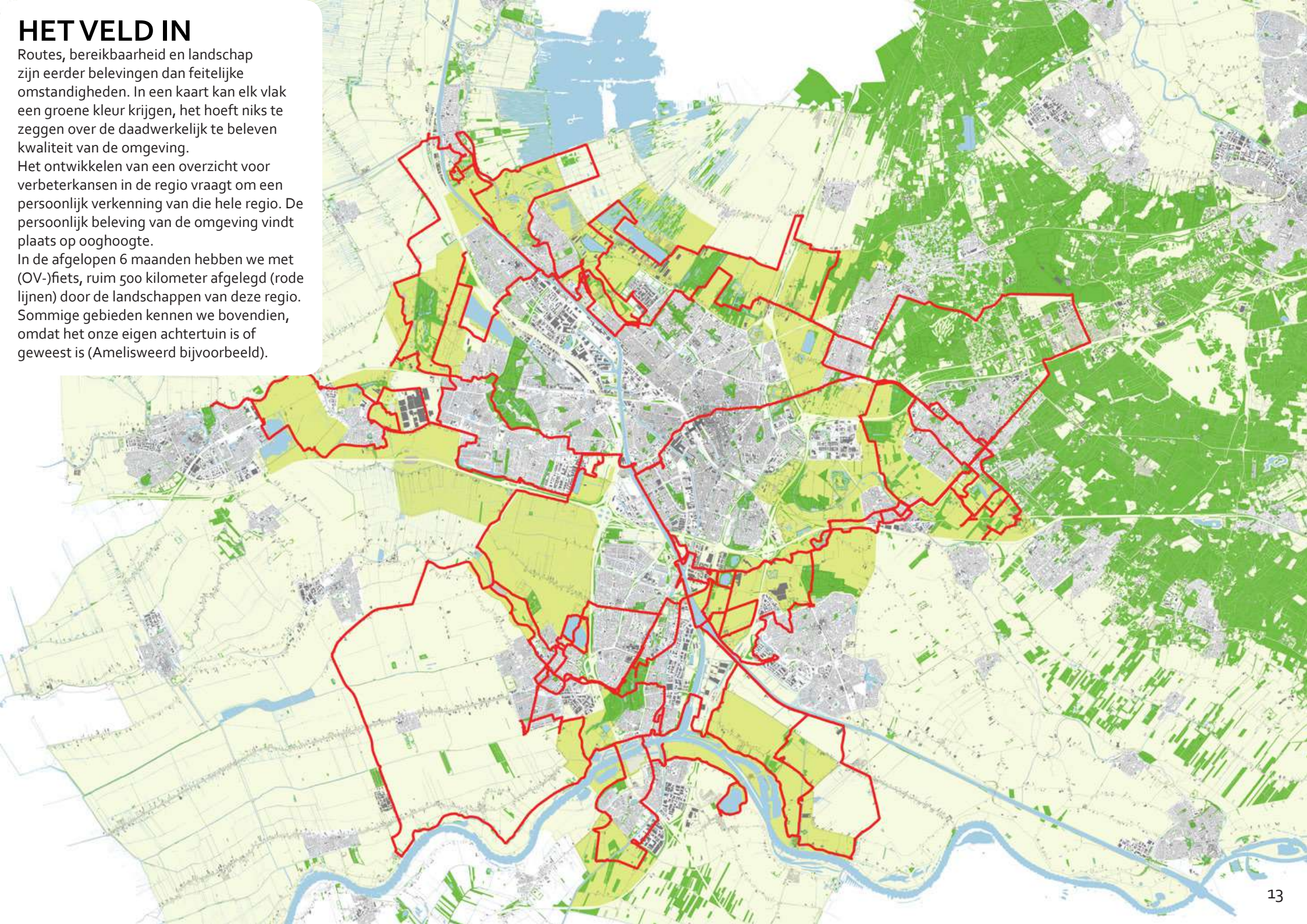


HET VELD IN

Routes, bereikbaarheid en landschap zijn eerder belevingen dan feitelijke omstandigheden. In een kaart kan elk vlak een groene kleur krijgen, het hoeft niks te zeggen over de daadwerkelijk te beleven kwaliteit van de omgeving.

Het ontwikkelen van een overzicht voor verbeterkansen in de regio vraagt om een persoonlijk verkenning van die hele regio. De persoonlijk beleving van de omgeving vindt plaats op ooghoogte.

In de afgelopen 6 maanden hebben we met (OV-)fiets, ruim 500 kilometer afgelegd (rode lijnen) door de landschappen van deze regio. Sommige gebieden kennen we bovendien, omdat het onze eigen achtertuin is of geweest is (Amelisweerd bijvoorbeeld).



Vianense Waard
Welkom, op eigen risico

Een schoner
Vianen
ligt voor
het oprapen




START



KANSEN VOOR EEN RECREATIEVE HOOFDSTRUCTUUR

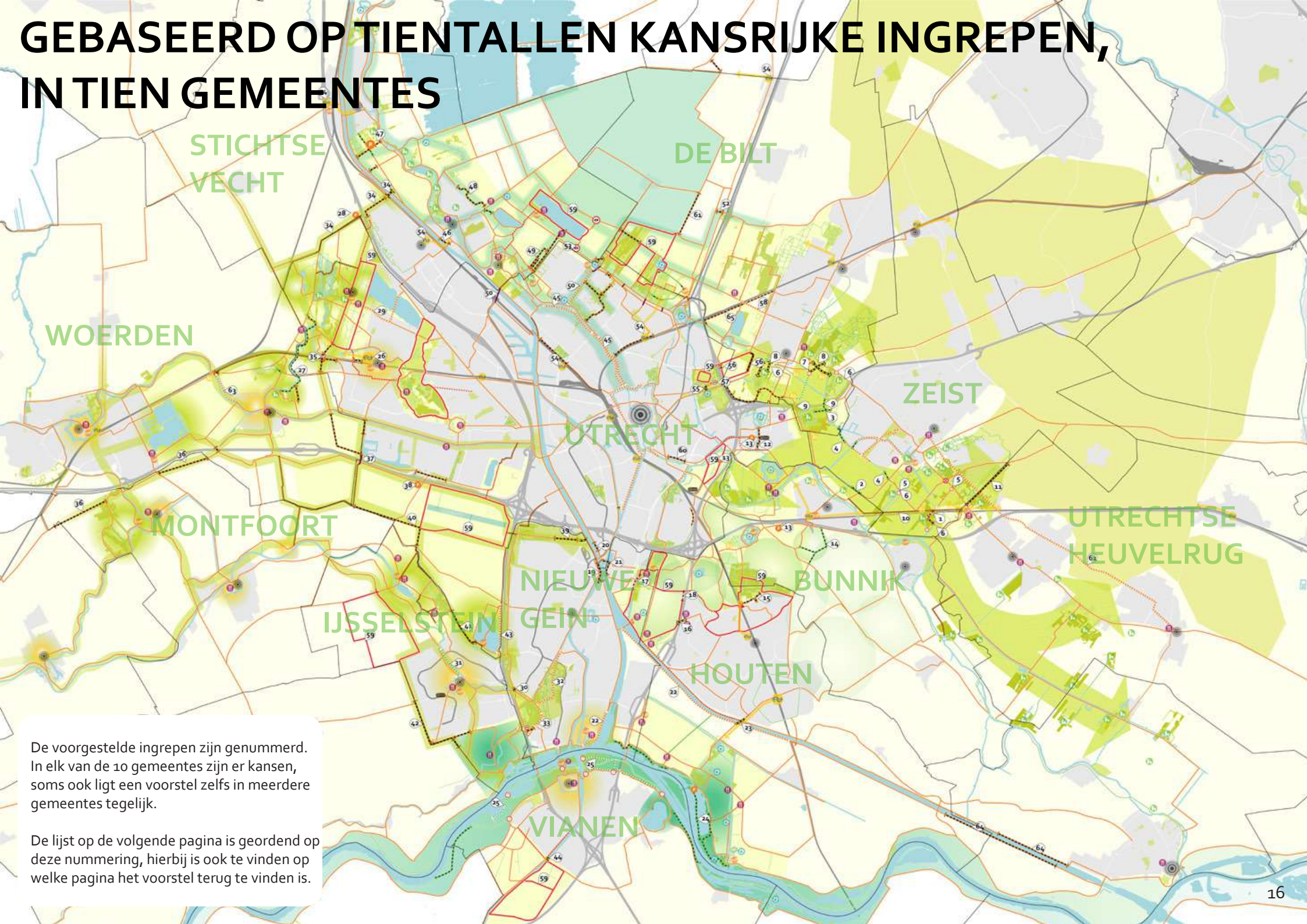
De kern van dit onderzoek is een 'longlist' aan concrete inrichtingsvoorstellen: nieuwe paden, bruggen, tunnels, verbeteringen van huidige paden, zichtbaarheid van routes, omgevingskwaliteit, parkeergelegenheid en Ov-bereikbaarheid. Ze laten zien waar kansen liggen om het Utrechtse netwerk van fiets- en wandelroutes completer te maken.

De focus ligt hierbij op fysieke routes, minder op het netwerk van bewegwijzering. Hiernaar wordt in de regio (bijvoorbeeld door het Routebureau) reeds geïnventariseerd en geïnvesteerd, dit kan een waardevol instrument zijn om gebruik van het fysieke netwerk nog meer te sturen en faciliteren. Hoewel de nadruk van het onderzoek ligt op 'de derde ring', het systeem van landschappen tussen Utrecht en direct aangrenzende kernen, zijn ook veel getoonde kansen in de stad gelegen en ook in de verder liggende landschappen.

- 
- Bestaande routes fiets & voet
 - Bestaande routes voet
 - Geplande / al bedachte routes voor fiets & voet
 - Geplande / al bedachte brug of tunnel voor fiets & voet
 - Geplande / gezochte snelfietsroute
 - Voorstel: nieuwe route fiets & voet
 - Voorstel: nieuwe route voet
 - Voorstel: nieuwe brug fiets & voet
 - Voorstel: nieuwe tunnel fiets & voet
 - Voorstel: kwaliteit bestaande route verbeteren fiets & voet
 - Voorstel: kwaliteit bestaande route verbeteren voet

* met 'routes' wordt het stelsel aan fysiek aanwezige paden en wegen bedoeld, niet het

GEBASEERD OP TIENTALLEN KANSRIJKE INGREPEN, IN TIEN GEMEENTES



STICHTSE
VECHT

DE BILT

WOERDEN

ZEIST

UTRECHT

MONTFOORT

UTRECHTSE
HEUVELRUG

NIEUWEGEIN

BUNNIK

IJSSELSTEIN

HOUTEN

VIANEN

De voorgestelde ingrepen zijn genummerd. In elk van de 10 gemeentes zijn er kansen, soms ook ligt een voorstel zelfs in meerdere gemeentes tegelijk.

De lijst op de volgende pagina is geordend op deze nummering, hierbij is ook te vinden op welke pagina het voorstel terug te vinden is.

MET EEN LONGLIST VAN VOORSTELLEN

Pagina	Gebied / opgave	Nummer	Titel ingreep	Gemeente	Impact (5=hoog)	Kosten €		Termijn	Laaghangend fruit?	afstemming		Sleutelproject?
						(1=hoog)	Som			ingewikkeld?		
44	Heuvelrugflank; onverbonden landgoederenroutes	1	Landgoed Rijnwijk spoorwegovergang	Zeist	5	3	8	Kort	DEELS	JA		
44	Heuvelrugflank; onverbonden landgoederenroutes	2	Landgoed Nienhof; hek	Bunnik / Zeist	3	5	8	Kort	JA	JA		
44	Heuvelrugflank; onverbonden landgoederenroutes	3	Landgoed Vollenhoven en Oostbroek; dubbele ingangen	De Bilt	3	4	7	Midden	JA	JA		
44	Heuvelrugflank; onverbonden landgoederenroutes	4	Doorgaande stadsrand Zeist	Zeist / De Bilt	5	4	9	Midden		JA		
43	Heuvelrugflank; 'welkoms' borden	5	Doodlopende borden Rijnwijkstraan en Wulperhorst	Zeist	3	5	8	Kort	JA			
43	Heuvelrugflank; 'welkoms' borden	6	Entreeborden Vollenhoven, Rijnwijk, Wulperhorst, Sandwijck	Zeist / De Bilt	4	5	9	Kort	JA			
43	Heuvelrugflank; 'welkoms' borden	7	Verboden toegangsbord Jacobssteeg	De Bilt	3	5	8	Kort	JA			
45	Heuvelrugflank; grote barrières	8	Utrechtseweg weg ecoducten (& recreatie)	De Bilt	6	1	7	Lang		JA		
45	Heuvelrugflank; grote barrières	9	A28 bestaande bruggen/ecoducten verrijken	De Bilt	4	3	7	Midden				
38	Heuvelrugflank; grote barrières	10	Route parrallel aan spoor Driebergen-Zeist	Zeist / Bunnik	4	2	6	Midden		JA		
96	Heuvelrugflank - Kromme Rijn	11	Fietsroutes van Kromme Rijn naar Heuvelrug	Zeist	4	3	7	Midden		JA		
94	Heuvelrugflank - Kromme Rijn	12	Uithof: Hoofddorp naar Rhijnauwen	Utrecht	3	4	7	Midden		JA		
90	Heuvelrugflank - Kromme Rijn	13	Parkeergelegenheid rond amelisweerd	Utrecht / Bunnik	5	4	9	Midden	DEELS	JA		
83	Heuvelrugflank - Kromme Rijn	14	Ommetje Bunnik Zuid	Bunnik	2	4	6	Kort	JA	JA		
82	Lage linies; Laagraven/ Nieuw Wulven	15	Extra Brug naar Nieuw Wulven & stadsrand	Houten	3	2	5	Midden				
50	Lage linies; Laagraven/ Nieuw Wulven	16	Laagraven; Heemskerk laan	Houten	4	2	6	Midden				JA
50	Lage linies; Laagraven/ Nieuw Wulven	17	Laagraven; Down under de N-409	Nieuwegein	5	2	7	Lang				JA
50	Lage linies; Laagraven/ Nieuw Wulven	18	Laagraven; onder de N-409 bij snelweg	Houten	4	2	6	Midden	RELATIEF			JA
34	Waterkades Zuidwest Utrecht	19	Westzijde Lekkanaal bij Sluis	Nieuwegein	5	4	9	Kort	JA			JA
34	Waterkades Zuidwest Utrecht	20	Oostkant ARK bij Rijkswaterstaat	Utrecht	4	4	8	Kort	JA			JA
34	Waterkades Zuidwest Utrecht	21	Oostkant ARK naar Laagraven langs sluis&bedrijven	Utrecht / Nieuwegein	5	3	8	Midden		JA		JA
38	Waterkades Zuidwest Utrecht	22	Langs ARK Zuid Wijk bij duurstede <-> Nieuwegein	Nieuwegein / Houten	3	2	5	Midden				JA
28	Lage linies; eiland van Schalkwijk	23	Brug Houten <-> Eiland van Schalkwijk	Houten	5	1	6	Lang				JA
53	Uiterwaarden	24	Uiterwaarden bij Eiland van Schalkwijk	Houten	4	4	8	Kort	JA			JA
29	Uiterwaarden	25	Uiterwaarden Vianen	Vianen	4	5	9	Kort	JA			JA
70	Stations als buitenpoorten	26	Station Vleuten als buitenpoort	Utrecht	4	3	7	Midden	DEELS	JA		JA
57	Westerse Waarden; kernen koppelen (boven A12)	27	Langs de Bijleveld	Utrecht/ Woerden	5	3	8	Midden		JA		JA
91	Westerse Waarden; kernen koppelen (boven A12)	28	Vleuterweide Shell als snelwegpoort	Stichtse Vecht	3	3	6	Midden		JA		
78	Westerse Waarden; kernen koppelen (boven A12)	29	Haarrijnse Plas, Thematienweg, comfort wandel/fietsroute	Utrecht	3	3	6	Midden				
59	Westerse Waarden; kernen koppelen (onder A12)	30	Kromme IJssel; brug	Nieuwegein	5	3	8	Kort				JA
58	Westerse Waarden; kernen koppelen (onder A12)	31	Jaagpad IJsselstein	IJsselstein	3	5	8	Kort	JA			JA
59	Westerse Waarden; kernen koppelen (onder A12)	32	Route door park oudegein	Nieuwegein	4	3	7	Midden				JA
59	Westerse Waarden; kernen koppelen (onder A12)	33	Fietsroute langs Kromme IJssel	IJsselstein	4	4	8	Midden	DEELS	JA		JA
27	Westerse Waarden; doorgangsgebied	34	Doorsteek Maarssen Broek-Noord Haarzuilens <-> Ams Rijnkanaal	Utrecht / Stichtse Vecht	4	2	6	Midden	JA			JA
57	Westerse Waarden; doorgangsgebied	35	Onderdoorgang spoor Leidse Rijn	Utrecht	4	3	7	Midden	JA			JA
56	Westerse Waarden; doorgangsgebied	36	Doodlopende eindes Woerden	Woerden - Montfoort	4	2	6	Lang	JA			JA
56	Westerse Waarden; doorgangsgebied	37	Nieuwe routes Reyerscop (incl A12 burg)	Woerden - Utrecht - Montfoort	5	2	7	Midden		JA		JA
56	Westerse Waarden; doorgangsgebied	38	Carpoolplaats De Meern als buitenpoort	Woerden	2	4	6	Midden				JA
97	Westerse Waarden; doorgangsgebied	39	Kanaal <-> Noordrand Nieuwegein	Nieuwegein - Utrecht	4	2	6	Midden				JA
56	Westerse Waarden; doorgangsgebied	40	Doorsteek Reijerscop <-> Ringvaartkade <-> Marnemoende	Woerden - Montfoort - Utrecht	3	3	6	Midden				JA
91	Westerse Waarden; doorgangsgebied	41	Carpoolplaats De Meern als buitenpoort	Utrecht / IJsselstein	2	4	6	Midden				JA
79	Westerse Waarden; doorgangsgebied	42	Stadsrand IJsselstein	IJsselstein - Lopik	4	3	7	Lang	JA			JA
67	Westerse Waarden; doorgangsgebied	43	Nedereinde Plas; upgraden paden (oostzijde)	Utrecht	3	4	7	Kort	DEELS			JA
81	Vianen Golf kroonprins	44	Brug ARK bij Vianen	Vianen	4	3	7	Lang				
35	Van Vecht naar Veenweide	45	De Zuilenzijde van de Vecht	Utrecht	5	3	8	Midden				JA
86	Van Vecht naar Veenweide	46	Oostkant ARK Maarssen	Stichtse Vecht	3	2	5	Midden				
89	Van Vecht naar Veenweide	47	Neijenrode als poort	Stichtse Vecht	4	4	8	Midden	DEELS	JA		
80	Van Vecht naar Veenweide	48	Stadsrand Maarssen Dorp	Stichtse Vecht	3	3	6	Midden	JA			
63	Van Vecht naar Veenweide	49	Doorsteek Maarssveenseplas <-> Zuilen	Stichtse Vecht	5	2	7	Midden		JA		JA
63	Van Vecht naar Veenweide	50	Voorgestelde nieuwe brug over ARK	Stichtse Vecht	4	2	6	Midden				
87	Van Vecht naar Veenweide	51	Klopvaart <-> Fort de Gagel	Utrecht	3	3	6	Midden				
95	Van Vecht naar Veenweide	52	Doorsteekje Noorderpark	De Bilt	4	4	8	Midden	DEELS	JA		
92	Van Vecht naar Veenweide	53	Entree's maarsseveenseplas	Stichtse Vecht	2	5	7	Kort	JA			
71	Stations als buitenpoorten	54	Vecht en Veenweide; stations als buitenpoortgebied	Utrecht / Stichtse Vecht / De Bilt	5	3	8	Lang	DEELS			JA
26	De Leyen <-> voordorpse Polder	55	Viaduct over Fort de Bilt	Utrecht	3	2	5	Lang		JA		
26	De Leyen <-> voordorpse Polder	56	Doorsteek vanuit Utrechtseweg langs A12	Utrecht	1	5	6	Kort	JA	JA		
26	De Leyen <-> voordorpse Polder	57	Zichtbaarheid wandelroutes/entree's	Utrecht	1	5	6	Kort	JA			
78	De Leyen <-> voordorpse Polder	58	Drukke Groenekansweg	De Bilt	3	3	6	Midden				
67	Beweeglinten	59	Beweeglinten	Diverse	4	2	6	Midden				
38	Groen én snelfietsroutes	60	Fietsroute Noordzijde Kromme Rijn Binnenstad <-> Uithof	Utrecht	4	4	8	Midden				
38	Groen én snelfietsroutes	61	Noorderpark; Dr Wellferpad	De Bilt	3	4	7	Kort	JA			
38	Groen én snelfietsroutes	62	Verruiming Oude Arnhemse Bovenweg	Zeist / Utrechtse Heuvelrug	4	2	6	Midden				
38	Groen én snelfietsroutes	63	Verbetering route langs Oude Rijn ten Oosten van Harmelen	Woerden	3	3	6	Kort				
38	Groen én snelfietsroutes	64	Doorgaande routes ARK naar Wijk bij Duurstede	Diverse	3	3	6	Midden				
38	Groen én snelfietsroutes	65	De Leyen route langs het spoor	Utrecht / De Bilt	3	3	6	Midden				

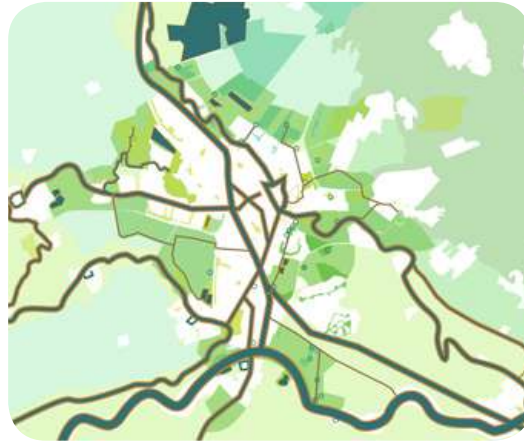
Sommige voorstellen komen terug in de kern van dit rapport, vaak zijn dit belangrijke 'sleutelprojecten'. De rest staat in de 'Longlist' (vanaf pagina 76).

OP BASIS VAN EEN ZESLAAGSE AMBITIE



1. LANDSCHAP BINNEN VOETBEREIK

Breng het landschap dichterbij, met een fijnmazig toegankelijk netwerk voor de voetganger. Onze reikwijdte is 5 tot maximaal 10 kilometer en de teller start bij de voordeur.



2. MET DE STROOM MEE

Zorg voor aantrekkelijk routes langs de wateren. Dit zijn de meest langgerekte parken van de regio, van diep in de stad tot ver in het buitengebied.



3. MOOI SNEL (FIETSROUTES)

Veel reeds beoogde snelfietsroutes gaan langs de treinsporen. Maar deze maken het buitengebied ook toegankelijker. Samen met doorgaande routes langs het water ontstaat een sterk netwerk van én snelle én groene fietsroutes.



4. EEN LANDSCHAPPELIJK RINGPARK

Een route is nog geen verbinding. Dat wordt het pas als bestemmingen ermee aan elkaar verbonden worden. Zoek verbinding waar kwaliteiten elkaar versterken, maar maak ook mooie doorganggebieden. Zo ontstaan complete ringen in de regio.



5. BEWEEGRONDES AAN ALLE KANTEN

Radiale routes langs het water en spoor, gecombineerd met ringen om de regio, garanderen de mogelijkheid om aan alle kanten van de regio aantrekkelijke fietsrondes te maken. Op diverse plekken kan uitgpakt worden met extra sterke beweeglinten.



6. STATIONS ALS BUITENPOORTEN

Benut de rijkdom aan stations, deze Ringparklaag ligt er al. Door groene buitenpoorten te maken, en door een compleet netwerk van routes tussen alle stations in de ring.

LEESWIJZER PER AMBITIELAAG



THEMA AMBITIELAAG

Een uitgebreidere toelichting op de ambitie.



EEN BEELD VAN GEBRUIK

De ambitie wordt onderbouwd met inzichten die verkregen zijn uit de data-analyses van het recreatief gebruik van de regio.



URGENTE INGREPEN

Uit de ingrepen-overzichtskaart maken we een uitsnede van de ingrepen die binnen deze ambitie vallen. Er zijn steeds enkele ingrepen die we als 'extra urgent' beschouwen. Hier wordt toegelicht waarom ze als urgent zijn.



Zoom in op de ingrepen-overzichtskaart

Geotagged wordcloud met relevante opmerkingen uit de werkateliers

Heatmap met een extra inzicht in gebruik

Tekstuele uitleg met probleemstelling en oplossing

Iconen over het type ingreep en de beoogde gebruikers

Vogelvlucht met de locatie en schematisch aangegeven ingreep

Locatiefoto's

Thema's	Gebruikers en kenmerken
Routes langs het water	Wandelaar
Ringparkverbindingen	Recreatieve fietser
Ommetjes/ fijnmazigheid voet	Overeenstemming gebiedseigenaren
Doorgaande stadsrandroutes	Laaghangend fruit
Linten en rondes	Meekoppelkans
Poort/startpunt	IMPACT Hoog
Zichtbaarheid van routes	KOSTEN Hoog

ICONEN

Met iconen worden de kenmerken van de ingreep uitgebeeld. Ook de impact en de kosten worden indicatief geïllustreerd, de kosten staan onder de iconen verder uiteengezet.

INGREEP UITGELEGD

Iedere ingreep wordt vervolgens in één overzicht behandeld in woord en beeld. Een ingreep kan ook bestaan uit een reeks van samenhangend ingrepen: routes hangen altijd samen. De (wat ons betreft) meer 'urgente' ingrepen komen hier terug, de rest is te vinden in de Longlist vanaf pagina 76.

OVERZICHT AMBITIES, GEBRUIK EN URGENTE PROJECTEN

THEMA'S / STRATEGIE

INZICHT IN GEBRUIK

URGENTE PROJECTEN

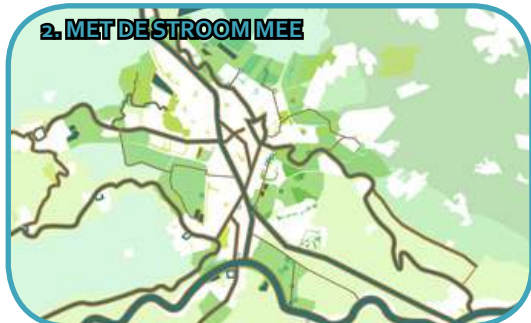
1. LANDSCHAP BINNENVOETBEREIK



LOPEN VANUIT WOONKERNEN



2. MET DE STROOM MEE



RECREATIEF FIETSEN



4. EEN LANDSCHAPPELIJK KRINGPARK



DIVERSEN



6. STATIONS ALS BUITENPOORTEN



STARTLOCATIES WANDELAARS



De diverse urgente projecten zijn uitgewerkt binnen de eerste vier ambitielagen. In ambitie 3 en 5 worden vooral regionale overzichtskaarten weergegeven, hierin worden diverse potentiële ingrepen aangewezen. Deze zijn vaak ook in de Longlist terug te vinden.

1. LANDSCHAP BINNEN VOETBEREIK

We komen het vaakst te voet 'buiten': (hard)lopen voor het plezier. Het is de meest toegankelijke beweegmodus, er zijn maar vier benodigdheden: tijd, schoenen, een aantrekkelijke omgeving en paden.

De landschappen in de regio die direct grenzen aan de stedelijke kernen zijn hierin uiterst belangrijk. Dit zijn de gebieden waar je bekend en vertrouwd mee bent, en waar je tegelijkertijd het gevoel hebt écht de stad uit te zijn. Ze voorzien in je dagelijkse portie 'buiten' omdat het betreden ervan slechts een kleine stap is. De verbondenheid met parken en groenstructuren in de woongebieden behoort hierin sterk te zijn, maar ook in het toegankelijk maken van de grens/rand zelf liggen nog veel kansen. Dat geldt langs zowel IJsselstein, Houten, Zeist, Maarsse, Utrecht als Breukelen. Op de stadsrand kom je als eerst in aanraking met écht landschap, de toegankelijkheid ervan zorgt ervoor dat echt 'buiten' vanuit zo diep mogelijk in het stedelijk weefsel te beleven is.

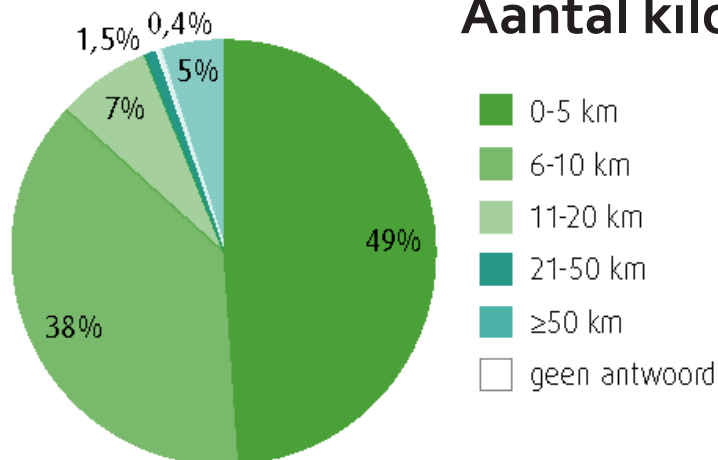
Het 'ommetje' lijkt wellicht een lokale, gemeentelijke uitdaging. Soms is dat ook zo, maar vaak ligt de verbetermogelijkheid in gemeente A, terwijl het belang van de verbetering juist ligt bij inwoners van gemeente B.



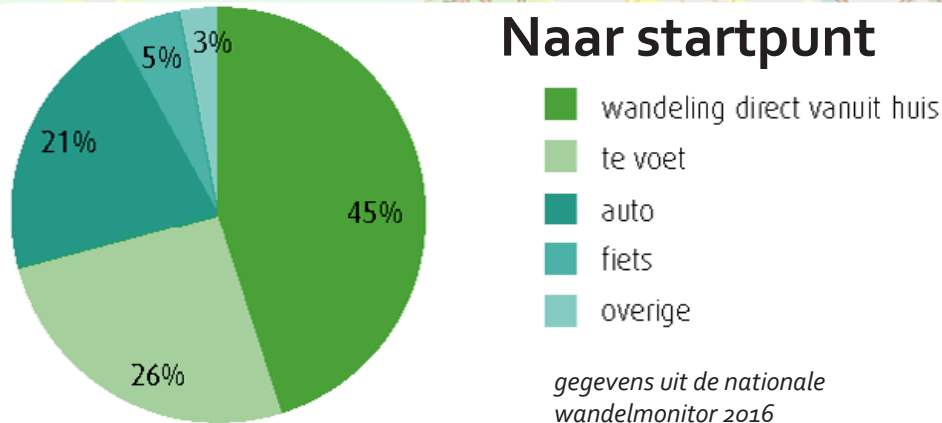
Nieuw of verbeterd ommetje als gevolg van een van de voorgestelde ingrepen

Belangrijke netwerken voor de wandelaar

Aantal kilometer



Naar startpunt



gegevens uit de nationale wandelmonitor 2016

De toegankelijkheid van deze landschappen hangt in de eerste plaats sterk af van twee gebruikersaspecten: de beoogde duur/afstand van de wandeling en zijn vertrekpunt. De Nationale wandelmonitor geeft hierin inzicht: 87% van alle wandelingen voor het plezier is korter dan 10 kilometer, 49% valt binnen de 5 kilometer.

Bijna de helft van de wandelingen (45%) vertrekt direct vanuit huis, en ziet de wandeling in zijn geheel als bestemming nog eens een kwart (26%) loopt te voet naar 'het startpunt' (het gebied dat wordt gezien als de kern/bestemming van de wandeling).

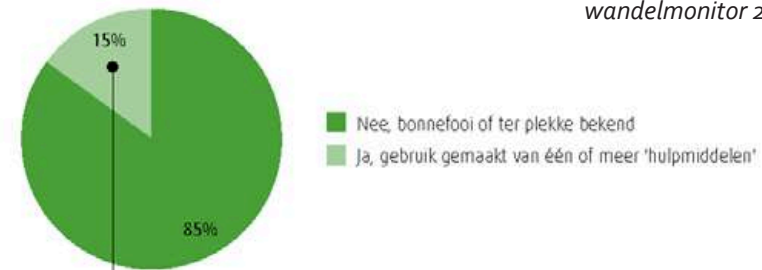
Kortom; veruit het grootste deel van de wandelingen beginnen bij de voordeur (71%).

In zowel afstand als vertrekpunt zijn wandelaars en hardlopers behoorlijk gelijk: hardlopers lopen het vaakst 5 kilometer en beginnen ook meestal bij de voordeur (circa 90%).

Het overgrote deel van deze wandelingen gaat 'op de bonnefooi' zonder directe hulpmiddelen.

Hulpmiddel gebruikt tijdens wandeling (ja/nee)

gegevens uit de nationale wandelmonitor 2016



Gebruikte 'hulpmiddelen' (15% van de wandelingen)



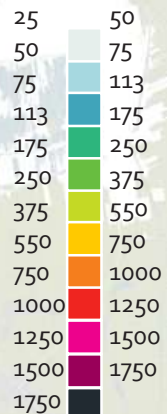
- GPS wordt vaker dan gemiddeld gebruikt door wandelaars tussen de 18 en 44 jaar en door wandelaars uit de hoogste sociale klassen (A en Bb).
- Wandelaars tussen de 25 en 54 jaar maken relatief vaak gebruik van de informatie ter plekke, zoals informatiepanelen en paaltjesroutes.
- De regionale netwerken worden vaker dan gemiddeld gebruikt door 55- tot 74-jarigen.
- Kinderen van 6-12 jaar wandelen relatief vaak tijdens een wandeltocht- of wandelevenement. Waarschijnlijk heeft dit te maken met de avondvierdaagse.

Wat mensen kennen, wat op die bonnefooi (hun mental-map) echt zichtbaar is, en de afstand die ze fysiek kunnen lopen is dus zeer bepalend. Knooppunten en bewegwijzering zijn ondersteunend en kunnen een waardevol instrument zijn om gebruik van het fysieke netwerk nog meer te sturen en faciliteren.

Hoe dieper de voordeur in het stedelijk weefsel ligt, hoe meer het binnenstedelijk groen van belang is. Als bestemming op zich, maar ook als route naar de echte landschappen buiten de woongebieden.

HARDLOPEN VANUIT STEDELIJKE KERNEN

Aantal passages op basis van 64178 activiteiten



Het gegeven dat bepaalde paden intensief gebruikt worden, hoeft niet te betekenen dat er geen uitdaging ligt. Tussen Bilthoven en Utrecht worden diverse paden intensief gebruikt, maar er is ook weinig keuze in paden. Al het gebruik concentreert zich op enkele paden die niet persé aantrekkelijk zijn.

Met de gegevens van activity tracker Endomondo kan in beeld worden gebracht hoe (hard) lopers zich vanuit de diverse stedelijke kernen bewegen. Het hiernaast weergegeven beeld laat het gebruik zien uit alle stedelijke kernen (zwarte stippelijnen) tegelijkertijd, in het 'data-rapport (bijlage document) is ook het gebruik vanuit elke stedelijke kern apart weergegeven.

Opvallend is dat een aantal gebieden niet of nauwelijks bereikt worden, ondanks dat ze wel direct grenzen aan stedelijke gebieden: Laagraven (zuidzijde), Eiland van Schalkwijk, Uiterwaarden bij Vianen, Rijnenburg en Harmelensewaard.

Tevens is preciezer in beeld gebracht (bijlage data-analyse rapport) welke groengebieden een aantrekkingshebben op welke stadswijken, en op welke stadswijken nog niet. De pijlen omkaderen de stadswijken waarop het gelijkgekleurde gebied nog weinig aantrekkingsheeft.

Bijna alle groengebieden hebben wel omliggende wijken waarop de aantrekkingshebben nog niet groot is. De oorzaken die hieraan ten grondslag liggen zijn zeer plaatsspecifiek, maar hebben vrijwel altijd te maken met afwezigheid van routes of gebrekkige kwaliteit ervan. Dit kan zowel binnenstedelijk als buitenstedelijk het geval zijn.

Deze verbanden zijn gebaseerd op de analyses in het bijlage rapport 'data-analyses' (hoofdstuk 3).

VIER URGENTE OMMETJES

De ingrepen binnen deze ambitie zijn in drie typen op te delen: (1) meer fijnmazigheid in het landschap, (2) aansluitingen op binnenstedelijk groen en (3) doorgaande routes op stadsranden.

Van Maarssebroek naar de Haar en terug

De toegankelijkheid vanuit Maarssebroek naar het landschap behoort tot de meest beperkte van de hele regio, ondanks dat er aantrekkelijk landschappen van Vecht en Haarzuilens relatief dichtbij aanwezig zijn. De ingreep die dit kan verbeteren is tevens van groot belang als doorgaande fietsverbinding en sluit bovendien aan op bestaande plannen.

Fijnmazigheid in Veenweide

In het Westelijke weidegebied (Rijnburg, Harmelensewaard, Reijerscop en de westkant van Woerden) ligt in het algemeen een uitdaging tot het maken van net wat meer fijnmazigheid. Hier wordt al aan gewerkt (Reijerscop fietspaden) maar enkele extra eenvoudige klompenpaden over landbouwgronden zouden voor de voetganger welkom zijn. Dit is een niet-specifieke 'ingreep' die daarom niet verder is uitgewerkt.

Voorveldse / Voordorpse Polder

Utrecht Oost is sterk gegroeid, de stedelijke druk op het landschap is groot. De toegankelijkheid van het landschap is zeer beperkt en er liggen een paar verbeterkansen voor het oprapen waarin binnen en buitenstedelijk groen elkaar versterken. Deze hele oostelijke stadsrand staat op de Utrechtse stedelijke ontwikkelingsagenda.

Eiland van Schalkwijk & Uiterwaarden bij Vianen

Het Eiland van Schalkwijk en de Uiterwaarden boven Vianen zijn de landschappen die te voet nauwelijks bereikt worden, ondanks dat ze direct tegen stedelijke kernen liggen en er best veel wandelpaden aanwezig zijn in aantrekkelijke landschappen. De beoogde ingrepen om de toegankelijkheid te verbeteren hebben niet alleen een lokale impact, de gebieden worden ook toegankelijker voor mensen die van verder (uit de regio) komen.



VOORVELDSE / VOORDORPSE POLDER

Voorveldse Polder en Park Bloeyendael liggen op de stadsrand, ingeklemd tussen zware infrastructuur. Van een overgang van stad naar landschap is eigenlijk geen sprake, het landschap buiten de A27 is alleen langs drukke wegen toegankelijk.

Direct tegen de snelweg, op de rand van het landschap (1) kan een bestaand pad 100 meter verlengd worden, zodat een landschappelijke verbinding tussen de Utrechtseweg, Biltse Rading en het Voorveldsepad gemaakt wordt. Door ook een verbinding aan de rand van de Bilt te maken, ontstaat een looprondte om de Voorveldse Polder. Ook binnen de ring liggen kansen; zo kunnen entrees duidelijker zichtbaar worden (2, entree wekt een privé indruk). Op basis van dit netwerk zou zelfs een tweetal, op elkaar aangesloten, beweeglinten vormgegeven kunnen worden; één in de Voorveldse Polder en één om de Voordorpse Polder. Deze bredere paden zijn voor utilitair fietsverkeer evengoed wenselijk.

Een verbinding over de Biltsestraatweg zou interessant geïntegreerd kunnen met het al aanwezige hoogteverschil van Fort de Bilt (3), waarmee ook Park Bloeyendael beter aangesloten wordt. Deze voorstellen kunnen makkelijk aansluiten bij bestaande plannen en initiatieven in deze omgeving zoals het Liniepark en de natuurinrichting van de Voorveldse polder waar de Provincie projectleider in is.

IMPACT

KOSTEN

COMMENTAREN WERKSESSIE

Vooral lokaal bekend

Fort = succes, maar niet voor gebied.

Voor van A naar B Ontoegankelijk, onzichtbaar door bebouwing

Veel aantrekkelijke routes ontbreekt

Pauzegebied, smalle paden.

Snelweg, Bloeyendael onverbonden.

De Bilt cen

Veel onaantre

rustig

Weir

Wa

Park+Groen+TOP+Oplaa

E-bikes=druk opvangen

Tunnel

Bereikbaarheid vanuit Noorden

Voorveldsepad

Biltse Rading

Voordorpse Polder

Voorveldse Polder

Park Bloeyendael

A27

Voorgestelde verbinding

bestaande verbindingen

Voor circa 60.000 euro zou het fietspad naar de Biltse Rading al verlengd kunnen worden (200 meter lang, 3 meter breed). Het pad aan de stadsrand van Bilthoven zou is 800 meter (dus circa 2,5 ton). De fietsbrug bij Fort de Bilt schatten wij op ongeveer 4 ton. Gezien de locatie en doorontwerp opgaven en dergelijke zal dit echter hoger uitvallen.



VAN MAARSSEBROEK NAAR DE HAAR EN TERUG

De toegankelijkheid vanuit Maarssebroek naar het landschap is behoorlijk beperkt, zeker gezien de ogenschijnlijk groene ligging. De ingreep die dit kan verbeteren is tevens van groot belang als doorgaande fietsverbinding, sluit bovendien aan op bestaande plannen en ligt op de grens van de gemeente Utrecht en Stichtse Vecht.

Maarssebroek ligt direct naast zowel de Vechtstreek als de noordzijde van Haarzuilens. Echter, het spoor en het Amsterdam Rijnkanaal kunnen alleen aan de zuidzijde overgestoken worden (1). Een brug te ver, de Vechtstreek wordt te voet vanuit Maarssebroek niet bereikt. En ook het noordwestelijk deel van Haarzuilens ligt in de praktijk niet binnen voetbereik; de brug over de A2 (2) maakt vooral de verbinding naar Wielrevelt (3). Wie naar het noordwestelijk deel van Haarzuilens zou willen, is gedwongen tot een hele lange 'loop'. Teruglopen via de Haarrijneplas (4) is daarom de veelgekozen optie. Ook heeft Maarssebroek geen verbinding aan de noordrand (5), waardoor het Amsterdam Rijnkanaal beperkt bereikt wordt.

Een nieuwe verbinding aan de noordrand van Maarssebroek, doorlopend naar Haarzuilens via het snelwegviaduct, zou dit aanzienlijk verbeteren. Ook voor de fietser verbindt dit pad het Amsterdam Rijnkanaal met Haarzuilens en omgeving. De ingreep stond wel in de plankaarten van de ontwikkelingen rond Haarzuilens, maar lijkt in de vergetelheid geraakt. Het voorstel sorteert voor op een mogelijke extra brug over het ARK richting de Vecht. Tevens zijn het ook schakels die ontbreken in het wandelknooppunten netwerk, tussen knooppunt 54, 55 en (station) Breukelen bevinden zich nog grote hiaten.

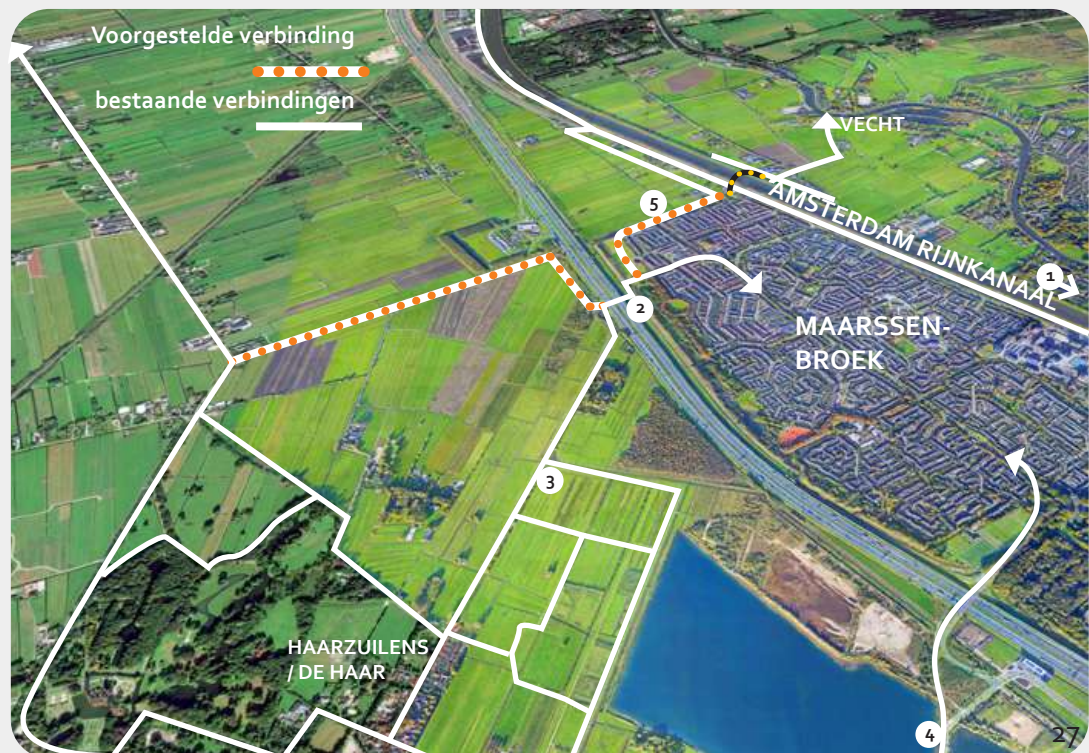


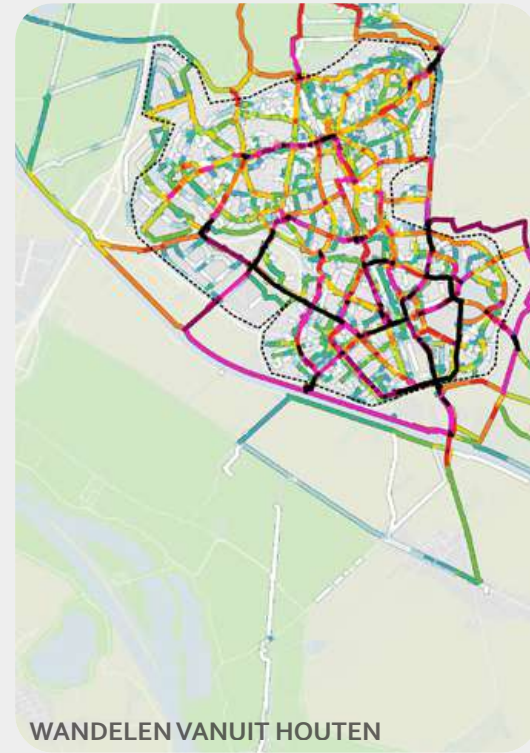
De kosten zijn afhankelijk van diverse factoren zoals de mate waarin grond aangekocht moet worden, de breedte van de paden en de kwaliteit van de ondergrond.

De zone tussen de A2 en het ARK is circa 900 meter. Een 4 meter breed fietspad, op slechte ondergrond (gerekend 150 euro per m2) zou op circa 5 ton uitkomen aan directe bouwkosten voor het fietspad. De aansluiting naar de Schenkeldijk is circa tweemaal zo lang (en duur).

Een tweetal bruggen zijn ook noodzakelijk om de Haarrijn over te steken (watergang in foto 5). Uitgaande van 3,5 m breedte over 20 meter (à 2000 euro per m2) kost dit circa 3 ton extra.

De totale bouwkosten worden rond de 2 miljoen euro geraamd. Een brug over het ARK kost ongeveer 10 miljoen.





EILAND VAN SCHALKWIJK BINNEN BEREIK VANUIT HOUTEN

Het Eiland van Schalkwijk wordt te voet vanuit Houten beperkt bereikt. Het gebied wordt o.a. in de structuurvisie Eiland van Schalkwijk benoemd als een van de droengebieden waar meer recreatie moet worden opgevangen in de toekomst. Het gebied heeft al een behoorlijk voetpaden netwerk en veel landschapselementen (ten Zuiden en oosten van het verdrinken bos). Er wordt ook wel gewandeld, maar mensen lijken op dit moment vooral per auto of fiets komen.

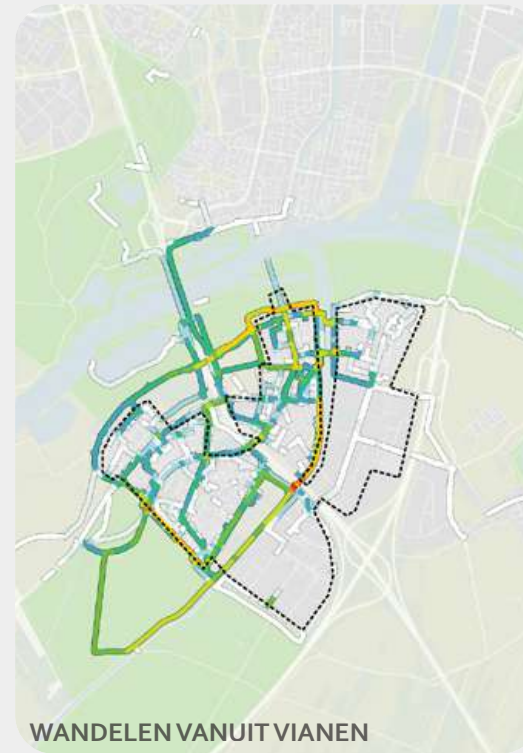
Door een brug over het Amsterdam-Rijnkanaal aan te leggen (1) in het verlengde van het Verdrinken Bos (2) zou het Eiland van Schalkwijk echt naast Houten komen te liggen, binnen voetgangersbereik, mooi verbonden met de parkstructuren binnen Houten. Station Houten Castellum (3) komt op die manier ook op loopafstand te liggen, in potentie wordt dit zo een nieuwe buitenpoort. Door deze brug worden andere investeringen in de omgeving waardevoller, zoals het uitbreiden van een intern padennetwerk (er wordt reeds geïnvesteerd in het bewegwijzeringsnetwerk) en toeristisch-recreatief ontwikkelen van Fort Honswijk.



De lengte van de overspanning is 90 meter, aanzienlijk minder dan de 137 meter van de brug naar de Plofsluis. Deze brug moest binnen een budget van 6,1 miljoen euro gebouwd worden (<https://nieuwegein.allesvan.nl/nieuws/detail/page/154/id/188519/Fietsbrug-Plofsluis-in-Beeld>).

In Houten is de brug al eerder besproken, daarin werd uitgegaan van een bedrag van ruim 8,4 miljoen (<https://www.ad.nl/utrecht/houten-ziet-extra-fietsbrug-overkanaal-als-zeer-kansrijk-a30dc104/>). Gezien de kosten bij de Plofsluis vragen wij ons af of die inschatting niet relatief hoog is.



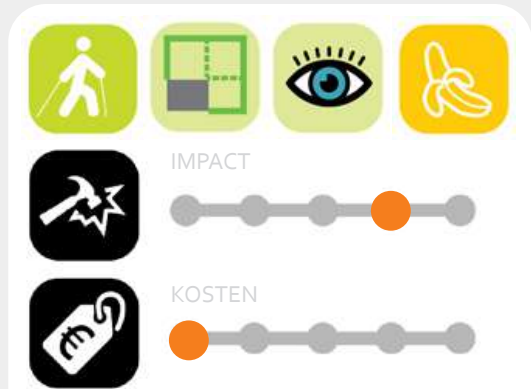


DE UITERWAARDEN VANUIT VIANEN OP DE KAART

In de uiterwaarden kan naar verluidt slechts in zeer beperkte mate gewandeld worden. In de uiterwaarden aan de kant van Vianen wordt alleen veel rond recreatieplas 'de Put' gewandeld.

Er zijn echter meer wandelmogelijkheden dan op het eerste oog zichtbaar is. Zo kun je, in tegenstelling tot de informatie die lokale kaarten bieden (TOP Vianen, 1), wel degelijk Recreatieplas 'de Put' verder verbinden naar stal Woertman (2). Ook boven Oost Vianen kun je via twee paden de uiterwaarden in (wat samen een rondje maakt, 3). Voordat je de A27 passeert kun je terugsteken naar de Lekdijk en Vianen (4). Er is hier bovendien een neervoet: een pad langs de onderkant van de Lekdijk (5).

Begin in ieder geval met het geven van correcte informatie van de wandelmogelijkheden bij de diverse entrees. De paden in de Uiterwaarden kunnen daarbij ook sterker opgenomen worden in het knooppuntennetwerk. Eventueel kunnen er in de verdere toekomst nog enkele halfverharde paden toegevoegd worden. Er kan ook gekeken worden de wandelmogelijkheden aan de noordkant van de Lek aangezien dit met een pontveer (in de zomer) verbonden is met de Zuidkant.

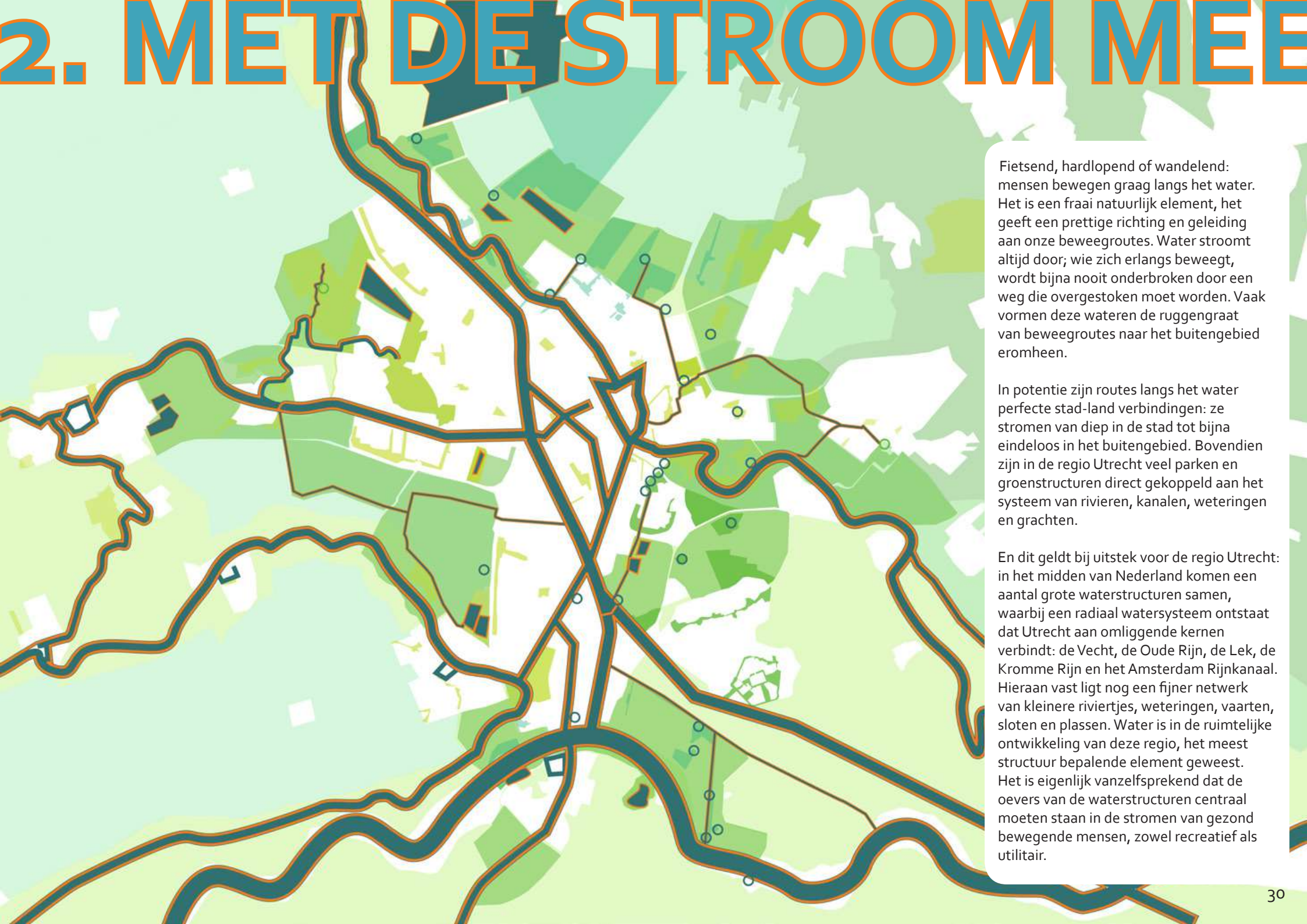


De kosten zijn laag; een goed informatiebord op A1 formaat kost +- 2000 euro inclusief plaatsing. Er zijn circa 5 locaties waar informatie wenselijk zou zijn. Met 10.000 euro kun je dus een eerste slag maken.

Een aantal paden zouden wat duidelijker en toegankelijker gemaakt kunnen worden. Kosten hiervan zijn 10 euro per meter (onverhard wandelpad) tot 30 euro per meter (halfverhard wandelpad). Dit zou om een totaal van 3 à 4 kilometer gaan (30.000-40.000 bij een onverhard wandelpad).

Het Rijksvastgoedbedrijf is eigenaar en hiermee zal verder overlegd moeten worden over de mogelijkheden.





2. MET DE STROOM MEE

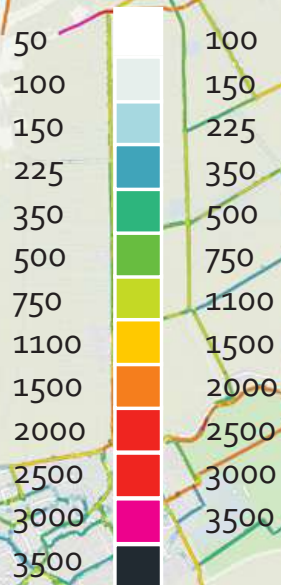
Fietsend, hardlopend of wandelend: mensen bewegen graag langs het water. Het is een fraai natuurlijk element, het geeft een prettige richting en geleiding aan onze beweegroutes. Water stroomt altijd door; wie zich erlangs beweegt, wordt bijna nooit onderbroken door een weg die overgestoken moet worden. Vaak vormen deze wateren de ruggengraat van beweegroutes naar het buitengebied eromheen.

In potentie zijn routes langs het water perfecte stad-land verbindingen: ze stromen van diep in de stad tot bijna eindeloos in het buitengebied. Bovendien zijn in de regio Utrecht veel parken en groenstructuren direct gekoppeld aan het systeem van rivieren, kanalen, weteringen en grachten.

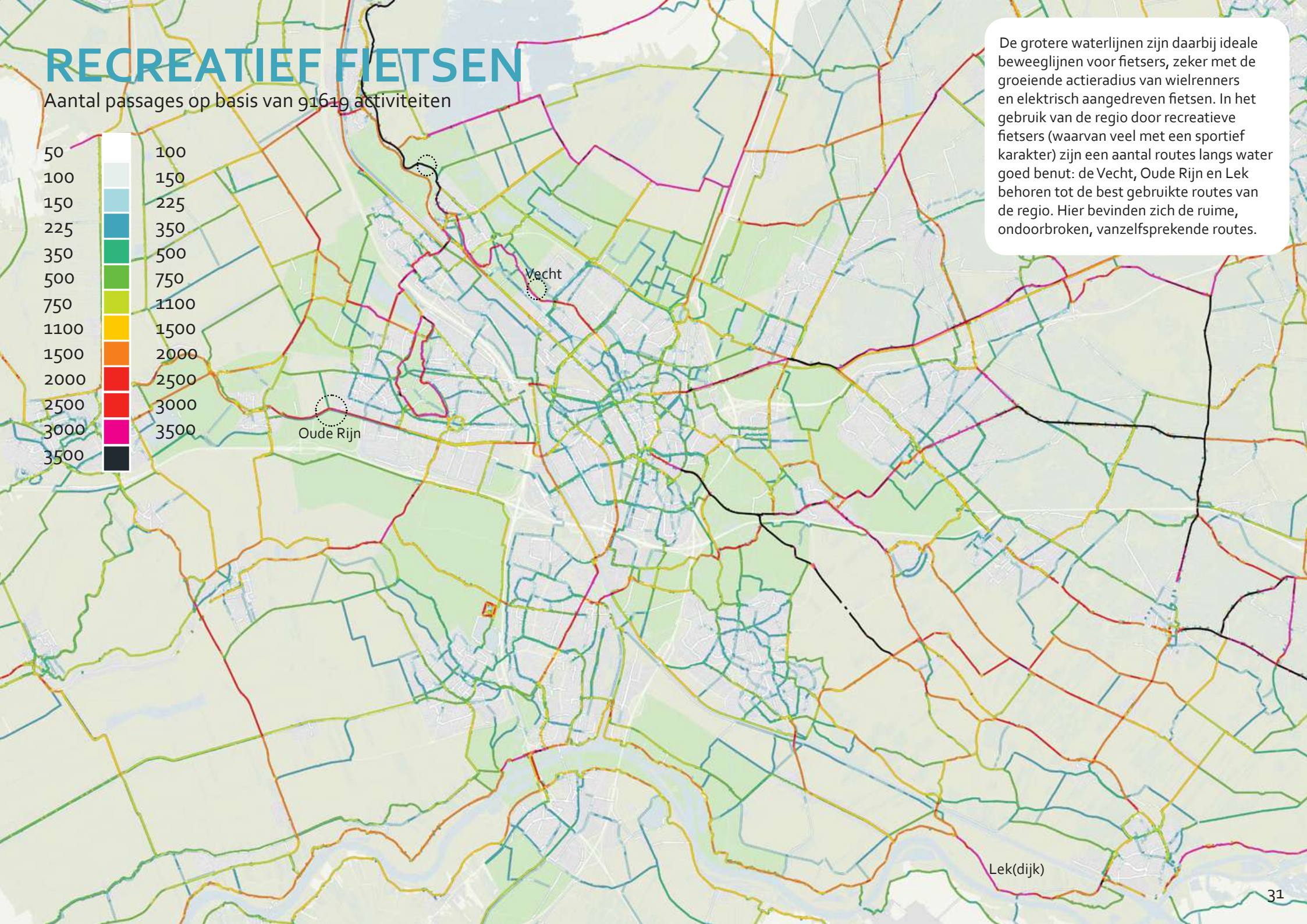
En dit geldt bij uitstek voor de regio Utrecht: in het midden van Nederland komen een aantal grote waterstructuren samen, waarbij een radiaal watersysteem ontstaat dat Utrecht aan omliggende kernen verbindt: de Vecht, de Oude Rijn, de Lek, de Kromme Rijn en het Amsterdam Rijnkanaal. Hieraan vast ligt nog een fijner netwerk van kleinere riviertjes, weteringen, vaarten, sloten en plassen. Water is in de ruimtelijke ontwikkeling van deze regio, het meest structuur bepalende element geweest. Het is eigenlijk vanzelfsprekend dat de oevers van de waterstructuren centraal moeten staan in de stromen van gezond bewegende mensen, zowel recreatief als utilitair.

RECREATIEF FIETSEN

Aantal passages op basis van 91619 activiteiten

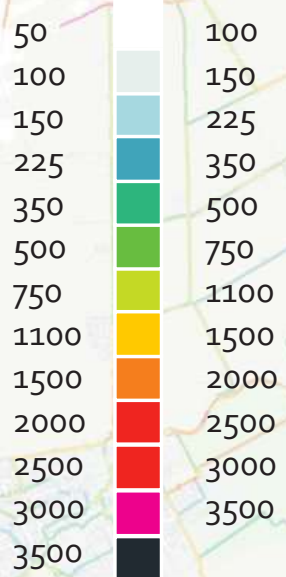


De grotere waterlijnen zijn daarbij ideale beweglijnen voor fietsers, zeker met de groeiende actieradius van wielrenners en elektrisch aangedreven fietsen. In het gebruik van de regio door recreatieve fietsers (waarvan veel met een sportief karakter) zijn een aantal routes langs water goed benut: de Vecht, Oude Rijn en Lek behoren tot de best gebruikte routes van de regio. Hier bevinden zich de ruime, ondoorbroken, vanzelfsprekende routes.

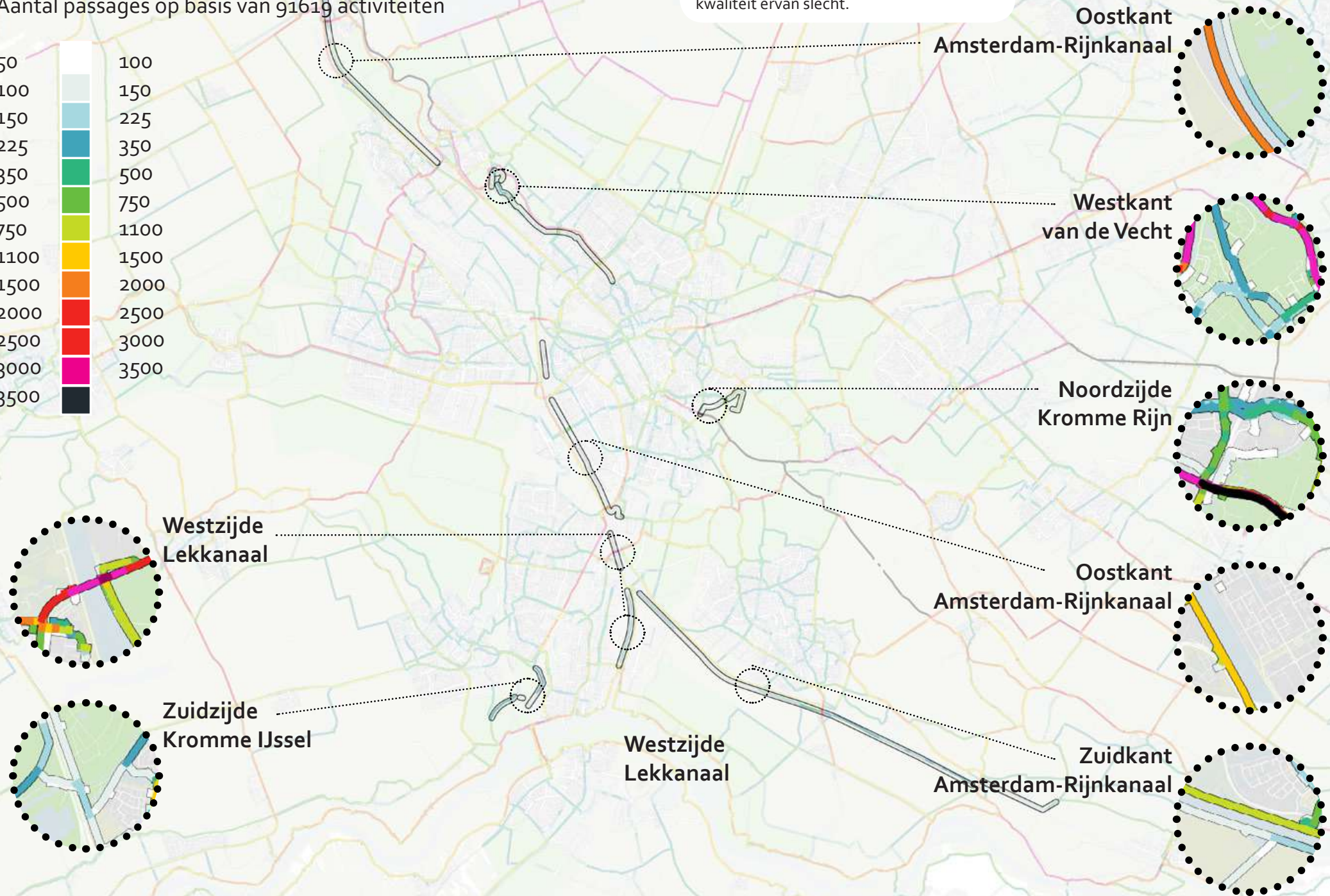


RECREATIEF FIETSEN

Aantal passages op basis van 91619 activiteiten



Maar er zijn ook waterkades die beperkt benut worden. Veelal zijn er wel (fiets) routes aanwezig, maar is de aansluiting of kwaliteit ervan slecht.



TWEE URGENTE WATER(KADE)ROUTES

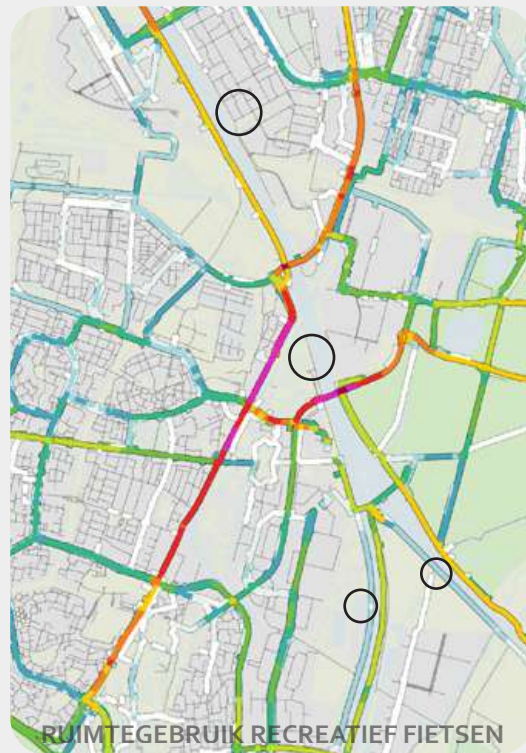
De Zuilenzijde van de Vecht & Knooppunt Amsterdam-Rijnkanaal

Beide waterstructuren behoren tot dé ruimtelijke hoofdstructuren van de regio; aantrekkelijke, complete beweegroutes hierlangs zouden evident moeten zijn. Het zijn bovendien verbindingen die voor zowel recreatief als utilitair fiets- en wandelverkeer grote nieuwe gebruiksmogelijkheden bieden.

Zo zijn bijvoorbeeld de verbindingen rond het Knooppunt Amsterdam Rijnkanaal essentieel voor de bereikbaarheid tussen de hele Zuidelijke regio en Utrecht-stad. De Lek, Vianen, het Eiland van Schalkwijk, Laagraven, en het hele landschap tot aan Wijk bij Duurstede worden voor de fietser beter bereikbaar.

De route langs de Vecht kan tevens impact hebben op verdeling van drukte in dit gebied.

De beoogde maatregelen zijn (afgezien van potentieel ingewikkelde eigendom situaties) bovendien behoorlijk haalbaar; ze vergen herstructureringen of toevoegingen van overzichtelijke omvang.



AMSTERDAM RIJNKANAAL COMPLEET

De oevers van het Amsterdam Rijnkanaal worden veel gebruikt door fietsers, skaters en hardlopers. Waar de Vaartse Rijn en Amsterdam Rijnkanaal kruisen gaat het echter mis: Je kan hier de weg langs het kanaal niet vervolgen en moet langs het Merwedekanaal door Nieuwegein fietsen: een traject met veel kruisingen en verkeersdrukke. Zo bereik je het Eiland van Schalkwijk en de Lek niet of via een minder prettige route. Aan de kant van de Zuidersluis (1) is de oever begaanbaar, maar je moet 400 meter door het gras fietsen. De sluis kun je wel gewoon oversteken met de fiets. Aan de Noordkant, langs het kantoor van Rijkswaterstaat, ligt ook een onverhard, slecht begaanbaar pad (2). Hierna volgt een ontoegankelijke sluis en een mooie groene kade (3) langs het bedrijventerrein. Door deze route te volgen vermijd je de drukke Ravenswadeweg (4), en kom je uit op de tunnel onder de N408 door naar Laagraven (in plaats van de chaotische stoplichten bij de Mc Donalds). Minimale verbeteringen die geweldige nieuwe verbindingen maken.



Aan de Zuidzijde (foto 1) zou circa 700 meter fietspad aangelegd moeten worden; drie meter is wel de maximale breedte gezien de beschikbare ruimte: ruim 2 ton indien goede grond (100 euro per m2). De hierop volgende klinkerstrook (foto 1) is 1400 meter lang. Vervangen door asfalt (150 euro per m2) betekent een extra 8 ton (uitgaande van 4 meter breedte) directe bouwkosten. Het gravelpad (325 m lang à 5 meter breed) vervangen door een fietspad met wandelstrook zou circa 1,5 ton kosten. Deze zone ook doortrekken (foto 3) zou een half miljoen extra kosten, uitgaande van 2 ton voor eventuele nieuwe beplanting en verfraaiing. Deze kosten hangen wel af van aankoopkosten van de grond. Of het überhaupt mogelijk is zal vooral afhangen van de eigenaren van terreineigenaren (Rijkswaterstaat?).





DE ZUILENZIJDEN VAN DE VECHT CONSISTENT

De Vecht wordt (op sommige momenten) gezien als (te) druk; zeker het grote aantal wielrenners zorgt voor frictie. Echter geldt dit slechts voor de Noordwestzijde van de Vecht (1, de kant van Fort aan de Klop), de Zuidoostzijde van de Vecht (die de Noordoostzijde van Zuilen vormt) wordt nauwelijks gevonden door fietsers. Een fietsroute ligt er wel degelijk, maar wisselt constant tussen auto-klinkerwegen en losliggende fietspaden (2). Als geheel is het tracé niet herkenbaar en aantrekkelijk. Deze zijde loopt via de aantrekkelijke (maar ook beperkt befetste) Daalseweg, door naar Oud-Zuilen en Brasserie la Sauciere met bijgelegen haven.

Maak ook aan de Zuidoostzijde een fietsroute die continu losliggend, herkenbaar en fraai is. Dit traject kan ook onderdeel van het fietsknooppunten netwerk worden, de afslag naar de Daalseweg vanaf de Burg. Noorbuislaan kan daarmee ook duidelijker aangegeven. De ingreep is zeker interessant omdat er beraad wordt over een nieuwe fietsroute langs het Amsterdam Rijnkanaal (3). Deze twee trajecten zouden dan via het Van Heukelompark (4) onderling verbonden kunnen worden. Er kan een ringpark voor fietsers en lopers rondom Zuilen ontstaan.

IMPACT

KOSTEN

De drie ontbrekende stukken fietspad zijn in totaal 600 meter lang, een 3 meter breed fietspad op goede grond zou 1,8 ton directe bouwkosten betekenen.

Het traject heeft daarnaast nogal wat omslachtige knikken en aansluitingen. Een volledig nieuw fietstraject van twee kilometer lang en 4 meter breed, zou 8 ton kosten exclusief de herstructurering van bijvoorbeeld beplanting en wandelpaden die hier ook mee samenhangt.



3. MOOI SNEL (FIETSROUTES)

De samenkomende treinsporen vormen een tweede radiale structuur, bovenop de radiale waterstructuur. Langs de sporen worden dan ook diverse potentiële snelfietsroutes genoemd/gepland. Want hoewel de sporen en wateren vaak als barrière werken, geldt het tegenovergestelde ook: parallel eraan kun je juist ongeremd doorfietsen.

En zoals de routes langs de waterkades niet alleen niet alleen voor recreatieve fietsers, maar ook voor utilitaire fietsers belangrijk zijn, zo zijn de beoogde routes langs het spoor niet alleen utilitair van belang. De ongestoordheid van snelfietsroutes is net zo goed een recreatief aantrekkelijke eigenschap.


Bestaande route langs het spoor
Geplande / gezochte route langs het spoor
Routes langs het water

De geplande snelfietsroute tussen Utrecht en Woerden zorgt voor een extra route in een gebied waar ook recreatief gezien best wat meer fiets en wandelpad kilometers kan gebruiken. Tussen de Bilt en Utrecht zou een route langs het spoor (staat zover ons bekend niet concreet op de agenda) veel kunnen betekenen als fietsroute naar de Leyen, wederom in een gebied dat recreatief gezien best wat meer fiets en wandelpad kilometers kan gebruiken.

Ditzelfde geldt tussen station Driebergen-Zeist en Bunnik/De Uithof. De wens voor een snellere fietsverbinding is er, langs het spoor lijkt de meest logische optie. Het zou een tevens een snelle en vanzelfsprekende route naar de Heuvelrug kunnen worden vanuit Oost-Utrecht.

Dus: maak de routes behalve snel ook mooi. Maak erlangs mooie bloemenbermen, lanen en uitzichten. Zorg er tevens voor dat ze prettig beloopbaar en zelfs skeelerbaar zijn. Beschouw ze als brede, ondoorbroken 'Parkways' en niet alleen als fietssnelwegen. Forenzen gaan juist fietsen omdat ze geen snelweg meer willen.

FIETSEN UTILITAIR & FIETSEN RECREATIEF

 Recreatief fietsen > 500 passages

 Functioneel fietsen > 250 passages

Met de Endomondo gps-data is zowel gebruik door recreatief als utilitair fietsverkeer in kaart gebracht. Het onderscheid kunnen we maken doordat de gebruikers dit zelf hebben aangegeven.

Er zijn verschillen; utilitair fietsverkeer beweegt meer binnenstedelijk, recreatief meer buitenstedelijk. Maar, er zit ook vooral veel overlap in de routes die gekozen worden. De belangen voor betere routes zullen evengoed vaak overlappen.

KANSEN VOOR MOOI-SNELLE FIETSRUTES

Zo liggen er tal van natuurlijke routetrajecten (vaak langs waterkanten) die qua omgeving een aantrekkelijk alternatief kunnen vormen voor reeds beoogde snelfietsroutes.

De routes langs de Vecht en oostzijde Amsterdam-Rijnkanaal vormen een aantrekkelijker alternatief voor de snelfietsroute Amsterdamsestraatweg-Westzijde Amsterdam-Rijnkanaal. De fietsroute aan de 'Zuilenzijde van de Vecht' (uitleg op pagina 35), een fietsroute om Maarssen heen (pagina 80) en de aantakking op de oostzijde Amsterdam Rijnkanaal moeten dan wel vormgegeven worden.

Tussen Utrecht en Hilversum zijn wel drie verschillende fietsroutes mogelijk. Door het Dokter Welfferpad tot fietspad te upgraden, ontstaat een veel groener alternatief op de route langs het spoor en snelweg.

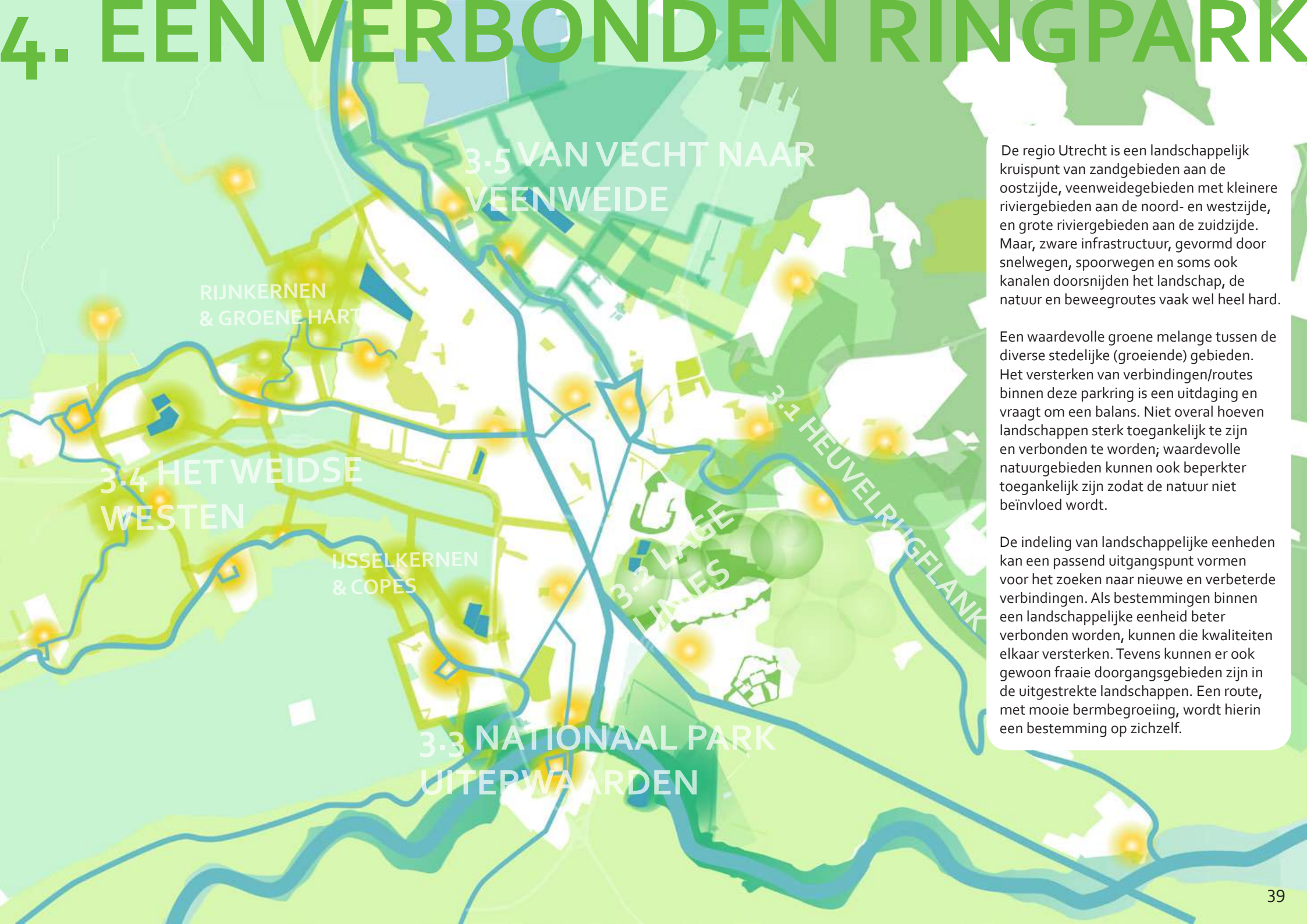
Tussen Utrecht en Amersfoort worden twee snelfietsroutes beoogd. Maar, tussen Zeist, Soesterberg, Bilthoven, Den Dolder en Soest liggen ook nog andere trajecten die verbetering verdienen. Tussen Zeist en Veenendaal wordt de N225 als potentiële snelfietsroute beschouwd. Maar, de Oude Arnhemse Bovenweg is bijna net zo direct en fraaier qua omgeving. En juist hier is het fietspad veel te smal. De Kromme Rijn is in potentie de snelste en mooiste fietsroute tussen Utrecht binnenstad en de Uithof, er mist alleen een paar honderd meter fietspad.

De Oude Rijn is al een snelfietsroute tussen Utrecht en Woerden, maar ten Oosten van Harmelen is de kwaliteit van het pad ook nog niet erg goed.

- Snelfietsroutes, bestaande fietspaden
- Snelfietsroutes, geplande / gezochte verbindingen
- Landschappelijke alternatieven, bestaande fietspaden
- Landschappelijke alternatieven, toe te voegen fietspaden
- Landschappelijke alternatieven, gewenste kwaliteitsverbetering fietspaden

Wij adviseren om in te zetten op goede **fietsnetwerken** tussen woonkernen, en niet alle middelen in te zetten op één specifiek traject. In die netwerken hebben alle verschillende routes kwaliteit, de fietser krijgt rijke keuzemogelijkheden aan én snelle én groene routes. Deze bredere kijk op verbeterkansen kan zowel recreatief als utilitair meer opleveren.

4. EEN VERBONDEN RINGPARK



3.5 VAN VECHT NAAR VEENWEIDE

RIJNKERNEN & GROENE HART

3.4 HET WEIDSE WESTEN

IJSSELKERNEN & COPES

3.2 LAGE LANDES

3.1 HEUVELRUGLANK

3.3 NATIONAAL PARK UITERWAARDEN

De regio Utrecht is een landschappelijk kruispunt van zandgebieden aan de oostzijde, veenweidegebieden met kleinere riviergebieden aan de noord- en westzijde, en grote riviergebieden aan de zuidzijde. Maar, zware infrastructuur, gevormd door snelwegen, spoorwegen en soms ook kanalen doorsnijden het landschap, de natuur en beweegroutes vaak wel heel hard.

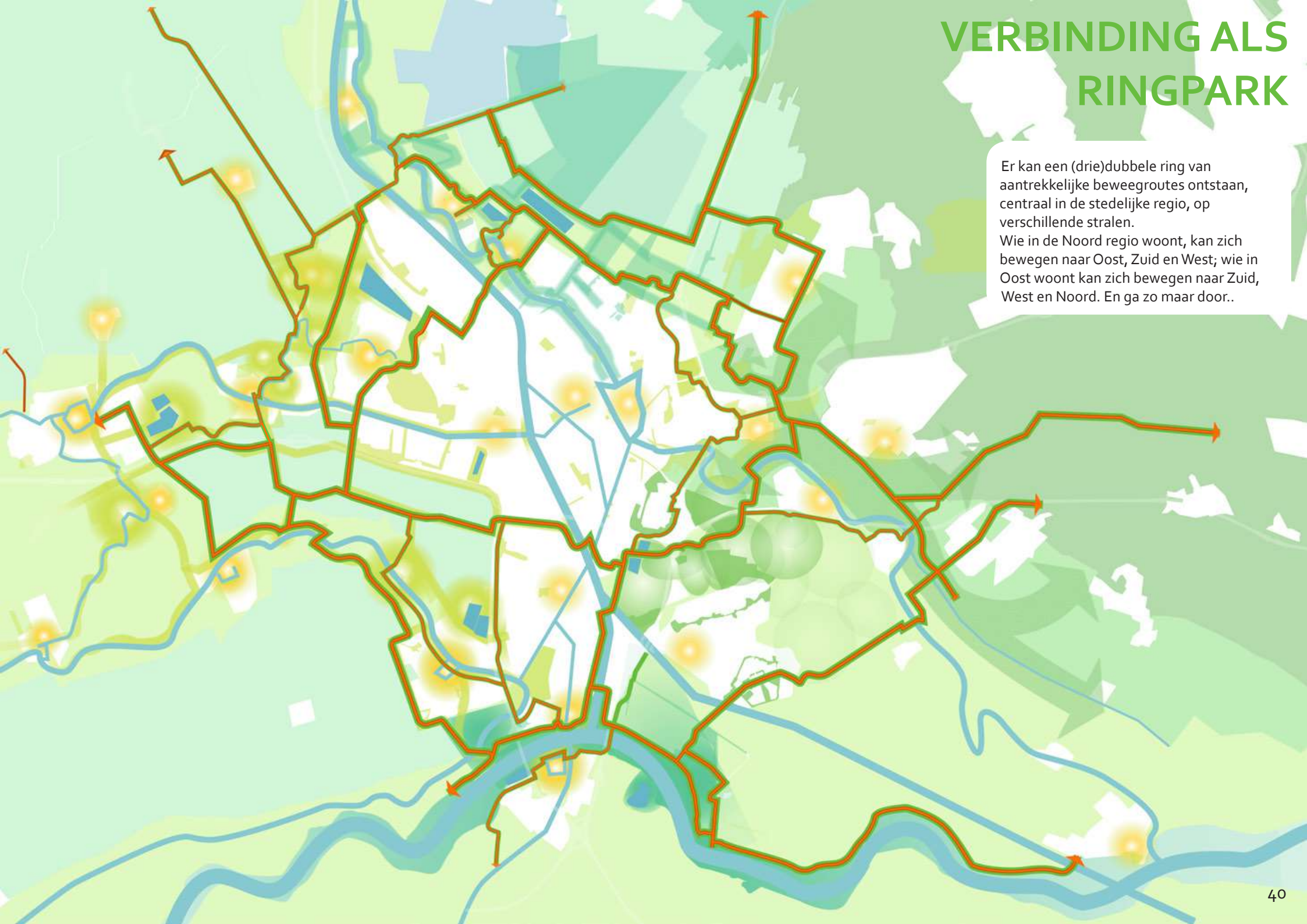
Een waardevolle groene melange tussen de diverse stedelijke (groeïende) gebieden. Het versterken van verbindingen/routes binnen deze parkring is een uitdaging en vraagt om een balans. Niet overal hoeven landschappen sterk toegankelijk te zijn en verbonden te worden; waardevolle natuurgebieden kunnen ook beperkter toegankelijk zijn zodat de natuur niet beïnvloed wordt.

De indeling van landschappelijke eenheden kan een passend uitgangspunt vormen voor het zoeken naar nieuwe en verbeterde verbindingen. Als bestemmingen binnen een landschappelijke eenheid beter verbonden worden, kunnen die kwaliteiten elkaar versterken. Tevens kunnen er ook gewoon fraaie doorgangsgebieden zijn in de uitgestrekte landschappen. Een route, met mooie bermbegroeiing, wordt hierin een bestemming op zichzelf.

VERBINDING ALS RINGPARK

Er kan een (drie)dubbele ring van aantrekkelijke bewegroutes ontstaan, centraal in de stedelijke regio, op verschillende stralen.

Wie in de Noord regio woont, kan zich bewegen naar Oost, Zuid en West; wie in Oost woont kan zich bewegen naar Zuid, West en Noord. En ga zo maar door..



4.1 DE HEUVELRUGFLANK

De overgang van de Utrechtse Heuvelrug naar de lagere gronden van de Kromme Rijn en het riviereengebied is in deze regio een unieke typologie. Niet alleen omdat op de overgang van hoog naar laag allerlei interessante flora en fauna te vinden is, maar ook omdat deze rijkere gronden de perfecte locatie voor buitenplaatsen vormde. Zodoende zijn langs de hele lengte landgoederen te vinden die samen de 'Stichtse Lustwarande' vormen. Deze lange flank loopt van Hilversum tot Wijk bij Duurstede, met eenduidige kenmerken en kwaliteiten. Het is een parallel landschap: stedelijke kernen zijn parallel geschakeld in de flank (Bilthoven -> Zeist -> Driebergen -> Doorn en verder), de landgoederen van de Stichtse Lustwarande zijn in dezelfde parallelle band vindbaar, parallel ook aan de Kromme Rijn, waar wederom in parallelle richting Bunnik, Odijk, Werkhoven, Cothen en Wijk bij Duurstede geschakeld liggen. In die geomorfologie met een duidelijke richting zit de samenhang en kwaliteit van dit gebied. Behalve de landgoederen bevinden zich hier ook de juiste gronden voor fruitteelt; diverse boeren bieden hun verse producten langs de weg aan.

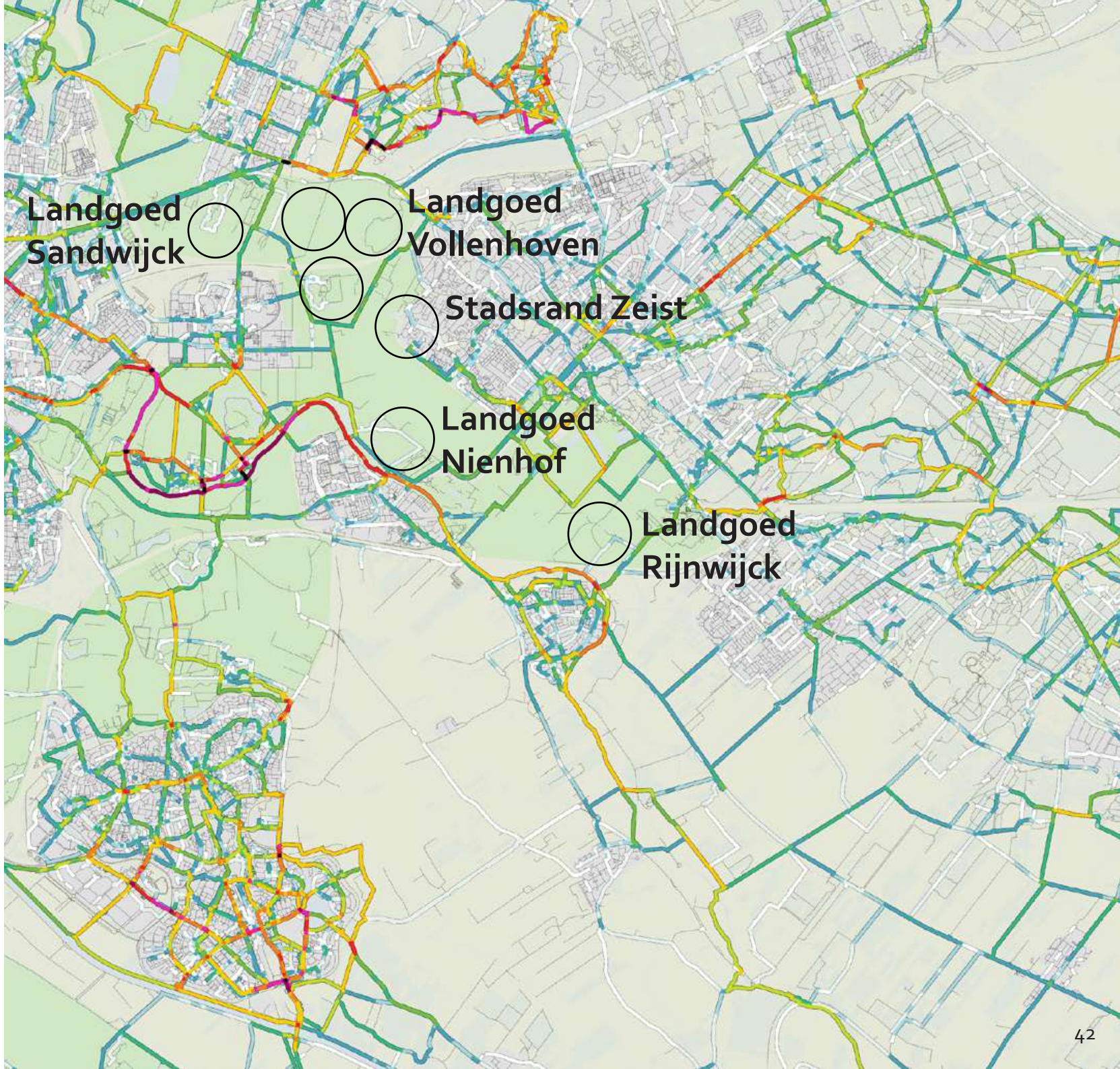
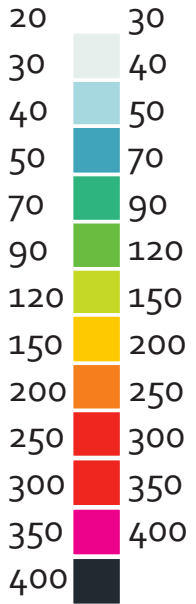
Echter doorbreken snelwegen, N-wegen en sporen de flank frequent. Het landschap is versnipperd, in zowel bruikbaarheid als beleving. Zonde, want de potentie voor zowel recreatie als natuur zit juist in de parallelle aaneenschakeling van plekken en groene structuren.

Met de aanwezigheid van landgoederen en hoge natuurwaarden heeft het gebied vooral potentie voor natuurliefhebbers die op zoek zijn naar rust, natuur en historische, authentieke landschappen. Massaal gebruik is niet het doel, maar het moet wel vindbaar en bruikbaar zijn voor bijvoorbeeld rustzoekende wandelaars. Voor hen is het ook een rustiger alternatief of uitbreiding op Amelisweerd. Het lokale initiatief 'Liniepark' sluit hier mooi bij aan. In dit plan wordt de vernieuwing van knooppunt Rijnsweerd aangerepen om goede fietsroutes tussen Utrecht Oost en de Uithof te maken.



WANDELEN

Aantal passages op basis van 78169 activiteiten in de provincie Utrecht



In de analyses van ruimtegebruik is zichtbaar dat de diverse landgoederen nauwelijks worden gepasseerd door wandelaars, ondanks het feit dat deze wel openbaar toegankelijk zijn. Ditzelfde beeld is zichtbaar bij hardlopers. De recreatieve druk vestigt zich sterk in Amelisweerd en ook het Panbos.

Een drietal oorzaken lijken hieraan ten grondslag liggen. Deze worden in de volgende pagina's geïllustreerd, op volgorde van kleine/makkelijke ingrepen naar grote ingrepen.



Kosten voor deze ingrepen zijn niet groot; goede informatiepanelen kosten 1500-2000 euro per stuk incl. plaatsing.

De uitdaging zit hem veel meer in het bereiken van overeenstemming met eigenaren.

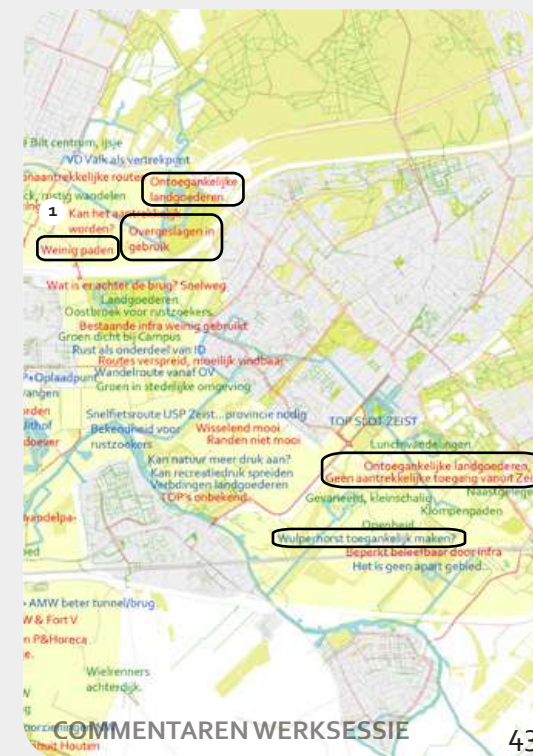


LANDGOEDEREN ZICHTBAAR TOEGANKELIJK

Tal van landgoederen en hun toegangswegen zijn wel toegankelijk, maar dit wordt slecht zichtbaar en kenbaar gemaakt.

Landgoed Rijnwijk, Landgoed Vollenhoven en landgoed Wolperhorst hebben hele kleine 'toegangsborden' (foto 1), daar wordt snel overheen gekeken. De 'Laan van Rijnwijk' (2) en de route door landgoed Wolperhorst worden aangegeven als doodlopend, maar zijn dat niet. De Jacobssteeg (3) staat aangegeven (waar deze aansluit op de Utrechtseweg) als 'verboden toegang'. Dit is niet waar, 200 meter verderop staan de welkomstborden van Utrechts Landschap. Ook bij landgoed Sandwich (foto 4) is vanaf de Utrechtseweg niet erg duidelijk dat er een toegankelijk landgoed achter ligt.

Haal onjuiste borden weg, en illustreer aan de voorzijde met kaarten en borden van formaat, de wandelmogelijkheden die er liggen.





IMPACT

KOSTEN

Het vormgeven van een doorgaande Zuidrand van Zeist zou in een 'minimale variant' ongeveer een ton kosten. In deze variant wordt voorzien in het toevoegen van 800 meter aan halfverhard wandelpad. De mogelijkheden zijn erg afhankelijk van aanwezige grondeigenaren. Natuurlijk wordt hier wel voorkeur gegeven aan het opnieuw voorgeven van de hele zuidrand als een rand-of ringpark voor Zeist.

Een spoorwegovergang (Rijnwijk) kost ongeveer 3 ton (<http://www.reindonk.nl/drie-ton-voor-spoorwegovergang-melderslo/content/item?137037>). Een tunnel onder het spoor zou wellicht een duurder maar veiliger alternatief zijn.

Het hek bij Nienhof is vooral een overeenstemmingskwestie.



VERBONDEN LANDGOEDERENROUTES

Veel routes in en om de landgoederen zijn niet verbonden met elkaar en de omgeving. De zuidelijke rand van Zeist (1 en 2) kent bijvoorbeeld net geen doorgaande (wandel)route. In potentie verbindt de route landschappen en landgoederen en maakt een landschappelijke ronde om het gebied compleet, waardoor de natuur wordt ontzien.

Landgoed Nienhof (3) en Landgoed Rijnwijk (4) worden afgesloten door hekken, die wel tweezijdig te benaderen zijn. Maak deze routes compleet; desnoods met een spoortunneltje (Rijnwijk). Behalve voor de voetganger heeft de verbinding door Rijnwijk ook een enorme potentie als landschappelijke fietsverbinding tussen de Langbroekerdijk en Noordzijde Kromme Rijn. Deze zijn momenteel niet fatsoenlijk te verbinden door fietsers.

Landgoed Vollenhoven, Sandwijk en Oostbroek hebben slechts aan één kant een entree, onderzoek of ook aan de andere kant/achterkant een subtiel wandelingang/uitgang te realiseren is.

Verbind de Bunsinglaan met de Koeburgweg. Op deze manier ontstaat een directe landschappelijke verbinding tussen station Driebergen Zeist en Slot Zeist.

F Bilt centrum, IJse
VVD Valk als vertrekpunt
Aantrekkelijke routes
Ontoegankelijke landgoederen
Een rustig wandelen
ing
Kunnen het aantrekkelijk worden?
Overgeslagen in gebruik
Wenig paden
Wat is er achter de brug? Snelweg
Oostelijk voor rustzoekers
Bestaande infra weinig gebruikt
Groen dicht bij Campus
Rijnwijk
Bredaansprong, mogelijk verboden
Van inrichting
Groen in stedelijke omgeving
Oplaadpunt
Snelwielroute USP Zeist - wijk in gebied
Bekeerdheid voor rustzoekers
Wisselend mooi
Randen niet mooi
TOP STAD ZEIST
Lunchvadevallen
Ontoegankelijke landgoederen
Groen aantrekkelijke toegang vanaf Zeist
Gevareid, kleinschalig
Naastwegen
Klompenspaden
Openheid
Wulperhok toegankelijk maken?
Beperkt beleefbaar door infra
Het is geen apart gebied...
AMW beter tunnel/brug
W & Fort V
n P&Horeca
e.
Wielrenners achterdek
y
g
doorzichtig
Staat Houten

COMMENTAREN WERKSESSIE

HEUVELRUGFLANK

AANEENGESLOTEN NATUUR & RECREATIE LANDSCHAP



VOLLENHOVEN

OTEN



DRIJSBERGEN

SLOT ZEIST

BLIKKENBURG

RUINWIJK

WULPERHORST

STERKENBURG

NIENHOF

BUINWIJK

BEERSCHOTEN

VOLLENHOVEN

OOSTBROEK

HOUDRINGE

SANDWICK

SCIENCE PARK

DE BILT

4.2 LAGE LINIES

Tussen de Heuvelrug (flank) en de Lek ligt het rivierlandschap van de Kromme Rijn met oude rivierbeddingen, oeverwallen en komgronden. Forten van de Hollandse waterlinie liggen op een lijn in dit gebied en vormen een belangrijke reeks landschapselementen en recreatieve bestemmingen.

Het is wederom een gebied van harde infrastructurele doorsnijdingen, de A2, A12, diverse N-wegen en kanalen; zeker ten noorden van Houten, rond Laagraven, is de eenheid in landschap en routes soms ver te zoeken. De verschillende recreatieve bestemmingen en groengebieden hebben nog geen gemeenschappelijke identiteit.

Houten is de centrale stedelijke kern van dit gebied: een populatie met veel (jonge) gezinnen. Actieve beweegvormen zoals hardlopen of skeeleren zijn voor hen bij uitstek een manier om buiten te komen en landschap te bereiken en beleven. Daarvoor heeft het gebied Laagraven potentie. Er ligt een (potentiële) routestructuur van aaneengeschaalde beweegrondes. Deze is evengoed direct toegankelijk voor naastgelegen stadswijken in Utrecht en Nieuwegein.

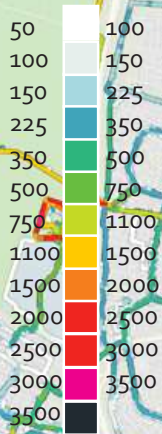
Ten Oosten van de A2 liggen al twee herkenbare lussen, en ook de binnenstedelijke parkstructuur van Houten maakt ten Oosten van de A2 een herkenbare lus met Nieuw Wulven. In Laagraven (ten westen van de A2) zouden zulke beweegrondes ook kunnen ontstaan, en de aansluiting maken op de lussen ten Oosten van de A2. Dan ontstaat een heldere rondenstructuur waarmee diverse bestemmingen en groengebieden met aantrekkelijke verbindingen aan elkaar 'gelust' zijn.

Door de ligging is Laagraven tevens een belangrijk doorgangsgebied richting de Heuvelrug en Lek. De maatregelen die de beweeglussen compleet maken, zorgen tegelijkertijd voor betere doorgaande routes.



RECREATIEF FIETSEN

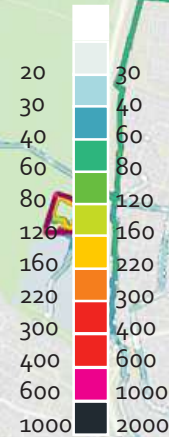
Aantal passages op basis van 91619 activiteiten in provincie Utrecht



Recreatieve fietsers, skeeleraars, hardlopers of wandelaars: Laagraven wordt op veel plekken niet intensief gebruikt. De fietsroute tussen Fort de Batterijen en Laagraven wordt bijvoorbeeld niet gevonden (1) door recreatieve fietsers.

SKEELEREN

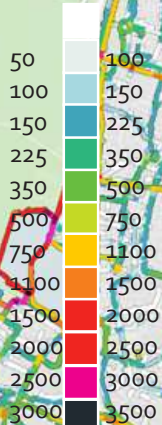
Aantal passages op basis van 12730 activiteiten in provincie Utrecht



Skeeleraars komen wel bij Nieuw Wulven en het Amsterdam Rijnkanaal, maar niet in Laagraven.

HARDLOPEN

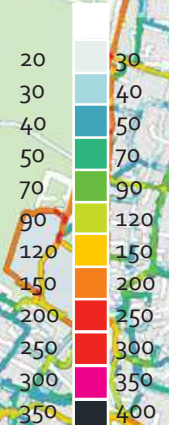
Aantal passages op basis van 285081 activiteiten in provincie Utrecht



Hardlopers komen niet ten zuiden van de N409. Vanuit Utrecht wordt slechts om de plassen gelopen maar niet verder zuidwaarts, vanuit Houten en Nieuwegein wordt überhaupt weinig richting Laagraven gelopen.

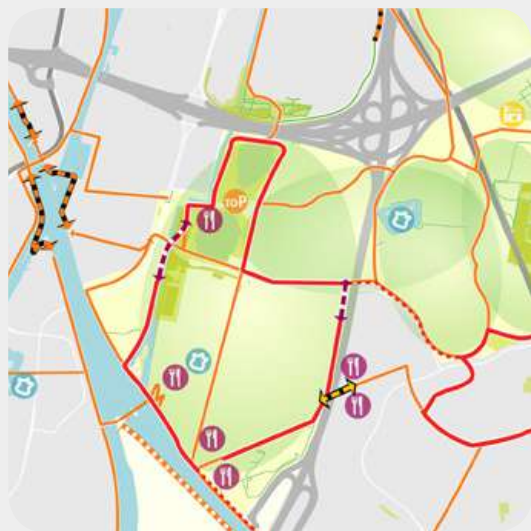
WANDELEN

Aantal passages op basis van 78169 activiteiten in provincie Utrecht



Ditzelfde beeld is zichtbaar bij wandelaars.

Voor meer analyses van gebruik 'vanuit woonkernen' Houten, Nieuwegein en Utrecht, zie bijlage 'data-rapport'



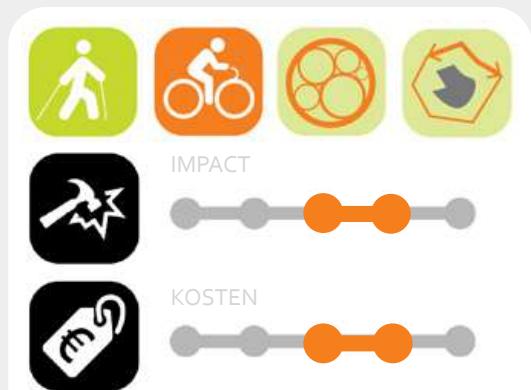
LINIELINTEN LAAGRAVEN

Zowel de N409 als de A2 zijn in Laagraven harde barrières die het gebied scheiden tot onverbonden deelgebieden.

Langs Laagraven (1) kan een doorgaande route samen met de parallel lopende watergang worden vormgegeven. Een onderdoorgang onder de N409 is dan echt noodzakelijk om vloeiend bij Fort de Batterijen (2) en Kasteel Heemstede (3) te kunnen komen (de fietsroute die nog niet gevonden wordt).

Waar de N409 en A27 kruisen (4) kan goed een onderdoorgang (het hoogteverschil is er al) gesitueerd worden zodat ook een vloeiende terugweg, en verbinding met de landschappen ten Oosten van de A27 ontstaat. De voormalige laan van Kasteel Heemstede kan met een brug compleet gemaakt worden, richting de binnenstedelijke groenstructuur van Houten (5).

Diverse bestaande routes (1 en 6) kunnen breder en vloeiender, als beweeglinten vormgegeven worden, bijvoorbeeld rond de Laagravense Plassen (6).



Punt 1, het invoegen van een brug in de N-weg, kost ongeveer een miljoen. Een fietstunnel zou met 4 ton goedkoper zijn; maar eigenlijk wil je hier een breder landschap onder de weg door trekken, inclusief het inundatiekanaal.

Een tunnel onder de Houtenseweg (punt 4) kost ongeveer 6 ton, exclusief een nieuw fietspad van 350 meter bij 4 meter breed (1,5 ton)

Een voetgangersbrug over de A2 van 110 meter lang, met trap opgang van 2 meter breed zou 8 ton kosten.

Een beweeglint van 4,5 meter breed kost per strekkende meter op goede grond 450 euro. Op de meeste trajecten liggen al mooie brede paden, maar om de laaggravense plassen geldt dit niet. De complete ronde om beide plassen is 3 kilometer: 1,3 miljoen.



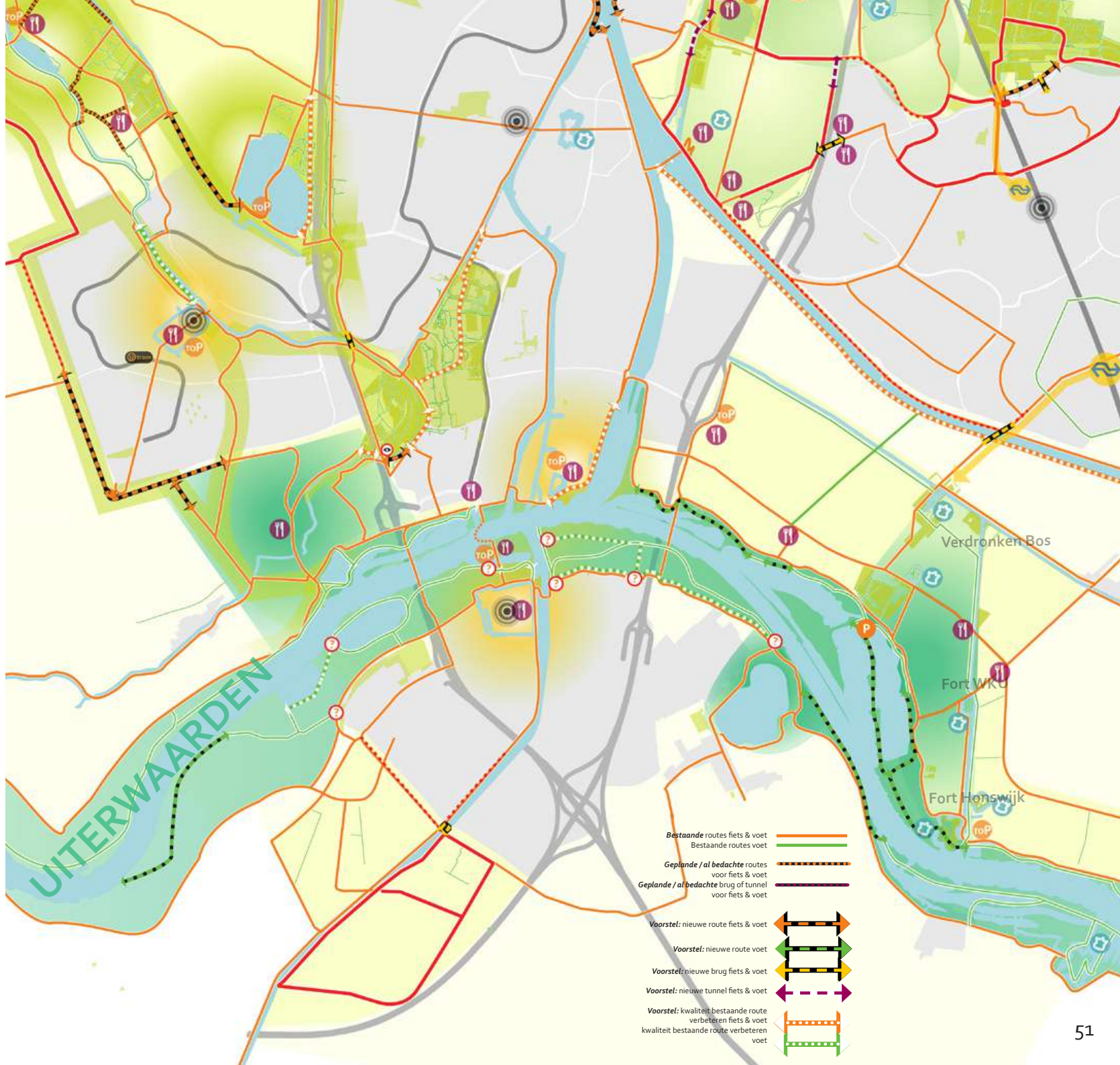
4.3 NATIONAAL PARK DE UITERWAARDEN

De uiterwaarden van de Lek vormen het langst aaneengesloten landschap van Utrecht en verder; eigenlijk zou het als nationaal park beschouwd moeten worden.

De waarde voor natuur staat centraal, maar het biedt ook écht ruimte voor mensen die rust, natuur en landschap van formaat zoeken. Dat kunnen wandelaars of trailrunners zijn, maar ook ruiters zouden hier kunnen doorgalopperen.

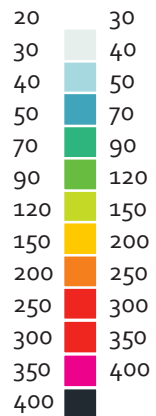
De Lekdijk behoort tot de populairste fietsroutes van de provincie, in de beoogde verbreding van de Lekdijk behoort de ruimte en veiligheid voor hen centraal te staan.

Zo toegankelijk als de dijk is, zo beperkt toegankelijk zijn de uiterwaarden. Dit geldt aan de kant van Vianen (zie pagina 29), maar ook aan de noordzijde, tegen het Eiland van Schalkwijk aan. Juist hier zouden twee landschappen elkaar kunnen versterken als de toegankelijkheid vergroot zou worden in beide gebieden.



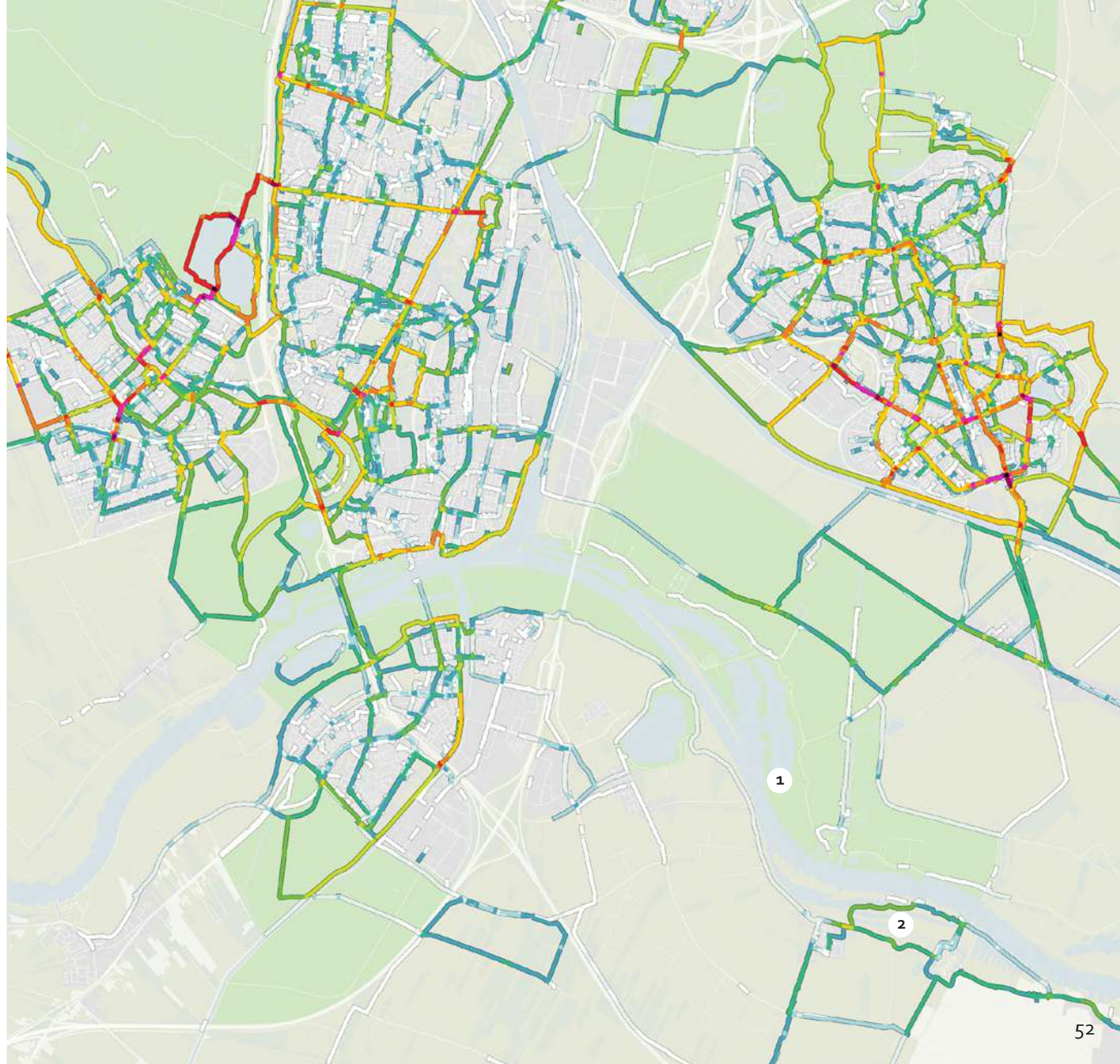
WANDELEN

Aantal passages op basis van 78169 activiteiten in provincie Utrecht



Ter hoogte van het Eiland van Schalkwijk (1) wordt er weinig gewandeld in de uiterwaarden, het aanbod van wandelpaden is te beperkt om er echt doorheen te wandelen.

Bij Culemborg wordt in de zuidelijke uiterwaarden veel meer gewandeld (2). Wandelpaden in deze Uiterwaarden zijn doorgaand, en kunnen zodanig als ronde gecombineerd worden met naastgelegen Forten. Een potentie die aan de zijde van het Eiland van Schalkwijk ook aanwezig is.





COMMENTAREN WERKSESSIE



UITERWAARDEN ONDER HET EILAND VAN SCHALKWIJK

De toegankelijkheid van de uiterwaarden kan verbeterd worden door het toevoegen van wandelpaden. De recreatieplassen kunnen als basis dienen: parkeerplaatsen zijn er al (1), informatie over wandelmogelijkheden en bezienswaardigheden ontbreekt nog. Zeker tussen Fort Honswijk (2) en Tull en Waal (3) zijn paden belangrijk; hier maken de uiterwaarden de schakel voor een rondje 'Verdonken bos (4) - Fort WKU (5) - Fort Honswijk - Tull en Waal'.

Aan de voet van de dijk is de toegankelijke ruimte op diverse stukken al aanwezig (6), dit zou over de gehele lengte doorgezet en duidelijker aangegeven kunnen worden.

De eerder voorgestelde brug naar Houten (7) legt deze paden binnen voetbereik van Houtense bewoners.



In totaal zou er over ongeveer een lengte van 2 kilometer een zichtbaarder pad kunnen komen. In de vorm van een halfverharding van 1 meter breed zou dit gaan om +/- 60.000 (30 euro per meter). Wellicht is een nog simpeler en goedkoper klompenpad zelfs passender in dit gebied, dan kan uitgegaan worden van 10 euro per meter (dus 20.000 euro).



4.4 WEIDSE WESTEN

De westelijke helft van de regio Utrecht markeert het begin van de weidse helft van Nederland; het groene hart en aangrenzende veenweidegebieden. Toch wordt de regio - Vianen-IJsselstein-Woerden- Leidsche Rijn - Maarssenbroek - doorstroomt door drie rivierlandschappen, waaraan fraaie historische kernen en meer beplantingsrijke groenstructuren (als gevolg van rivierafzettingen) direct gekoppeld zijn.

Ten Noorden van de A12 worden de kernen Vleuten, Haarzuilens, Harmelen en Woerden aaneengeschakeld door de Oude Rijn en de Bijleveld. Daaraan gekoppeld liggen Kasteel de Haar (en omgeving), de Hamtoren, het Vijverbos, Kasteel Huizen Harmelen en diverse fruitgaarden onder andere bij Heycop. Ten Zuiden van de A12 worden de oude kernen van Vianen, Vreeswijk/Nieuwegein, IJsselstein, Montfoort, Oudewater en Linschoten gekoppeld door de Lek, Kromme IJssel, de Hollandse IJssel en Lange Linschoten. Marnemoende, het IJsselbos en ook Landgoed Linschoten liggen hier direct aan gekoppeld. Al die bestemmingen kunnen nog sterker met elkaar verbonden worden door aantrekkelijke en duidelijke routes.

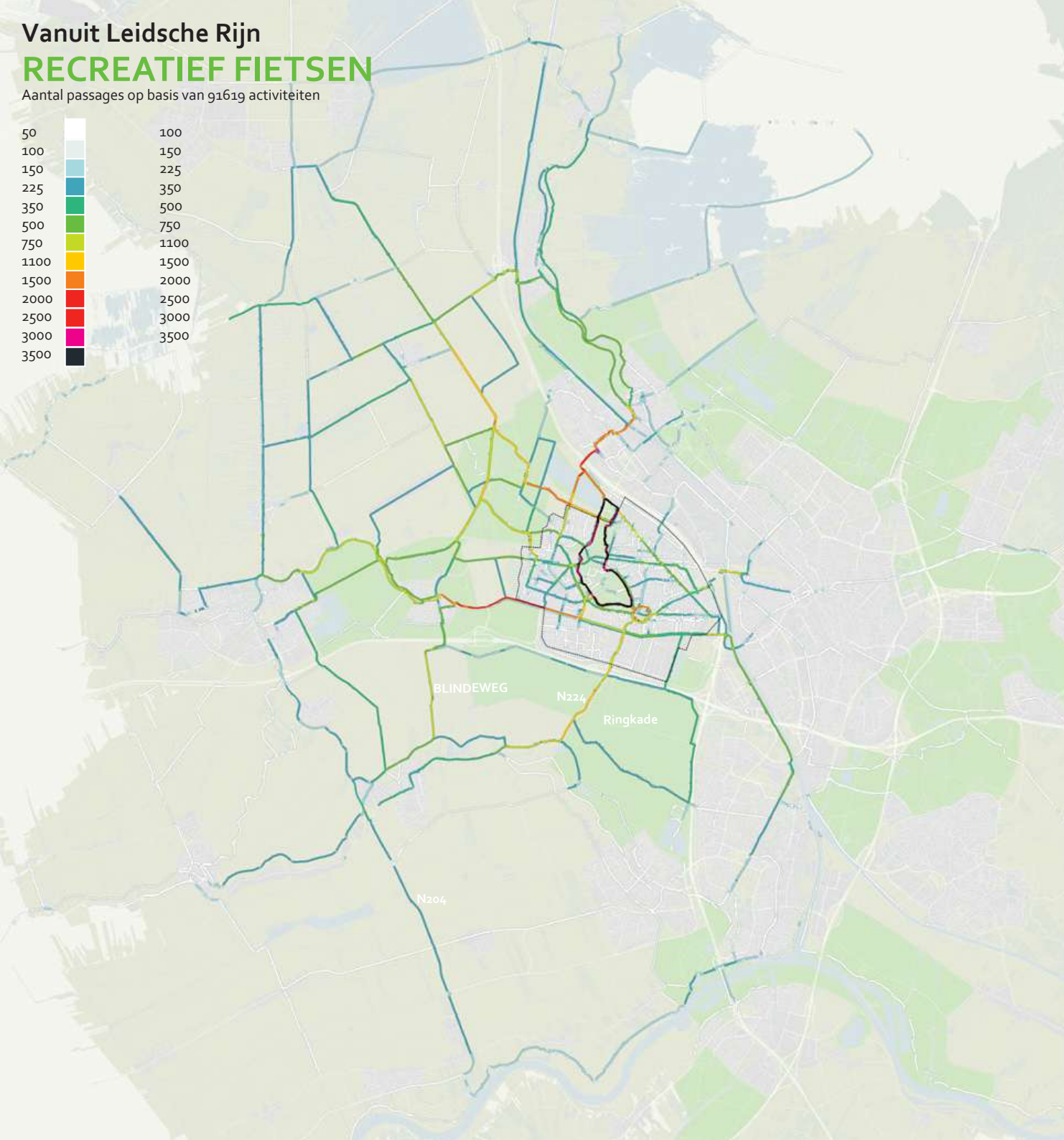
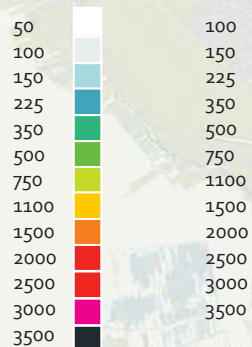
Tussen deze twee zones ligt een opener veenweidegebied. Ten zuiden van de A12 Rijnburg en Reijerscop, ten noorden van de A12 de Harmelense waard. Het tussengelegen veenweidegebied kan wel een aantrekkelijk doorganggebied vormen tussen deze riviergebieden, ondanks dat het gebied niet de dichtheid aan bestemmingen en landschapselementen bevat. De routes moeten dan wel completer en een slag fijnmaziger gemaakt worden, de barrièrewerking van de A12 moet worden verkleind. Met mooie bermbeplantingen ontstaan ook hier fraaie routes.



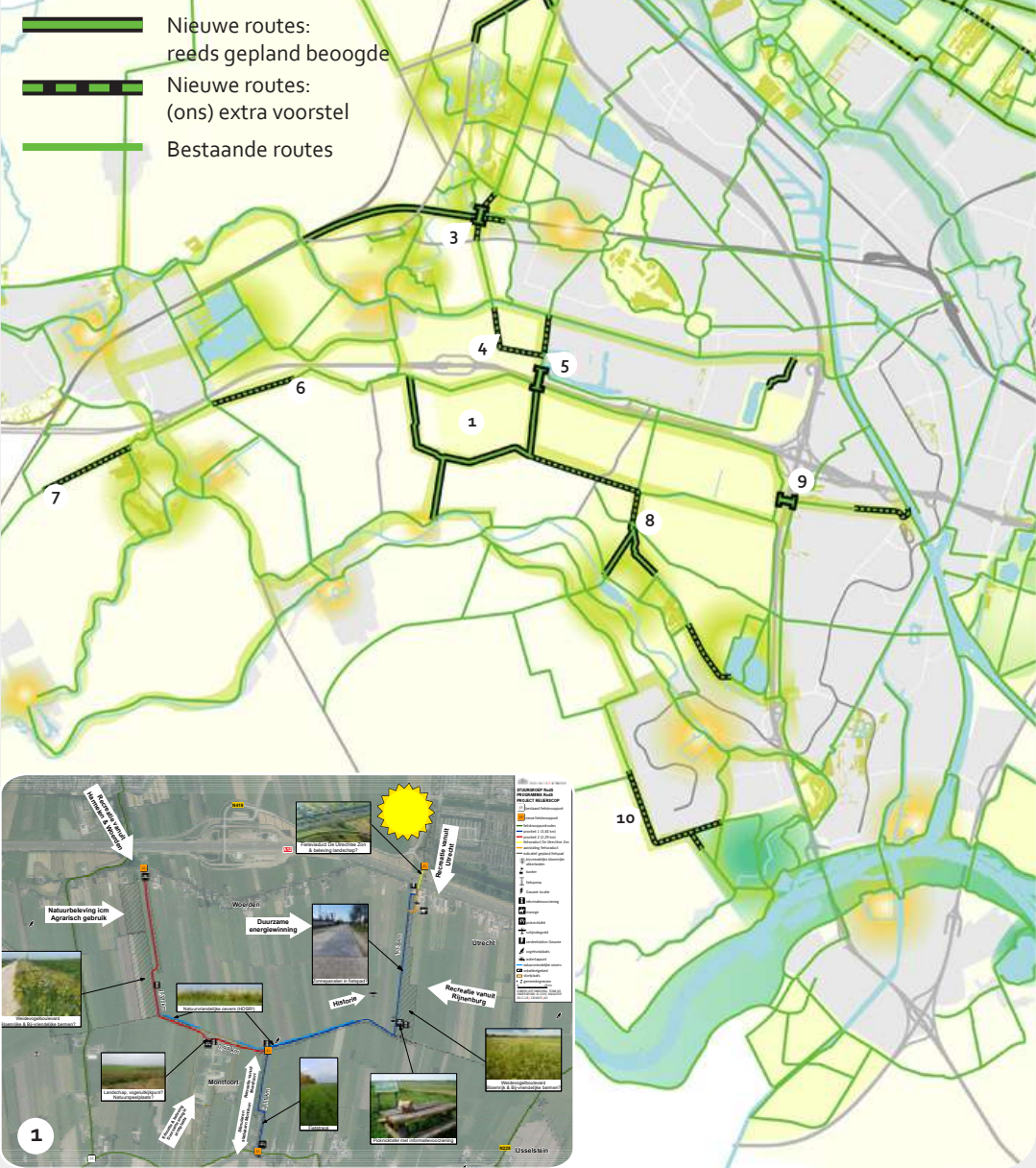
Vanuit Leidsche Rijn

RECREATIEF FIETSEN

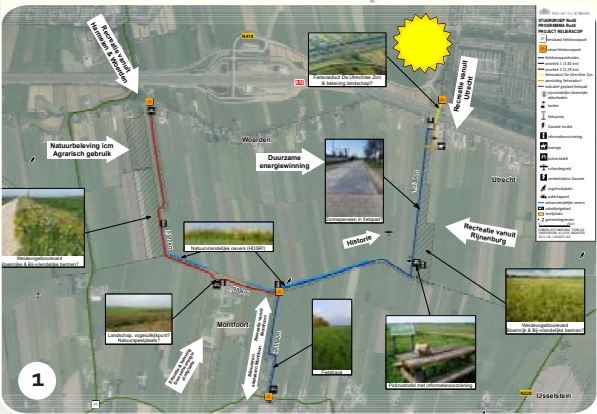
Aantal passages op basis van 91619 activiteiten



De noodzaak tot aantrekkelijke, goed verbonden doorgangsgebieden, wordt zichtbaar in het gebruik van recreatieve fietsers (grotendeels met een sportief karakter) die hun fietstocht beginnen in Leidsche Rijn. De routes reiken ver, tot buiten de provincie. De activiteiten reiken met name ver aan de noordzijde van de A12, maar in veel mindere mate in de richting van de Hollandsche IJssel en Lek. Fietstochten die wél richting Hollandsche IJssel en Lek gingen, namen veelal de route langs de (auto)verkeersdrukke 'Blindeweg', 'N224' en 'N204'. De eigenlijk fraaiere Ringkade wordt niet benut; de drukkeren wegen sluiten namelijk directer aan op de weinige verbindingen over/onder de A12.



De kosten van fietsroutes in dit gebied kunnen hoger uitpakken, omdat de ondergrond bijna overal slap is. Reijerscop kan goed als referentie genomen worden, de circa 5 kilometer fietspaden die hier aangelegd worden gaan ongeveer 1,3 miljoen kosten. Punt 4 is circa 1 kilometer, punt 6, 7, 8 en 10 zijn elk circa 2 kilometer.

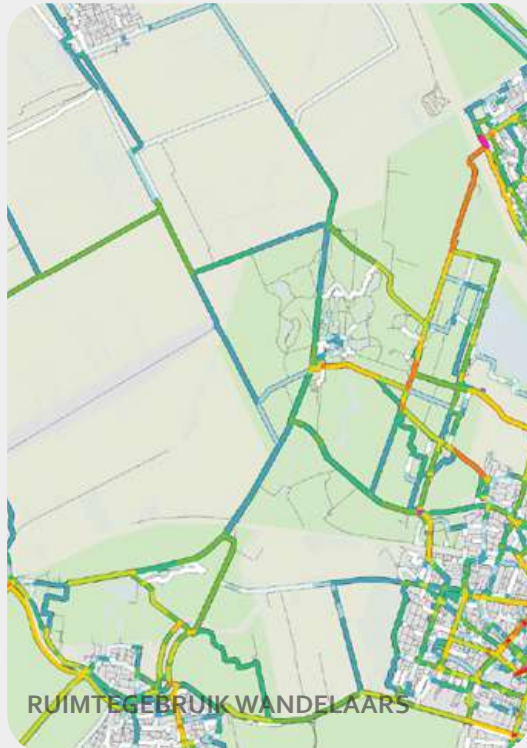
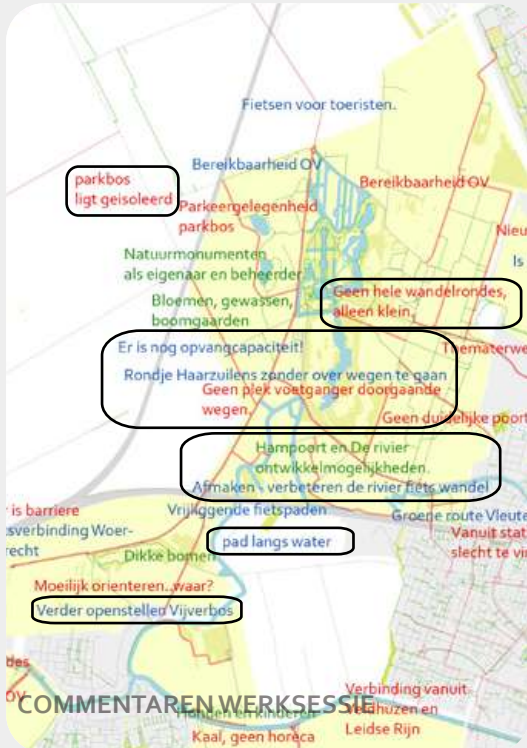


VEENWEIDE ALS FRAAI DOORGANGSGEBIED

Er is al een aantal (nog niet definitieve) plannen (1) om aantrekkelijkere verbindingen van Vleuterweide, over de A12, met de Hollandse IJssel te maken. Deze ontwikkeling is belangrijk. In aansluiting hierop zijn nog een aantal korte verbindingen wenselijk die het netwerk compleet maken. Al deze ingrepen geven elkaar dus meer betekenis, kunt ze niet als losse ingrepen zien.

- Van de brug over de A2 langs de noordrand van Maarssebroek naar het Amsterdam Rijnkanaal (2, zie pagina 26).
- Spooronderdoorgang bij 'de Rivier', mogelijk al nodig i.v.m. snelfietsroute naar Woerden (3).
- Doorverbinden nieuwe fietsbrug A12 door Harmelensewaard naar de Oude Rijn (4 en 5).
- Verbindingen op doodlopende wegen ten zuiden van Cattenbroekerplas langs de snelweg en Achterwetering-Linschoten (6 en 7).
- Verbinding nieuw fietspaden Reijerscop naar Ringkade en IJsselsteinse bos (gedeeltelijk al opgenomen in plannen), mogelijk ook verder naar Nedereindse plas (8).
- Ringkade opknappen en via nieuwe fietstunnel A2 (wordt al over nagedacht) doorverbinden naar Amsterdam Rijnkanaal (9) en Laagraven (pagina 97).
- Verbinding langs de rand van IJsselstein (10, zie pagina 79).



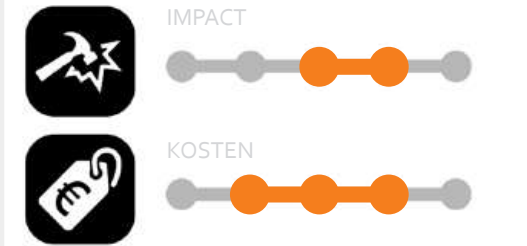


NOORDWEST: WANDELEN VAN HARMELEN TOT DE HAAR

Rond Haarzuilens is veel geïnvesteerd in diverse (deel)gebieden en er liggen diverse natuurgebieden met veel routes. Maar vaak sluiten deze gebieden en routes nog niet aantrekkelijk op elkaar aan. Alleen via drukkere doorgaande (auto)wegen zijn ze aan elkaar te verbinden. In het Vijverbos wordt bijvoorbeeld nog niet veel gewandeld.

Door rivier de Bijleveld (1) bewandelbaar te maken, ontstaat een aantrekkelijke verbinding tussen de Oude Rijn (2), Harmelen centrum (3), de Hamtoren, het Vijverbos (4), Kasteel Huize Harmelen (5), de nieuw fietspaden bij 'de Rivier' (6) en het nieuwe Kasteelbos (7). Om Haarzuilens ontstaat zo een doorgaande ronde. De Bijleveld zou hierbij een natuurlijk-recreatieve oever en bufferzone kunnen krijgen. Het waterschap heeft de ambities om natuurvriendelijke oevers aan te leggen. 300 Meter oostelijker ligt ook een kans (alternatief?) om fietsroutes onderling te verbinden (4).

Bovendien blijkt de nieuwe eigenaar van de Hamtoren goede ideeën te hebben voor het doortrekken van de slotgracht en aanleggen van een wandelpad die aansluit op bestaande paden.



De totale kosten van de ingrepen zijn ongeveer 5 ton, uitgaande van een halfverhard wandelpad langs de Bijleveld (ruim 2 kilometer), een fietspad van 600 meter en het uitkopen van 8 meter grond langs de paden. Daarin zijn de kosten van de spooronderdoorgangen en de snelfietsroute niet meegenomen.





ZUIDWEST: WANDELVERBINDINGEN IJSELSTEIN

Rond Marnemoende vinden al diverse ontwikkelingen plaats, enkele extra toevoegingen versterken dit.

Er ligt in IJsselstein geen zichtbaar (Jaag) pad aan de westzijde van de Hollandsche richting Marnemoende (1). Pas op de rand van IJsselstein begint deze. Wandelaars lijken hem dan ook nog weinig te vinden, terwijl het de mooiste verbinding van IJsselstein naar Marnemoende is (2). Geef deze in zijn geheel vorm als zichtbaar pad.

Ook de zeer druk bewandelde Nedereindse Plas staat niet in verbinding met de omgeving, een route naar het IJsselsteinse Bos ontbreekt. Langs de IJsselsteinsewetering (3) kan gezocht worden naar een (klompen)pad tussen Nedereindse Plas en IJsselsteinse Bos.



Een halfverhard pad langs de Hollandsche IJssel zou voldoende zijn over een lengte van 800 meter vanaf de 'Oranje Nassaulaan': dit komt neer op 25.000 euro.

Tussen de Nedereindse Plas en IJsselsteinse Bos zou ook de aankoop van agrarische gronden meespelen en diverse bruggetjes tussen de stadsranden en weides. De kosten voor een wandelpad zouden eerder richting een ton gaan; uitgaande van 5 meter grondaankoop over 700 meter lengte.





ZUIDWEST: FIETS-VERBINDINGEN VIANEN - NIEUWEGEIN - IJSELSTEIN

De kwaliteit en vanzelfsprekendheid van fietsverbindingen is op diverse trajecten niet sterk genoeg, ook ontbreken soms cruciale verbindingen tussen de (historische) kernen en groenstructuren.

De Zuidzijde van de Hollandsche IJssel heeft een fietspad dat naar het centrum van IJsselstein leidt (1), maar deze sluit niet aan op de rand-groenstructuur van Nieuwegein (2), een cruciaal bruggetje ontbreekt (3). In het wandelknooppunten netwerk moet hierdoor (tussen knooppunt 38 en 98) lang en omslachtig door de wijk omgelopen worden.

De fietsroute door park Oude Gein begint al onduidelijk en onaantrekkelijk (4), hierdoor laten de Kromme IJssel en Hollandsche IJssel zich niet vinden vanuit Nieuwegein/Utrecht. De routes langs de Kromme IJssel kunnen bovendien breder en eenduidiger meegaand met het water worden vormgegeven (5).

IMPACT

KOSTEN

Een fietsbrug over de Hollandsche IJssel (punt 2) zou een lengte van 18 meter moeten overbruggen. Met een breedte van 4 meter zou dit ruim 2 ton kosten (3000 euro per m2). Hierbij is nog wel de vraag hoe hoog de brug moet worden in verband met boten. Dit zou nog extra kosten kunnen opleveren.

De hoofdroute door Park Oude Gein (punt 4) zou een upgrade kunnen krijgen door dit pad een extra meter breed te maken (2 kilometer, 100 euro per m2, 2 ton), het bestaande pad kan een asfalt deklaag krijgen voor een eenduidig karakter (2 kilometer, 3 meter breed, 30 euro per m2, 2 ton) met markeringen. Een totaal van ongeveer 4 ton.

Langs de Kromme IJssel zou over een lengte van 400 meter, het pad twee meter breder kunnen worden (punt 5). Een totaal van ongeveer 1 ton.



ZUIDWEST BESTAANDE, ONVERBONDEN ROUTES



ZUIDWEST LANDSCHAP EN HISTORISCHE KERNEN VERBONDEN



4.5 VAN VECHT NAAR VEENWEIDE

De Vecht vormt de ruggengraat van de Noordzijde van de regio Utrecht, verbonden met weidse achterlanden.

Maar die achterlanden zijn niet overal sterk aangesloten op de Vecht. De drukte blijft daarmee geconcentreerd op de paden direct langs de Vecht.

Direct aan de Vecht liggen de landgoederen en buitenplaatsen. Deze werden in de werksessies betiteld als 'een decor'. Mooi voor het zicht, maar het direct achterliggende landschap is nauwelijks toegankelijk. Bij Landgoed Neijerode is een voorbeeld gegeven van een ingreep die dit verbetert (pagina 89).

Verder naar het achterland liggen andere belangrijke recreatieve bestemmingen en groengebieden zoals het Noorderpark, de Maarsseveense Plas en Kleine plas. De gebieden worden goed bezocht, maar veelal los van elkaar. Als we de groengebieden dicht bij de stad beschouwen als één intensieve recreatiezone, dan worden de verschillende deelgebieden nog niet versterkt door elkaars aanwezigheid.

Als deze zone een goede recreatieve draagkracht heeft, kunnen de grote achtergelegen natuurgebieden beperkter toegankelijk blijven.





OP SLOT ZUILEN

Slot Zuilen (1) maakt de Noordzijde van de Vecht een echte trekpleister, maar het omliggende wandelgebied is klein van omvang. Het wandelen concentreert zich op de drukke Vechtoever en smalle (maar fraaie) Groeneweg (2). Vanuit hier is er slechts één mogelijkheid om de NRU onderdoor te gaan richting de Maarsseveenseplas (3, en dus geen andere terugweg).

Sportpark Overvecht Noord wordt omkaderd door een dikke bosrand (4), hierlangs of door zou een wandel/fietspad richting Maarsseveenseplas een fraaie route maken. De NRU dient dan een extra onderdoor- of overgang te krijgen (5), die doorloopt naar de Maarsseveenseplas. Dit vormt tevens een doorgaande fietsroute op de nieuw voorgestelde fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal (6). Op dit moment blijven fietsers uit Leidsche Rijn steken bij de Vecht.



De afstand tussen de NRU en de Groeneweg is een kilometer, een fietspad van 4 meter breed zal ongeveer 4 ton kosten.

Een tunnel of brug over/onder de NRU is daarnaast noodzakelijk alsmede het aankopen van diverse agrarische percelen indien nog niet in bezit.



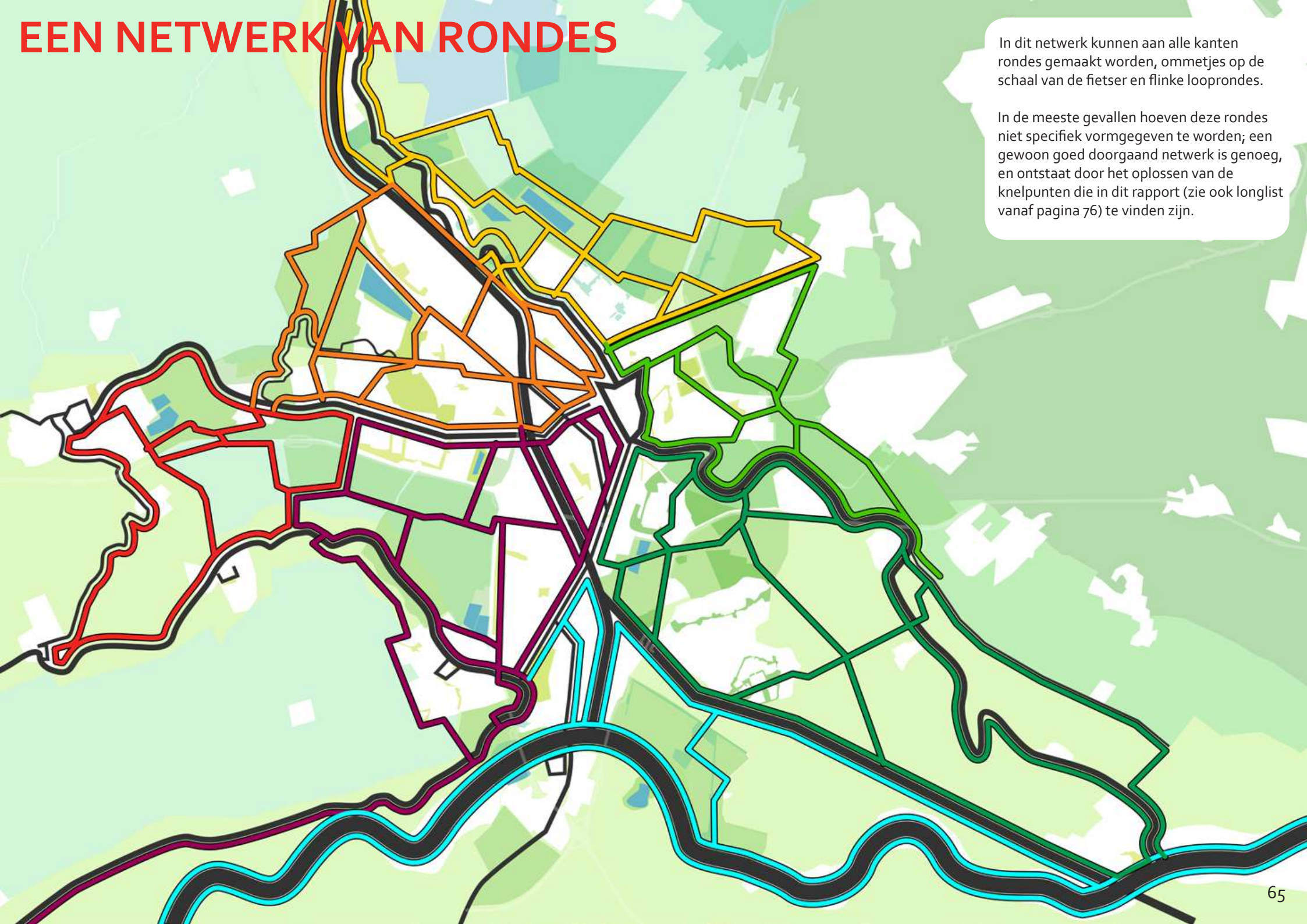
6. BEWEEGRONDES AAN ALLE KANTEN



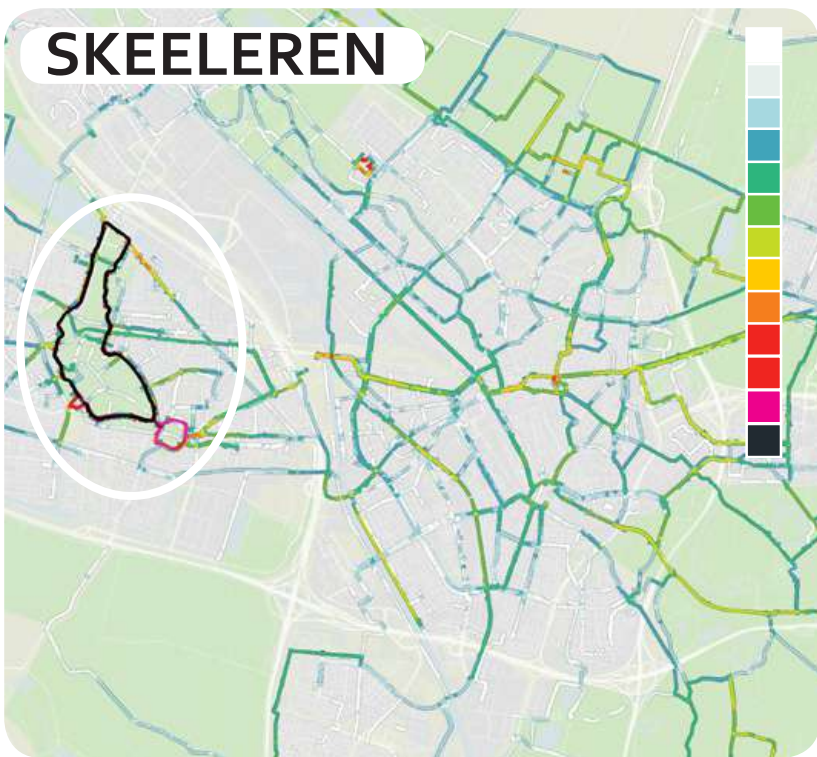
EEN NETWERK VAN RONDES

In dit netwerk kunnen aan alle kanten rondes gemaakt worden, ommetjes op de schaal van de fietser en flinke looprondes.

In de meeste gevallen hoeven deze rondes niet specifiek vormgegeven te worden; een gewoon goed doorgaand netwerk is genoeg, en ontstaat door het oplossen van de knelpunten die in dit rapport (zie ook longlist vanaf pagina 76) te vinden zijn.



SKEELEREN



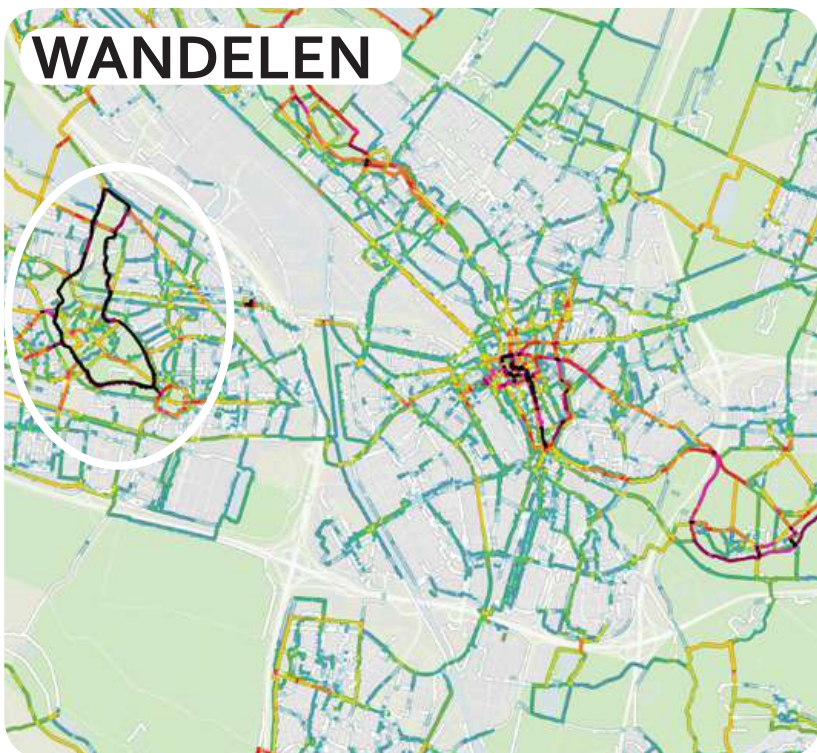
HARDLOPEN



Maar op specifieke plekken kunnen speciaal vormgegeven beweegrondes van toegevoegde waarde zijn. In de Endomondo gps-data van skeelers werd het Lint Leidsche Rijn circa tien keer vaker gepasseerd dan de 'meest gebruikte' skeelerroutes in andere delen van de regio. Ook door hardlopers, wandelaars en recreatieve fietsers behoort het Lint tot de meest gebruikte routes van de regio.

Een breed, herkenbaar pad van glad asfalt, afstandsmarkeringen, met ruimte voor voetgangers, altijd veilig voorrang voor het Lint t.o.v. kruisingen met autowegen, zonder scherpe bochten en geen autoverkeer. Dat zijn de ingrediënten van een sterke beweegrond voor skeelers, hardlopers, fietsers en wandelaars. De breedte van het pad gaat niet alleen uit van wat volgens functionele normen zou 'volstaan' om problemen te voorkomen. Sport en recreatie is plezier, zo'n overvloed aan ruimte geeft dat.



WANDELEN

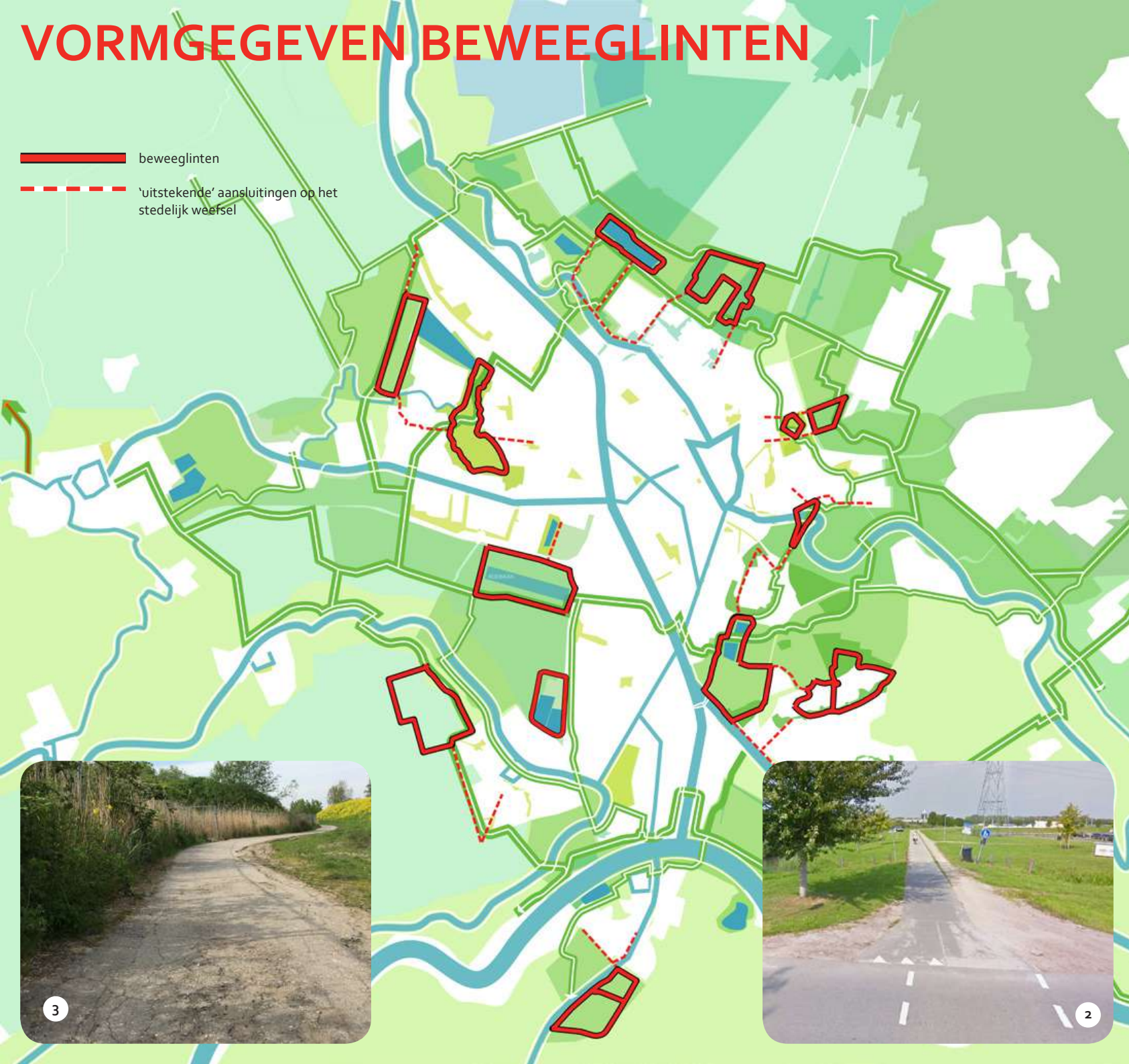


RECREATIEF FIETSEN



VORMGEGEVEN BEWEEGLINTEN

-  beweeglinten
-  'uitstekende' aansluitingen op het stedelijk weefsel



Het Lint Leidse Rijn ligt wel binnenstedelijk, en er liggen ook kansen in het stedelijk gebied (singels Utrecht, Woerden, rondje stadeiland Utrecht, Vijfwal Houten). Maar, de groengebieden tegen de stad bieden ook ruimte om andere zijden van de stadsregio van deze kwaliteit te voorzien. 'Uitstekende' aantakkingen op de stedelijke fietsroutes zijn dan wel noodzakelijk.

In Laagraven (1) en het Noorderpark (2) verdienen de smalle paden sowieso al een upgrade. Een beweeglint zou eenheid kunnen geven aan deze wat versnipperde groengebieden. Er zijn al een aantal goed geasfalteerde aansluitingen op omliggende kernen.

De Maarsseveenseplas wordt al veel sportief gebruikt, waar mogelijk kan het pad nog net wat breder en kunnen afstandsmarkeringen aangebracht. Een extra verbinding naar de Vecht kan een beweegronde i.c.m. de Vecht tot stand brengen.

In Maarschalkerweerd wordt gezocht naar een sportievere inrichting van de buitenruimte, een beweeglint kan vormgegeven worden over grotendeels bestaande fietsroutes en over nieuwe routes door het sportpark.

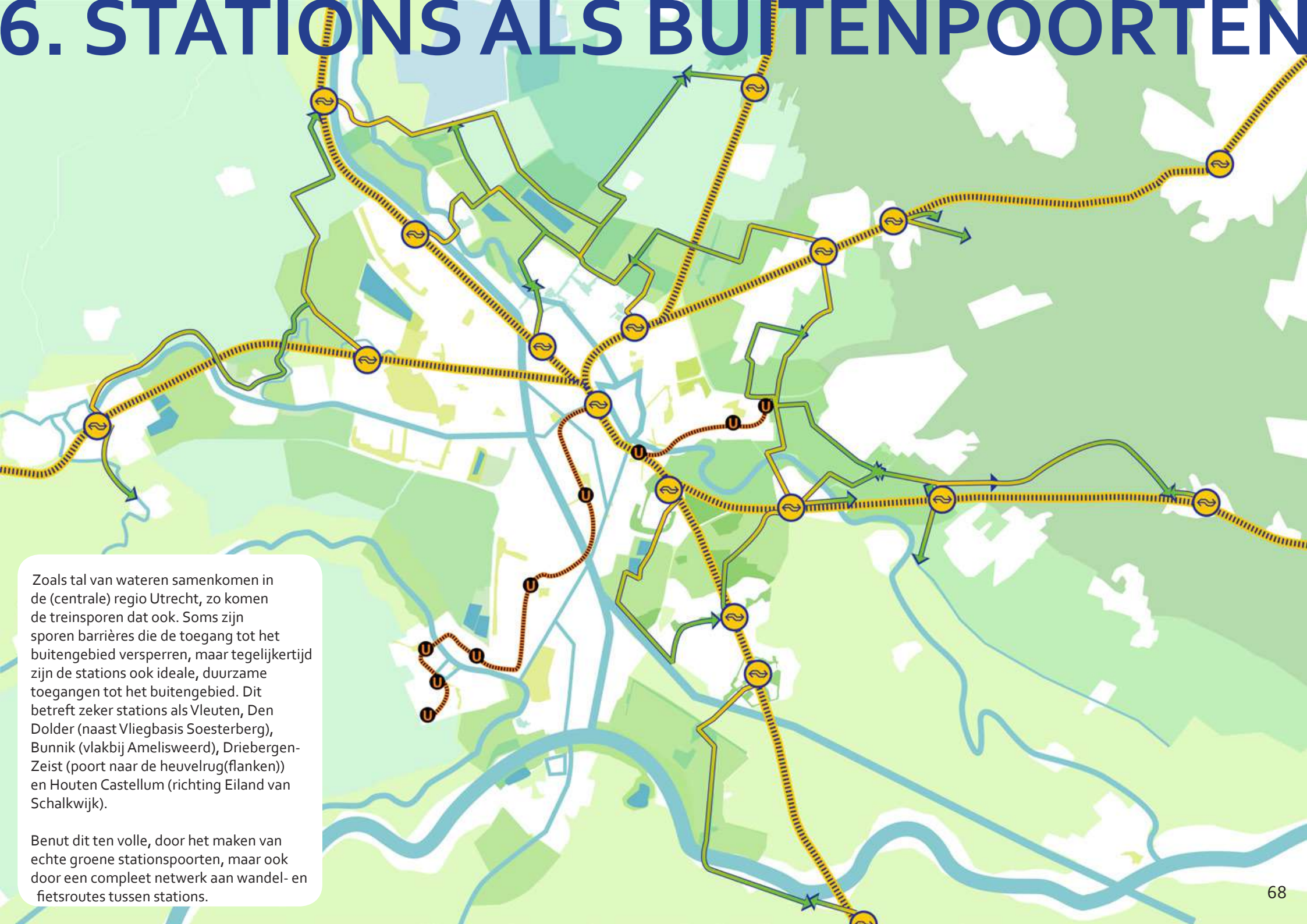
Rijnenburg kan ruimte bieden ruimte voor een beweeglint, wellicht samen met een roeibaan (waarnaar een haalbaarheidsonderzoek gedaan wordt).

De Zuidkant Nedereindse Plas verdient een upgrade (3); een mooie kans om de zuidkant beweegvriendelijk aan te sluiten op het noordelijke wielersparcours.

Los van deze specifieke landschappelijke locaties is een beweeglint ook een concreet object dat bij stedelijke ontwikkelingen (nieuwe woongebieden) uitgerold kan worden. Het verzekert een beweegvriendelijke hoofdstructuur waar de ruimere omgeving op kan aantakken.



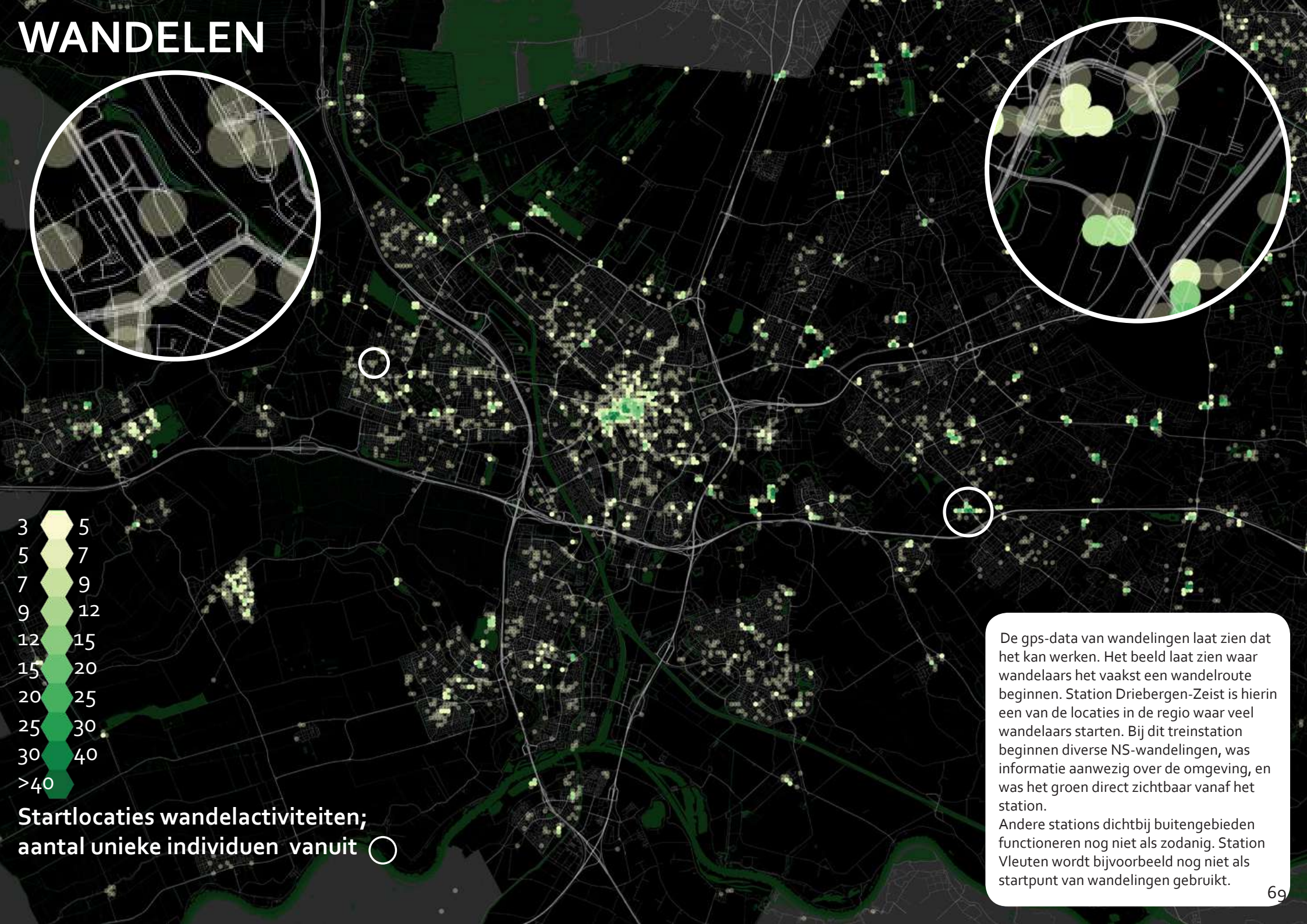
6. STATIONS ALS BUITENPOORTEN




Zoals tal van wateren samenkomen in de (centrale) regio Utrecht, zo komen de treinsporen dat ook. Soms zijn sporen barrières die de toegang tot het buitengebied versperren, maar tegelijkertijd zijn de stations ook ideale, duurzame toegangen tot het buitengebied. Dit betreft zeker stations als Vleuten, Den Dolder (naast Vliegbasis Soesterberg), Bunnik (vlakbij Amelisweerd), Driebergen-Zeist (poort naar de heuvelrug(flanken)) en Houten Castellum (richting Eiland van Schalkwijk).

Benut dit ten volle, door het maken van echte groene stationspoorten, maar ook door een compleet netwerk aan wandel- en fietsroutes tussen stations.

WANDELEN



Startlocaties wandelactiviteiten;
aantal unieke individuen vanuit 

De gps-data van wandelingen laat zien dat het kan werken. Het beeld laat zien waar wandelaars het vaakst een wandelroute beginnen. Station Driebergen-Zeist is hierin een van de locaties in de regio waar veel wandelaars starten. Bij dit treinstation beginnen diverse NS-wandelingen, was informatie aanwezig over de omgeving, en was het groen direct zichtbaar vanaf het station.

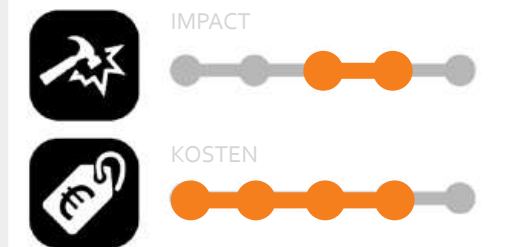
Andere stations dichtbij buitengebieden functioneren nog niet als zodanig. Station Vleuten wordt bijvoorbeeld nog niet als startpunt van wandelingen gebruikt.



STATION VLEUTEN ALS BUITENPOORT

Station Vleuten is ideaal gelegen ten opzichte van het buitengebied bij Haarzuilens en Wierveelt. Maar de faciliteiten, uitstraling en bekendheid zijn hier nog niet op gericht. Er zijn te weinig OV fietsen te huur (4 stuks), terwijl in Haarzuilens wel twee fietsverhuur bedrijven zijn gevestigd. De behoefte om dit gebied fietsend te bezoeken is er dus. Informatie over recreatieve routes en activiteiten in de omgeving is er niet.

De nieuwe fietsroutes en parkstructuren rond 'De Rivier' en ook de Joostenlaan gaan niet door richting het station (1), op het station heb je niet door hoe dichtbij het buitengebied is. Aan de Noordzijde van het station (2) zou een groene loper uitgelegd kunnen worden.



Kosteninschattingen zijn het best te maken op basis van buitenpoorten die in Noord-Holland ontwikkeld worden. Hier hebben wij momenteel geen gegevens van.



1



COMMENTAREN WERKSESSIE



VAN STATION NAAR STATION

Aan de noordkant van regio Utrecht is een hoge dichtheid aan stations aanwezig, allemaal binnen fiets- en loopafstand van elkaar. Station Maarssen kan met een aantrekkelijke route van 15 kilometer aan Station Utrecht Overvecht verbonden worden.

Met 6 stations kan er een netwerk van in totaal 15 verschillende 'stationscombinaties' gemaakt worden. Zowel de wandelaar als fietser zou hiervan gebruik kunnen maken.

Dit netwerk hoeft niet fysiek vormgegeven te worden; het kan grotendeels gebruik maken van het knooppunten wandel- en fietsnetwerk en een aanvulling/uitbreiding zijn van bestaande NS-wandelroutes. Op de diverse stations kunnen folders liggen die de diverse routes beschrijven, verder kan in samenwerking met NS het netwerk vooral online ontwikkeld worden.

IMPACT

KOSTEN

De grootste kosten zullen zitten in marketing, zowel online als op stations zelf. Overeenstemming met NS en de diverse gemeentes is de belangrijkste factor voor de totstandbrengen van een dergelijk netwerk.



EEN RINGPARK VAN STATIONSPOORTEN

Aan diverse zijdes van de regio is een dergelijk netwerk te ontwikkelen, ook sneltrams (Uithoflijn) kunnen hier onderdeel van zijn.

FILMPJE! KLIK OP DE LINK:

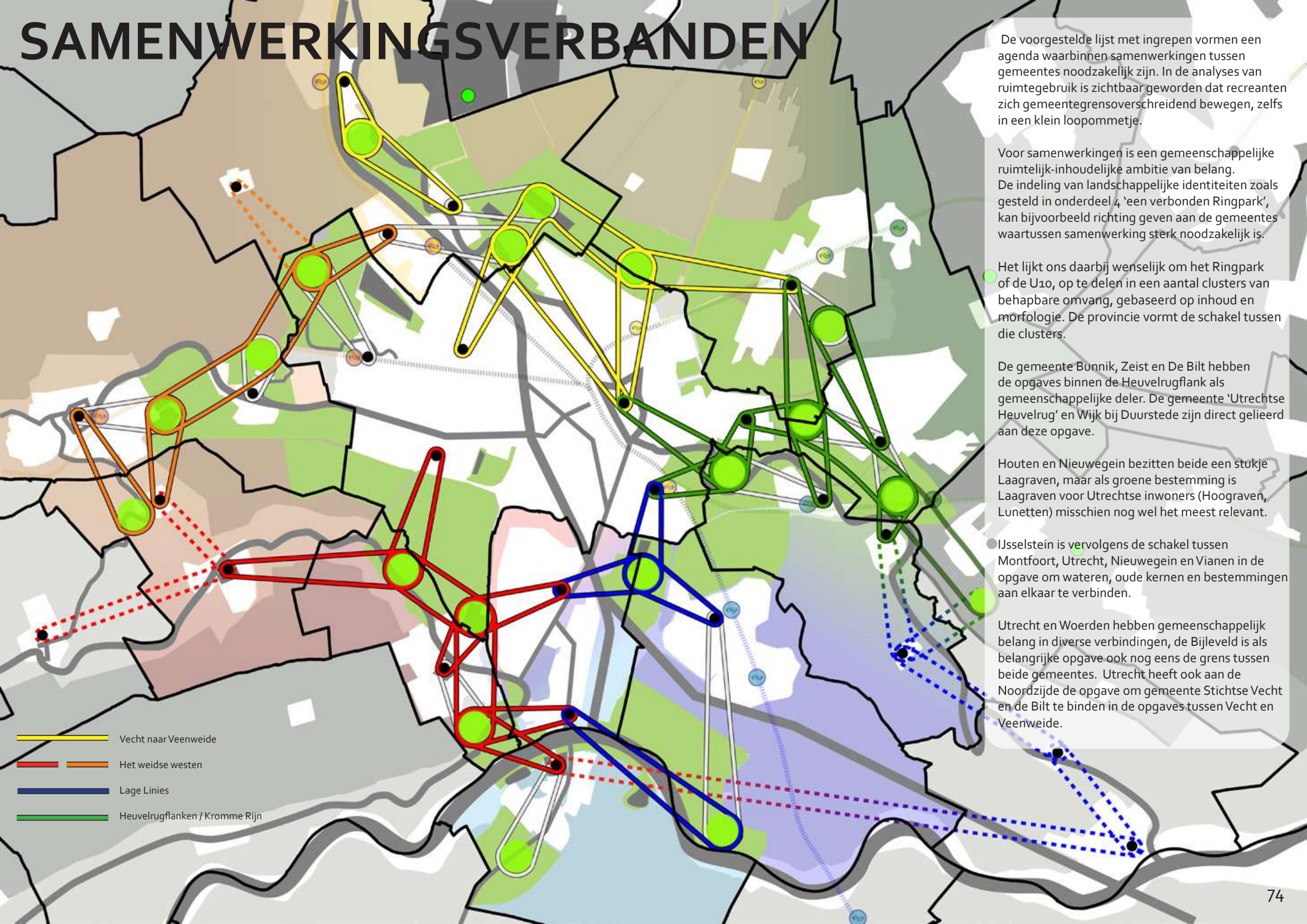
https://www.youtube.com/watch?v=gEjo7Ur_lus





FINISH

SAMENWERKINGSVERBANDEN



De voorgestelde lijst met ingrepen vormen een agenda waarbinnen samenwerkingen tussen gemeentes noodzakelijk zijn. In de analyses van ruimtegebruik is zichtbaar geworden dat recreanten zich gemeentegrensoverschrijdend bewegen, zelfs in een klein loopommetje.

Voor samenwerkingen is een gemeenschappelijke ruimtelijk-inhoudelijke ambitie van belang. De indeling van landschappelijke identiteiten zoals gesteld in onderdeel 4 'een verbonden Ringpark', kan bijvoorbeeld richting geven aan de gemeentes waartussen samenwerking sterk noodzakelijk is.

Het lijkt ons daarbij wenselijk om het Ringpark of de U10, op te delen in een aantal clusters van behapbare omvang, gebaseerd op inhoud en morfologie. De provincie vormt de schakel tussen die clusters.

De gemeente Bunnik, Zeist en De Bilt hebben de opgaves binnen de Heuvelrugflank als gemeenschappelijke deler. De gemeente 'Utrechtse Heuvelrug' en Wijk bij Duurstede zijn direct gelieerd aan deze opgave.

Houten en Nieuwegein bezitten beide een stukje Laagraven, maar als groene bestemming is Laagraven voor Utrechtse inwoners (Hoograven, Lunetten) misschien nog wel het meest relevant.

IJsselstein is vervolgens de schakel tussen Montfoort, Utrecht, Nieuwegein en Vianen in de opgave om wateren, oude kernen en bestemmingen aan elkaar te verbinden.

Utrecht en Woerden hebben gemeenschappelijk belang in diverse verbindingen, de Bijleveld is als belangrijke opgave ook nog eens de grens tussen beide gemeentes. Utrecht heeft ook aan de Noordzijde de opgave om gemeente Stichtse Vecht en de Bilt te binden in de opgaves tussen Vecht en Veenweide.

- Vecht naar Veenweide
- Het weidse westen
- Lage Linies
- Heuvelrugflanken / Kromme Rijn

AFSLUITEND

BELANGRIJKSTE UITGANGSPUNTEN

De ambities zijn gevormd vanuit een ruimtelijke structuur en beoogde gebruikers. Hierbinnen staan een aantal uitgangspunten centraal:

Het doel is de bewegende mens en een gezonde omgeving

Daarom is het belangrijk om te zoeken naar de overlap in belangen met agenda's van utilitair fietsverkeer en natuurbelangen. Deze hebben allemaal een belang bij verbinding, veelal op dezelfde plekken.

Fysiek aantrekkelijke paden in een aantrekkelijke omgeving vormen de basis

Netwerken van route-bewegwijzeringen en andere informatieve faciliteiten zijn absoluut belangrijk maar zijn een ondersteunende en sturende laag. Waar paden en routes fysiek goed zijn vormgegeven, kan bewegwijzering de zichtbaarheid en bruikbaarheid nog meer vergroten.

Een route is nog geen verbinding

Routes krijgen meer betekenis als ze bestemmingen aan elkaar koppelen. Dan is een verbetering geen investeringen in een lijn, maar in een gebied.

Netwerk > dan de som der routes

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 compleetheit van netwerken, een netwerk is meer dan de som van losse routes.

EEN RUIMTELIJKE STRUCTUUR

De uitdaging van een opgave als deze is om enerzijds opgaves te stellen vanuit de unieke ruimtelijke, landschappelijke structuur en (geo)morfologie die de regio Utrecht heeft (zoals met de vier thema's wordt beoogd), tegelijkertijd heeft de omgeving voor de gebruiker ook vooral betekenis vanuit zijn beoogde vorm van gebruik.

De vier thema's bieden vooral een zekere landschappelijke, ruimtelijke structuur (zeker thema 3), die richting geeft aan typen gebruiksvormen. Je kunt niet alleen maar vanuit die doelgroep-belangen redeneren, dat levert een ruimtelijke ratjetoe op.

Dat wil niet zeggen dat er geen specifieke doelgroepen zijn wiens ruimtelijke belangen nog extra onder de loep genomen kunnen worden zoals wandelaars met (loslopende) honden, rutterroutes of kanoroutes. Ook vertegenwoordigt de gps-data niet elke doelgroep in gelijke mate. De fietsdata is relatief sportief, veelal gebruikt door mensen tussen 20 en 65 jaar. Naar de voorkeuren en belangen van bijvoorbeeld of fietsende senioren zou nog best gekeken kunnen worden.

INTEGRAAL AANPAKKEN?!

De ingrepen zijn veelal in de eerste plaats bedacht vanuit een recreatief belang. Hierin is al nadrukkelijk de overlap met andere belangen uiteengezet, zoals natuur en utilitair fietsverkeer. Er ligt absoluut een uitdaging om deze recreatieve doelstellingen en verbetervoorstellen, te integreren in allerlei andere ontwikkelingen. Nieuwe ondernemingsvormen die het landschap structureren, wateropgaves, woningbouwopgaves, duurzaamheidsopgaves en mobiliteitsvraagstukken. Deze opgaves hebben soms meer budget en slagkracht, waar meegelift kan worden, moeten we dat niet laten.

En toch; in een échte groene, gezonde regio zijn natuur, landschap en bewegende mensen hét uitgangspunt voor ruimtelijke ontwikkeling. Deze zijn sturend voor hoe woningbouw en zware infrastructuur zich ontwikkelen. Te vaak gaat het nog andersom: we doen ze erbij nadat we de grote woningbouw en snelwegopgaves hebben aangepakt, of ter compensatie van schade die elders berokkend wordt.

Dit rapport is een pleidooi voor een groene routestructuur die een basis vormt voor dit uitgangspunt.

DUUR

Veel van de gestelde ingrepen kosten best veel geld. Echter, decennialang zijn er N-wegen, snelwegen en sporen gebouwd waarbij te weinig belang is gehecht aan de verbindingen voor bewegende mensen en natuur die hierbij werden doorsneden. Die prioriteit verschuift, en dan is er helaas veel schade te herstellen in de vorm van bruggen en tunnels. En herstellen valt altijd duurder uit dan direct mee ontwikkelen.

'duur' is bovendien een zeer relatief begrip. Een kilometer snelweg kost tussen de 10 en 50 miljoen. De volledige lijst van 60 ingrepen is waarschijnlijk voor een paar kilometer snelweg te realiseren.

Bovendien, deze regio heeft de kans om zich te onderscheiden van andere Randstedelijke regio's. Toegang tot een aantrekkelijke omgeving is een van de belangrijkste vestigingsvoorwaarden voor steeds meer mensen. De regio Utrecht heeft dit, véél meer dan de regio Rotterdam, Den Haag en Amsterdam. Maar, we dienen het nog net wat toegankelijker te maken. Doen we dat niet dan is de financiële consequentie op lange termijn mogelijk groter. Het is waarschijnlijk een goed renderende investering.

Los daarvan is niet elke waarde in geld uit te drukken. Sommige dingen, zoals een mooie omgeving voor je deur, zijn onbetaalbaar.

TRACK

Activating landscapes

www.track-landscapes.com

INFO@TRACK-LANDSCHAPES.COM

<https://www.linkedin.com/in/mart-reiling-89b00492/>

<https://www.linkedin.com/in/thijsdolders/>