

Evaluatie Fietsbeleid

Goois Natuurreservaat



Colofon

©Bureau voor Ruimte & Vrije Tijd, eindrapport juni 2023

Opdrachtgever

Goois Natuurreservaat
Contactpersonen: Edwin van Oevelen en Peter Kampen

Auteurs

T. (Tinco) Lycklama
M. (Marie) van de Meeberg
S. (Sanne) Meekes
N. (Natasja) Sonderen

Bureau voor Ruimte & Vrije Tijd
Jansbuitensingel 30
6811 AE Arnhem
Tel: 06 53383550
Mail: lycklama@ruimteenvrijetijd.nl
www.ruimteenvrijetijd.nl

Foto's

Goois Natuurreservaat, De Bergen van Dudok, Visit Gooi & Vecht

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	4
1 Inleiding.....	6
1.1 Aanleiding.....	6
1.2 Werkwijze, definities en gebiedsindeling.....	6
1.3 Leeswijzer.....	7
1.4 Onderzoeksverantwoording.....	7
2 Huidige situatie.....	9
2.1 GNR: natuurbescherming en beleving.....	9
2.2 Routes in het Goois natuurreservaat.....	9
2.3 Toegangsvoorwaarden GNR; wat mag waar?.....	11
2.4 Klachten: de aanleiding voor de evaluatie.....	12
3 Beleving fietsbeleid.....	15
3.1 Bezoekersbeleving.....	15
3.2 Gesprekken met beheerders en gebruikers GNR.....	22
4 Fietsen in cijfers: trends, effectstudie en benchmark.....	26
4.1 Trends en ontwikkelingen.....	26
4.2 De effecten van fietsen.....	27
4.3 Benchmark fietsbeleid.....	29
5 Evaluatie fietsbeleid.....	35
5.1 Conclusies.....	35
5.2 Probleemanalyse huidige situatie fietsbeleid.....	35
5.3 Aanbevelingen voor toekomstig fietsbeleid.....	36
6 Bijlagen.....	39
Bijlage 1: Geraadpleegde bronnen en personen.....	39
Bijlage 2: Trends en ontwikkelingen.....	41
Bijlage 3: Gebruikersonderzoek.....	44



Samenvatting

Voor u ligt de evaluatie van het fietsbeleid van het Goois Natuurreservaat (GNR). De resultaten uit dit rapport zijn op onafhankelijke wijze tot stand gekomen. De aanbevelingen vormen een advies, op basis waarvan GNR bekijkt of er behoefte is aan aanpassingen of vernieuwing van het huidige fietsbeleid.

In de totstandkoming van deze evaluatie zijn diverse stakeholders betrokken. Er is een (online) enquête gehouden onder de gebruikers van de GNR-gebieden. Dit zijn vooral inwoners uit de vijf GNR-gemeenten, maar deels ook recreanten van buiten. En er zijn tevens gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers uit de Klankbordgroep Gebruikers Natuurterreinen GNR, medewerkers van het GNR en enkele landelijke experts op het gebied van fietsen.

Overall conclusie

Recreanten zijn over het algemeen erg tevreden over hun bezoek aan GNR. Ze ervaren wel drukte, vooral op logische momenten zoals in het weekend of vakantiedagen, maar nog relatief weinig echt nadelige effecten, oftewel overlast. De voordelen voor verschillende gebruikers (wandelaars en fietsers) om gebruik te mogen maken van dezelfde infrastructuur zijn duidelijk zichtbaar in de resultaten. Dit 'overall' positieve beeld vraagt niet om een grote, ingrijpende koerswijziging van het huidige fietsbeleid.

Echter, er is voldoende aanleiding om signalen van overlast door gebruikers serieus te nemen én proactief in te spelen op toekomstige ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen betreffen de verwachte toename van inwoners en populariteit van buitenrecreatie, waardoor per saldo toenemende drukte in het gebied wordt verwacht.

Aandachtspunten huidige fietsbeleid

We zien vier aandachtspunten voor het huidige fietsbeleid:

▪ Huidige toegangsvoorwaarden onbekend

Recreanten geven aan dat ze de toegangsregels denken te kennen, terwijl dit vaak niet het geval is. Onwetendheid kan een bron zijn van onbegrip en daarmee conflictgedrag.

▪ Sportieve fietser en hondenbezitter belangrijkste knelpunt

Recreantgroepen ervaren vooral overlast van elkaar. Voor een verbetering van de bezoekersbeleving wijzen de recreanten vooral in de richting van de sportieve fietser en de hondenbezitter. Voor de sportieve fietser is (nog) geen specifiek fietsbeleid van kracht.

▪ Suggestie van alleenrecht: mogelijk bron van overlast

Het lijkt erop dat overlast van sportieve fietsers vooral wordt ervaren door wandelaars die gebruik maken van onverharde paden waarover gemarkeerde wandelroutes lopen. Met dit type wandelroutes wordt de suggestie gewekt dat het betreffende pad alleen voor wandelaars is bedoeld, terwijl sportieve fietsers hier volgens de huidige toegangsvoorwaarden óók gebruik van mogen maken. Dit onderdeel van het fietsbeleid sluit dus mogelijk niet of onvoldoende aan bij de logica van de recreanten op deze onverharde wandelroutes. We bevelen aan deze conclusie eerst nog te sonderen bij de klankbordgroep om te zien of gebruikers zich herkennen in dit beeld.

▪ Ecologie ontbreekt in fietsbeleid

In deze evaluatie staat de bezoekersbeleving centraal. De ecologische draagkracht van de terreinen van GNR zijn een onderbelicht onderwerp. Dat terwijl vooral het wild rijden door gravelaars en MTB-ers van grote invloed is op de duurzame instandhouding van de soorten en habitats. Dit is onvoldoende in beeld bij GNR.

Aanbevelingen fietsbeleid GNR

We bevelen GNR aan de slag te gaan met onderstaande zes aanbevelingen:

1. Speel proactief in op toekomstige ontwikkelingen

We bevelen GNR aan om proactief aan de slag te gaan met maatregelen om overlast als gevolg van drukte weg te nemen of in ieder geval niet groter te laten worden, mede gezien de toeristische én inwonerontwikkeling.

2. Focus op verbetering van de meest prangende knelpunten

Sluit in het nieuwe fietsbeleid beter aan bij de logica van de gebruiker en verbeter de voornaamste knelpunten:

- Voor de wandelaar die overlast ervaart: scheidt op onverharde paden waarover (gemarkeerde) wandelroutes lopen de sportieve fietser van de wandelaar.
- Voor de gewone fietser die overlast ervaart. Mitigeer effecten van sportieve fietsers op andere (gewone) fietsers door generieke voorwaarden te stellen aan o.a. groeps grootte (max. 10) en aantallen toertochten per jaar.
- Voor alle fietsers. Het hondenbeleid mag op de plekken waar dit conflicterend is met fietsers (gewoon en sportief) worden herzien.

3. Communicatie en handhaving

Zorg ter ondersteuning van de bovenstaande maatregelen voor:

- Betere communicatie gericht op een verhoogde bekendheid van de (nieuwe) gedragsregels en toegangsvoorwaarden;
- Meer effort in de handhaving van regels en toezicht, zowel in de nieuwe situatie als in de bestaande.
- Zet een campagne op, samen met gebruikersgroepen, over de gedragsregels gericht op respect en 'rekening houden' met elkaar. Dit kan veel goodwill genereren en ervaring van overlast verminderen.
- Er mag meer aandacht en menskracht komen om (online) navigatieplatforms zoals Komoot en Strava bij te houden en hierop te communiceren.

4. Aanvullende vormen van regulering – bescherming ecologie

Duurzaam en toekomstbestendig fietsbeleid is gebaseerd op de draagkracht van de bezoekersbeleving én de ecologische draagkracht. Deze laatste is nog sterk onderbelicht. Zorg dus voor een beter inzicht in de ecologische draagkracht van GNR voor fietsers en andere recreantgroepen.

5. Voorkom waterbedeffering door MTB-route

De aanleg van aantrekkelijke MTB-routes kan behulpzaam zijn. Zeker wanneer de sportieve fietsers niet meer over de onverharde paden mag fietsen waar ook gemarkeerde wandelroutes aanwezig zijn. Onderzoek de kansrijkheid van deze aanbeveling in overleg met de gebruikersgroepen en ontwikkelaars.

6. Proces

Houd rekening met onderstaande procesaanbevelingen:

- Bespreek toekomstige voorstellen voor fietsbeleid met de gebruikersgroepen vertegenwoordigd in de klankbordgroep.
- Evalueer de jaren na het ingaan van (eventueel) nieuw fietsbeleid de mate van overlast om te zien of deze daadwerkelijk is afgenomen.
- Bezoekersmanagement zal de komende jaren naar verwachting meer tijd en capaciteit vragen van GNR, zorg ervoor dat recreatie en bezoekersmanagement een volwaardige plek krijgen in de organisatie.



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het Goois Natuurreservaat (GNR) heeft de bescherming van natuur als belangrijke kerntaak. Tegelijkertijd wil het GNR gastvrij zijn naar de gebruikers en ze laten genieten van de rijke natuur. Deze twee kerntaken zijn idealiter met elkaar in balans, zodanig dat er geen (onnodige) schade of overlast ontstaat als gevolg van recreatie.

Onderdeel van de bijzondere beleving in het GNR is dat wandelen en fietsen over dezelfde paden is toegestaan. De afgelopen jaren echter ontvangt het GNR steeds meer klachten en signalen dat dit leidt tot overlast; voor recreanten onderling en voor de natuur. Het GNR wil deze signalen serieus nemen door een evaluatie van het fietsbeleid uit te laten voeren, zoals aangegeven in uw recent verschenen 'Beheersvisie Goois Natuurreservaat' (2021).

De resultaten uit dit rapport vormen de feitelijke basis aan de hand waarvan het GNR bekijkt of er behoefte is aan nieuwe voorstellen voor het fietsbeleid en mogelijke keuzes die hier uit voort komen.

1.2 Werkwijze, definities en gebiedsindeling

Werkwijze

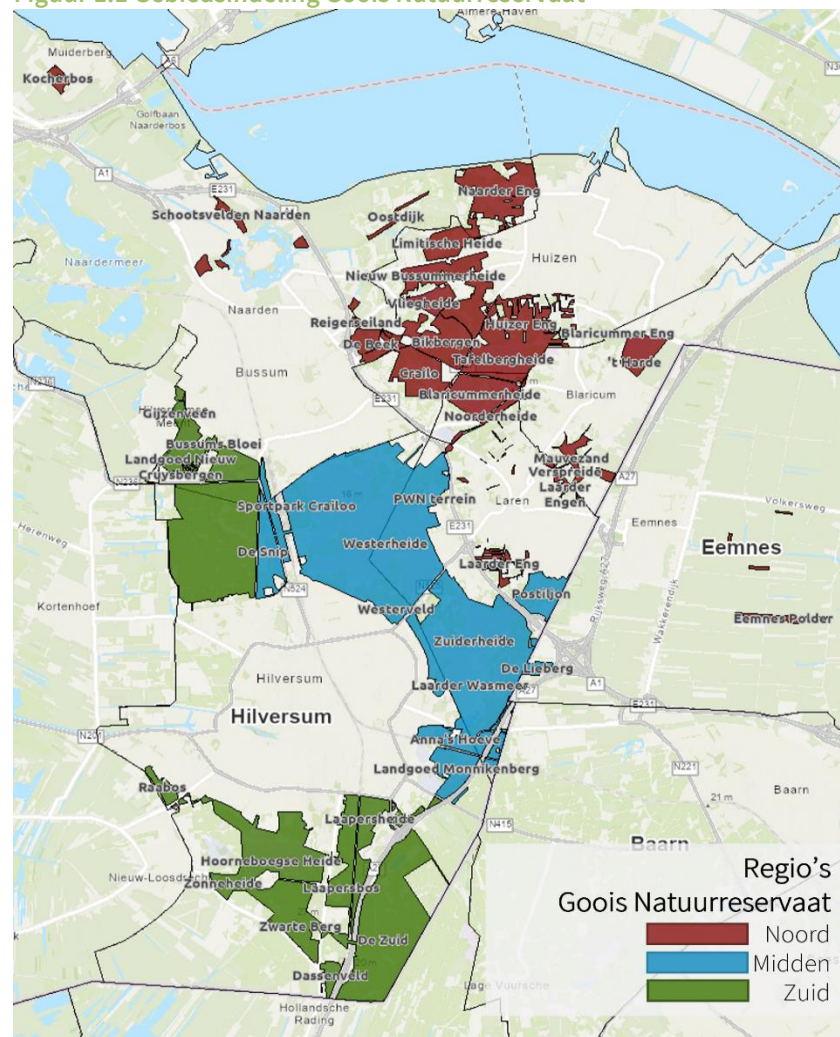
Er is input ten behoeve van deze evaluatie opgehaald bij stakeholders door:

- Een gebruikersonderzoek (online enquête) onder inwoners;
- Gesprekken met gebruikersgroepen (klankbordgroep) en beheerders van het GNR.
- Gesprekken met (landelijke) experts op het gebied van fietsen;
- Gesprekken met vertegenwoordigers van voorbeeldgebieden in Nederland als het gaat om fietsbeleid (benchmark).

Gebiedsindeling

We onderscheiden drie deelgebieden in deze evaluatie: Noord, Midden en Zuid. Op de onderstaande kaart is de gebiedsindeling weergegeven. Dit is een bestaande gebiedsindeling die ook in de enquête is gebruikt.

Figuur 1.1 Gebiedsindeling Goois Natuurreservaat



Definities

We spreken in de evaluatie zowel van paden als routes in het GNR. Hieronder hebben we kort toegelicht wat we hieronder verstaan en wat het verschil is:

- Een **pad** is de basisinfrastructuur die de natuur ontsluit. Een pad kan verhard, halfverhard of onverhard zijn en maakt het mogelijk voor recreanten om door de natuur te bewegen. Op veel plekken in de natuur is het niet toegestaan om van de paden af te gaan.
- Over deze paden kan een **route** (wandel, fiets, MTB, etc.) lopen, maar hoeft niet. Een route is een vooraf uitgestippelde weg, lopend over verschillende paden, die de recreant van A naar B leidt. Dit kan bijvoorbeeld door middel van markeringen in het gebied, via een app of fysieke kaart zijn.

Het GNR is ontsloten door middel van paden. Daarnaast lopen over een aantal van deze paden ook verschillende routes. Dit kunnen routes zijn die zijn uitgezet door het GNR, zoals de wandelroute Westerheide en Zuiderheide. Maar ook het oude Voetstappenpad, wandel en fietsknooppuntennetwerk van de ANWB en langeafstandsroute het Trekvogelpad zijn enkele voorbeelden van routes die het gebied doorkruisen.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 staat de huidige situatie in het Goois Natuurreservaat beschreven, als het gaat om de routes, toegangsvoorwaarden en ook de klachten van gebruikers, die de aanleiding voor deze evaluatie waren.

In hoofdstuk 3 staan de gebruikers centraal. Hier geven we de resultaten weer uit het gebruikersonderzoek onder inwoners en de gesprekken met de klankbordgroep en het GNR. In hoofdstuk 4 staan de cijfers en experts centraal. We geven hier de belangrijkste trends en onderzoeken weer en de conclusies van gesprekken met voorbeeldgebieden (benchmark) en experts.

In hoofdstuk 5 staan onze conclusies en aanbevelingen weergegeven.

1.4 Onderzoeksverantwoording

Dit resultaten uit dit rapport betreffen een evaluatie van het fietsbeleid van GNR. De resultaten uit dit rapport zijn op onafhankelijke wijze tot stand gekomen. Dit heeft geresulteerd in een aantal conclusies, een probleemanalyse van de huidige situatie én een advies met aanbevelingen; zie hoofdstuk 5. Dit rapport vormt hiermee een input voor het GNR om naar de toekomst toe haar fietsbeleid opnieuw vorm te geven.





2 Huidige situatie

Op wat voor manier en onder welke voorwaarden worden wandelen, fietsen, paardrijden en mennen op dit moment mogelijk gemaakt in het Goois Natuurreservaat? Dat staat in dit hoofdstuk beschreven, waarbij we ingaan op onderstaande onderwerpen:

- GNR: natuurbescherming en beleving (paragraaf 2.1)
- Routes in het GNR (paragraaf 2.2)
- Toegangsvoorwaarden GNR (paragraaf 2.3)
- Klachten van gebruikersgroepen (paragraaf 2.4)

2.1 GNR: natuurbescherming en beleving

De statuten van het GNR vormen de basis voor elke evaluatie van beleid. In deze paragraaf staat weergegeven voor wie en met welk doel het GNR bestaat. Het GNR heeft tot doel¹:

- De instandhouding van het natuurschoon in het Gooi door de verkrijging van aldaar gelegen terreinen, en deze ongeschonden als natuurreservaat te behouden;
- Aan het publiek door vrije toegang tot die terreinen onder eventueel te stellen bepalingen, het genot van dat natuurschoon te verzekeren.

Bovenstaande houdt in dat natuurbescherming én natuurbeleving beide in het DNA van het GNR verankerd zijn. Daarbij is het zo dat aan natuurbeleving door recreanten voorwaarden kunnen worden gesteld, die vanuit natuurbescherming wenselijk of noodzakelijk zijn. Dit heeft te maken met de draagkracht van het gebied. We onderscheidden hierbij twee soorten draagkracht:

- **Ecologische draagkracht:** het maximale aantal bezoekers dat een gebied aankan zonder dat het gebruik negatieve effecten heeft voor de natuur (bijv. vervuiling, schade of verstoring van flora en fauna of verlies van biodiversiteit).
- **Draagkracht bezoekersbeleving:** het maximale aantal bezoekers dat een gebied aankan zonder onacceptabele achteruitgang van de kwaliteit van de bezoekersbeleving.

Het toekomstig fietsbeleid draagt idealiter bij aan het voorkomen van zoveel mogelijk overlast, zowel voor ecologie als bezoekers. In dit onderzoek ligt de nadruk op de bezoekersbeleving, omdat de meeste 'bouwstenen' zich daarop richten (bijv. bezoekersonderzoek). Maar ecologie zal in de uiteindelijke afweging ook een rol kunnen spelen.

2.2 Routes in het Goois natuurreservaat

2.2.1 Routes in het Goois Natuurreservaat

Op afbeelding 2.1 zijn de fiets-, wandel- en ruiterroutes weergegeven in het GNR. Door alle deelgebieden lopen diverse routes en de gebieden zijn ook onderling verbonden door middel van routenetwerken.

Waar kruisen de routes elkaar?

Op verschillende plekken in GNR komen alle drie type routes samen. In totaal zijn er 18 punten waar de drie type routes elkaar kruisen, zie figuur 2.1. Met name in regio Zuid zijn er veel punten waarop een fiets-, wandel en ruiterroutes elkaar kruisen, namelijk 8. In Noord zijn dit er 4 en in Midden 6.

Het is het goed om te beseffen dat routes niet de enige manier zijn om te wandelen en fietsen in het GNR. Er zijn een tal van paden waar recreanten gebruik van kunnen maken om te genieten van de natuur.

¹ Statuten GNR (versie 2020).

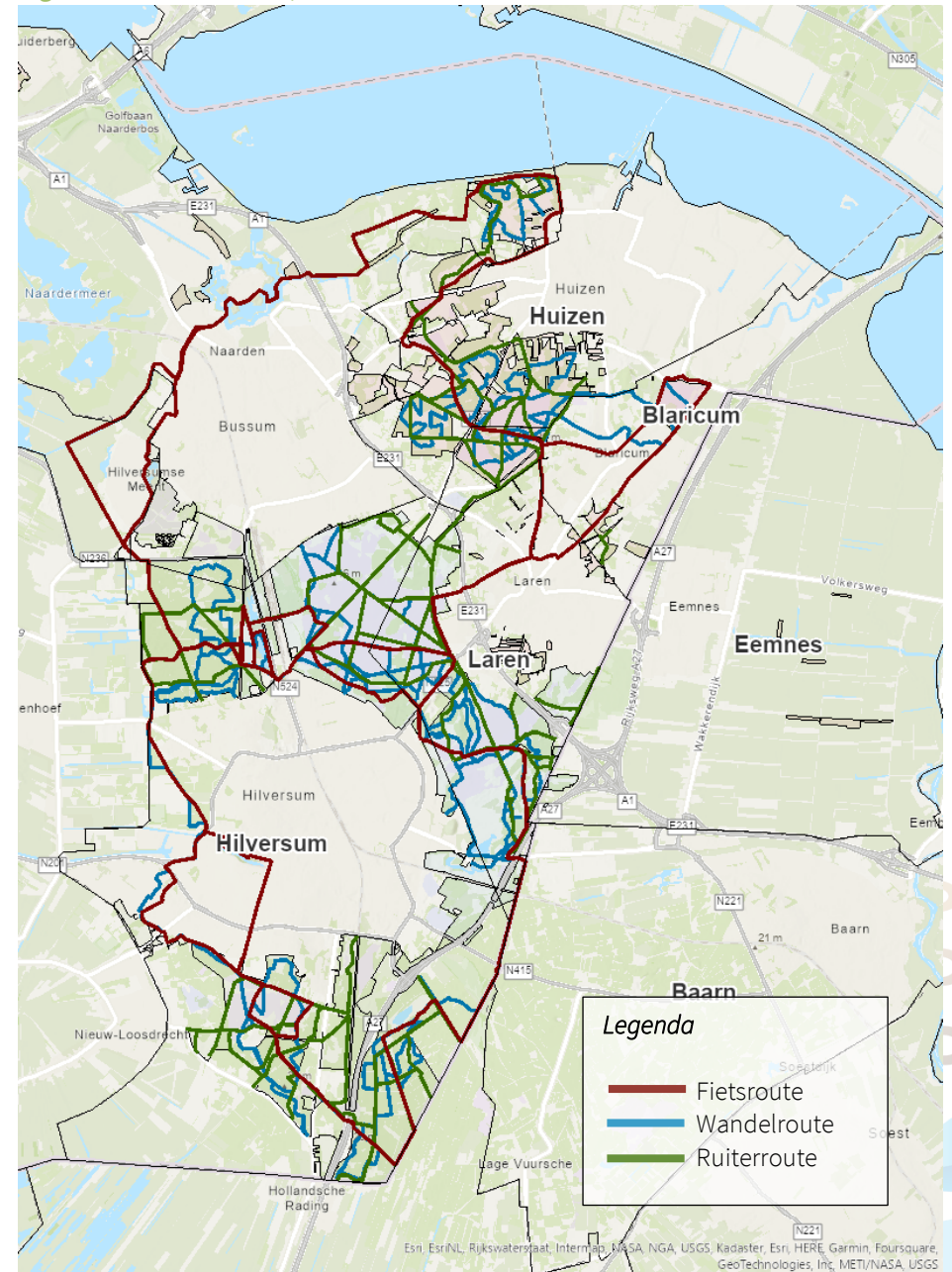
Hoewel er aparte fiets- en wandelroutes (en rutterroutes) zijn aangewezen, mag er ook op een fietspad worden gewandeld en andersom, zie paragraaf 2.2.

Veel gebruikte routes

Strava is een veelgebruikte app waarbij men zijn of haar sportprestaties kan bijhouden via GPS. Deze data wordt opgeslagen door Strava. Figuur 2.2 laat een heatmap zien van alle activiteiten: wandelen, sportief wandelen (hardlopen, trailrunnen, etc.), fietsen (gewone fiets, e-bike), sportief fietsen (mountainbiken, gravelbiken, wielrennen, etc.)².

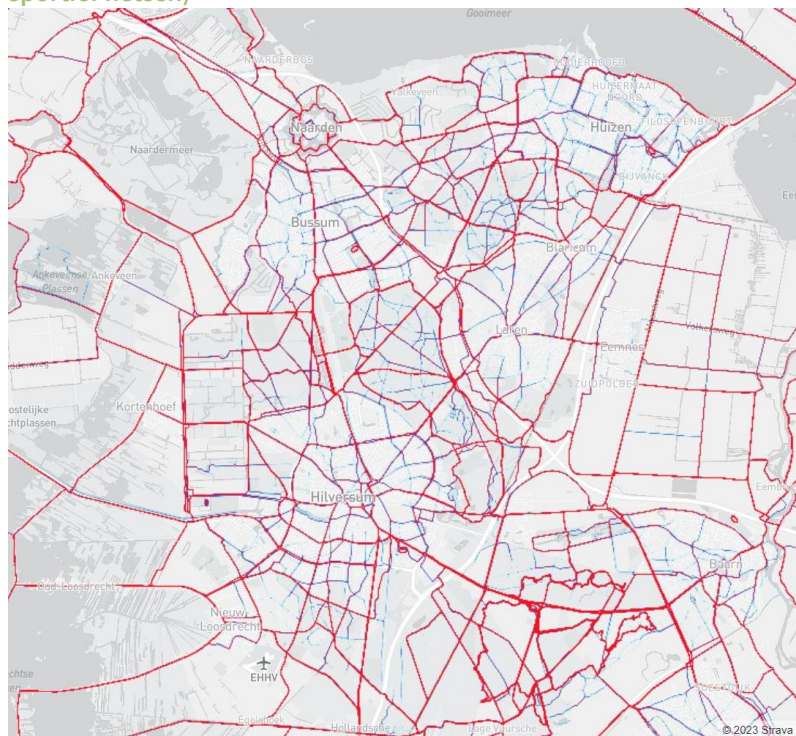
In figuur 2.2 op de volgende pagina is deze heatmap te zien. Hoe roder de lijn, hoe intensiever dit pad wordt gebruikt door gebruikers van Strava. Uit deze heatmap is echter niet goed af te leiden welke lijnen zich in het GNR bevinden. Wel valt op dat er veel donkerrode lijnen te zien zijn. Dat suggereert dat het gebied, zoals getoond op de kaart, intensief wordt gebruikt. Een belangrijke kanttekening is dat een intensief gebruik nog niet per se betekent dat er ook overlast wordt ervaren. De ervaren overlast komt terug in hoofdstuk 3.

Figuur 2.1 Fiets-, wandel-, en rutterroutes in het GNR



² Watersport is bij de activiteiten van de heatmap inbegrepen, maar omdat dit alleen mogelijk is in een klein deel van het noorden van GNR, zal de impact hiervan op de heatmap minimaal zijn.

Figuur 2.2 Strava Heatmap van recreatieve activiteiten (wandelen, fietsen, sportief fietsen)



2.3 Toegangsvoorwaarden GNR; wat mag waar?

In het GNR mogen fietsers en wandelaars naast elkaar recreëren over dezelfde paden. Dat is één van de redenen dat het gebied geliefd maakt voor recreanten. Wat precies de toegangsvoorwaarden zijn, staat in deze paragraaf toegelicht.

2.3.1 Fietsers en wandelaars

Het GNR hanteert dezelfde toegangsvoorwaarden voor fietsers en wandelaars. Voor beide groepen geldt dat fietsen en/of wandelen toegestaan is op wegen, wandel- en fietspaden. Dit betekent dat fietsers dus ook op aangewezen wandelroutes mogen fietsen en visa versa. Op de wegen, wandel- en fietspaden

dienen de wandelaars en fietsers rekening te houden met elkaar en andere gebruikersgroepen. Daarnaast zijn fietsers en wandelaars niet toegestaan op aangegeven ruiters- en menpaden.

Deze toegangsvoorwaarden gelden ook voor sportieve fietsers en wandelaars, zoals mountainbikers. Ook zij zijn toegestaan op wegen, wandel- en fietspaden. Wel dienen mountainbikers zich te houden aan de Gedragscode MTB van de Nederlandse Toer Fiets Unie (NTFU). Hierin staat dat de mountainbiker respectvol en niet verstorend is naar de natuur, en vriendelijk is naar andere recreanten. Daarnaast dienen mountainbikers ook ruimte te maken voor andere recreanten en vaart te minderen bij drukte.

Voertuigen met een gele kentekenplaat zijn ten alle tijden verboden binnen het GNR. Deze voertuigen hebben een te hoge maximum snelheid. Hierbij maakt het niet uit of het voertuig een verbrandingsmotor heeft of elektrisch wordt aangedreven. Dit verbod geldt dus ook voor elektrische speed pedelecs. Bij voertuigen met een blauw kentekenplaat (maximumsnelheid van 25 kilometer per uur) is het verbod wel afhankelijk van de aandrijving. Wanneer deze een verbrandingsmotor heeft, is deze verboden (bijv. brommer of snorfiets). Wanneer deze elektrisch wordt aangedreven is hij wel toegestaan (bijv. e-bike of e-mountainbike) en gelden daar dezelfde toegangsvoorwaarden voor als voor fietsers.

2.3.2 Ruiters en menners

Ruiters en menners zijn welkom op wegen en op de in het veld aangegeven ruiters- en menpaden. Zij zijn dus niet toegestaan op niet-aangegeven wandel- en fietspaden. Daarnaast moeten ruiters en menners in het bezit zijn van een geldig Stichting Goois Natuurreservaat afgegeven vignet. Deze kan tegen een vergoeding gekocht worden in de online webshop van het GNR.

2.3.3 Honden

Voor honden heeft het GNR een specifiek beleid. Per terrein kan dit beleid verschillend zijn. Op bepaalde plekken, zoals ecologische verbindingzones en

rustgebieden, zijn honden altijd verboden. Op andere gebieden kunnen honden onder voorwaarden wel toegestaan zijn. Op de terreinborden kunnen de voorwaarden voor het specifieke gebied worden teruggevonden. Op deze borden staan ook de aanlijnplicht-voorwaarden. Deze kunnen per periode van het jaar verschillen. In het gehele gebied geldt een maximum van drie honden per begeleider, dit om te voorkomen dat grote groepen honden te veel overlast bezorgen en te dominant worden in het gebied.

2.4 Klachten: de aanleiding voor de evaluatie

Vanuit verschillende hoeken ontvangt het Goois Natuurreservaat meldingen over de gebruikerservaring van bezoekers. De meldingen gaan over veel verschillende onderwerpen, van omgevallen bomen tot klachten over mountainbikers. In deze paragraaf wordt er nader gekeken naar het aantal meldingen en de inhoud van de meldingen.

2.4.1 Registratie van klachten

Momenteel heeft het GNR geen sluitend systeem voor de klachtenregistratie. Er is geen specifieke webpagina of contactgegevens waarop alle klachten worden ontvangen. Het GNR heeft wel een algemeen telefoonnummer en emailadres beschikbaar. Op deze manier zou een persoon met een klacht ook de organisatie kunnen bereiken. Het komt ook voor dat bezoekers het personeel in het natuurreservaat direct aanspreken.

Aanvullend hierop kunnen meldingen van misstanden of verstoringen van de natuur kunnen worden gedaan via het landelijke platform www.natuurverstoring.nl. Zij spelen op hun beurt de melding door naar het GNR.

Echter ontbreekt het door deze combinatie van verschillende kanalen wel aan een inzichtelijk overzicht van alle ontvangen klachten. Het GNR verzamelt namelijk niet op een dergelijke manier alle ontvangen klachten. Mede door het

ontbreken van een compleet overzicht is het dus ook niet mogelijk om concrete uitspraken te doen of conclusies te trekken over de ontvangen klachten.

Om toch gevoel te krijgen bij de klachten, is een korte en puur indicatieve analyse gedaan o.b.v. de klachten die een enkele werknemer van het GNR heeft verzameld. Deze werknemer heeft zelf een deel van de ontvangen klachten bijgehouden. Een overzicht van deze klachten is te vinden in tabel 2.1 hieronder.

Het overzicht in de tabel toont een aantal meldingen en het aandeel meldingen dat fiets-gerelateerd is. Hoewel deze tabel dus niet representatief is voor alle klachten ontvangen door het GNR, springt de toename in fiets-gerelateerde klachten er wel uit. In twee jaar tijd is het aandeel voor deze klachten ruim verdubbeld. 2020 is het jaar dat de coronapandemie uitbrak met strenge lockdowns als gevolg. Mede door deze lockdowns werd het in natuurgebieden binnen een korte tijd erg druk. (sportief)fietsen werd ook aanzienlijk populairder onder bezoekers. De groei van het aantal bezoekers en de toename van (sportieve)fietsers is een logische verklaring voor het hogere aantal (fiets-gerelateerde) meldingen in de opvolgende jaren.

Tabel 2.1 Overzicht van bijgehouden meldingen 2020 - 2022

Jaar	2020	2021	2022
Totaal aantal meldingen	210	192	115
Fiets gerelateerd	13	20	20
% Fiets gerelateerd	6%	10%	17%

In het overzicht zijn enkel fiets-gerelateerde klachten terug te vinden. Hiervoor is bewust gekozen omdat dit onderzoek een evaluatie is van het fietsbeleid. Daarnaast waren de klachten over de andere mobiliteiten niet inhoudelijk beschikbaar.

2.4.2 Aard en omvang overlast

Voor dit onderzoek hebben wij inzicht gehad in ongeveer 35 meldingen. Dit waren voornamelijk fiets-gerelateerde meldingen. In deze meldingen wordt vaak gesproken over de snelheid waarmee fietsers wandelaars passeren. Het betreft hoofdzakelijk fietsers met een elektrische fiets, racefiets of mountainbike die frustratie opwekken. Volgens de melding-makers zouden de fietsers verwachten dat de wandelaars en hun eventuele hond aan de kant 'springen'. Als dit te laat gebeurt, zou het regelmatig voorkomen dat de wandelaar of de hond wordt aangereden. Dit kan dan ook leiden tot (verbaal) agressieve discussies.

Het is opvallend dat veel van de melding-makers niet op de hoogte zijn van de toegangsvoorwaarden van het GNR. Vaak is de verwachting dat fietsers niet toegestaan zijn op wandelpaden. Als de toegangsvoorwaarden door het GNR worden medegegeeld, wordt er vaak meegegeven dat dit beleid gewijzigd moet worden. Sowieso voegt een melding-maker naast de klacht over het fietsbeleid vaak ook een klacht toe over de communicatie van de toegangsvoorwaarden van het GNR. Zij klagen vaak dat deze voorwaarden slecht gecommuniceerd worden. Ze zouden ook slecht terug te vinden zijn binnen het natuureservaat.

Een verdere analyse maakt ook duidelijk dat er veel meldingen worden gemaakt over honden. In 2022 werden over dit onderwerp zestien meldingen gemaakt, slechts vier minder dan fiets gerelateerde meldingen. In verhouding tot de andere gebruiksgroepen is dit hoog: één melding over wandelen, tien meldingen over ruitersport. Veel meldingen gaan over loslopende honden. Zij zouden schadelijk zijn voor de natuur. Daarnaast worden ze vaak onvoldoende onder appèl gehouden, terwijl dit wel een toegangsvoorwaarde is voor honden.

Het is belangrijk om een sluitend klachtenregistratie systeem te installeren. Dit kan bijdragen aan essentiële verbeterprocessen. Klachten zijn tegelijkertijd soms erg subjectief en bieden eigenstandig onvoldoende basis voor beleidsrevisie. Vandaar ook dat in deze evaluatie een breder onderzoek onder bezoekers is uitgevoerd.



3 Beleving fietsbeleid

Hoe wordt het huidige fietsbeleid ervaren door gebruikers en beheerders van het Goois Natuurreservaat? Dit hebben we in beeld gebracht door:

- Een enquête onder de gebruikers van de paden en routes in het Goois Natuurreservaat (paragraaf 3.1)
- Verdiepende gesprekken met vertegenwoordigers van gebruikers, van natuurgroepen en met boswachters en beheerders van het Goois Natuurreservaat (paragraaf 3.2)

3.1 Bezoekersbeleving

In de periode van eind februari tot en met halverwege maart is er een enquête uitgezet onder recreanten van het GNR. Via verschillende communicatiekanalen en klankbordgroepleden is de enquête verspreid. In totaal hebben 1970 unieke respondenten de vragenlijst ingevuld. Omdat respondenten over meerdere categorie vragen hebben beantwoord, zijn er in totaal 2.500 reacties op de verschillende categorieën. Het aantal reacties per categorie is als volgt:

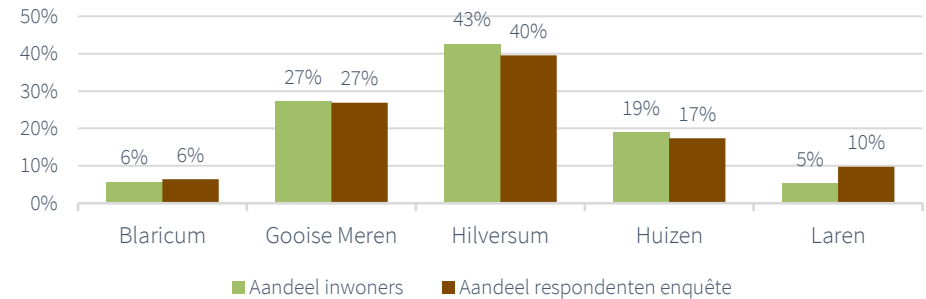
- Sportief fietsen: 533 reacties
- Gewoon fietsen: 776 reacties
- Wandelen: 1060 reacties
- Paardensport: 131 reacties

Dit is ruim voldoende om betrouwbare uitspraken te doen, ook voor de categorie paardensport. Hoewel de respons daar lager is, betreft dit toch minimaal ca. 15% van de bij het GNR bekende ruiters (met een kaart).

Van alle respondenten hebben 1429 respondenten aangegeven woonachtig te zijn in één van de vijf gemeenten waar de natuurgebieden van GNR liggen (Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen en Laren). De herkomst van de respondenten blijkt mooi verdeeld over deze vijf gemeenten; het aandeel

respondenten is vergelijkbaar met het aandeel inwoners in het hele gebied, zie figuur 3.1.

Figuur 3.1 Vergelijking aandeel respondenten en inwoners uit de GNR-gemeenten



Daarnaast heeft van het totaal aantal respondenten 3% aangegeven niet te willen delen waar ze woonachtig zijn en komt 23% van buiten de 5 gemeenten behorend tot het GNR. Het merendeel van de respondenten van buiten het GNR komt uit de omliggende gemeenten (o.a. Amsterdam/Weesp, Soest, Almere, Baarn, Wijdemeren, Utrecht).

Tevredenheid

Over het algemeen zijn recreanten erg tevreden over de ervaring in het GNR. Voor alle activiteiten geldt dat een 8 het meest voorkomende rapportcijfer is. Het gemiddelde is met een 8,4 het hoogst voor sportief fietsen. Ook wandelen en gewoon fietsen scoren erg hoog, met respectievelijk een 8,1 en een 8. Vergeleken met andere soortgelijke onderzoeken zijn de cijfers aan de hoge kant. Dat geldt echter niet voor de paardensporters; zij geven hun rijervaring gemiddeld een 6,7, opvallend lager dan voor de overige categorieën.

En hoewel de huidige situatie dus hoog wordt gewaardeerd, zien we dat het merendeel van de recreanten aangeeft dat hun bezoekervaring verbeterd kan

worden. De meest aangevinkte maatregelen onder respondenten zijn (in volgorde van belangrijkheid)³:

- Als er in meer/alle gebieden een aanlijnplicht voor honden bestaat
- Als fietspaden niet meer toegankelijk zijn voor sportieve fietsers
- Als wandelpaden niet meer toegankelijk zijn voor sportieve fietsers
- Als er meer gehandhaafd wordt op de gebruikers- en toegangsregels
- Als er meer specifieke paden worden aangelegd voor fietsers en de paardensport en zo de drukte wordt gespreid
- Als er meer onderhoud plaatsvindt ter verbetering van paden en het behoud van natuur (geldt alleen voor paardensporters)

Als antwoord op de (zelfde) vraag of er nog aanbevelingen zijn om de bezoekervaring te verbeteren, geven de sportieve fietsers het vaakst aan helemaal tevreden te zijn met de huidige situatie (36%), gevolgd door gewone fietsers (23%) en wandelaars (17%). Van de ruiters en menners is 0% tevreden met de huidige situatie.

Gebruik paden en routes

Verschillende type gebruikers maken gebruik van verschillende type paden. Zo maken sportieve fietsers het meest gebruik van half-verharde paden, gevolgd door verhard en onverhard (nagenoeg gelijk). Gewone fietsers maken het meest gebruik van half-verhard of verhard en nauwelijks van onverharde paden. Wandelaars daarentegen maken het meest gebruik van onverharde paden (het overgrote merendeel gebruikt dit regelmatig tot vaak).

Het gebruik van routes (zowel officiële routes ontwikkeld door het GNR als officieuze routes ontwikkeld door apps/andere gebruikers) verschilt ook. Zowel wandelaars als gewone fietsers maken nauwelijks gebruik van routes (dit geldt voor zowel officiële én officieuze routes). Zo zegt 79% van de wandelaars nooit tot incidenteel een route te gebruiken. Onder gewone fietsers is dit 77%.

³ De meest aangevinkte maatregelen in volgorde van belangrijkheid zijn de maatregelen die óf in meerdere categorieën sterk naar voren komen, óf binnen één categorie zeer vaak is aangevinkt.

Sportieve fietsers maken iets vaker gebruik van routes. 65% van de sportieve fietsers geven aan niet tot nauwelijks gebruik te maken van officiële routes. Echter geeft 48% van de sportieve fietsers aan regelmatig tot vaak gebruik te maken van officieuze routes, ontwikkeld door apps of andere gebruikers.

Hiermee lijkt het erop dat het merendeel van de bezoekers in het GNR géén gebruikmaakt van routes (m.u.v. sportieve fietsers). Echter, wij verwachten dat dit erop duidt dat men niet bewust een route volgt. Omdat veel van de bezoekers vaker terugkomen en in de buurt wonen, verwachten wij dat men het gebied goed kent en ze geen route nodig hebben om zich te oriënteren in het gebied. Zij volgen hun eigen (uitgestippelde) wandeling of fietstocht. Mogelijk loopt men, zonder het bewust door te hebben, wel over een officiële dan wel officieuze route.

Drukbeleving is aanzienlijk

▪ Drukt in regio's Midden en Zuid

Over het algemeen geldt dat de meeste recreanten de drukte op de paden beoordelen als niet rustig/niet druk in de deelgebieden van het GNR. Figuur 3.2 geeft per categorie gebruikers en per deelgebied de percentages weer van respondenten die aan hebben gegeven het (heel) rustig te vinden t.o.v. de respondenten die hebben aangegeven het (heel) druk te vinden. Wat opvalt is dat de deelgebieden Midden en Zuid vaker als (heel) druk worden ervaren dan als (heel) rustig. Voor Noord is dat vaker in evenwicht.

Als we naar de gewone fietser kijken zien we bijvoorbeeld dat 2,5 keer zoveel fietsers zeggen het (heel) druk te vinden in regio Midden t.o.v. fietsers die het (heel) rustig vinden. Voor regio zuid is dat zelfs 3 keer zoveel. Voor de sportieve fietser is dat respectievelijk 1,5 en 1,6 keer zoveel.

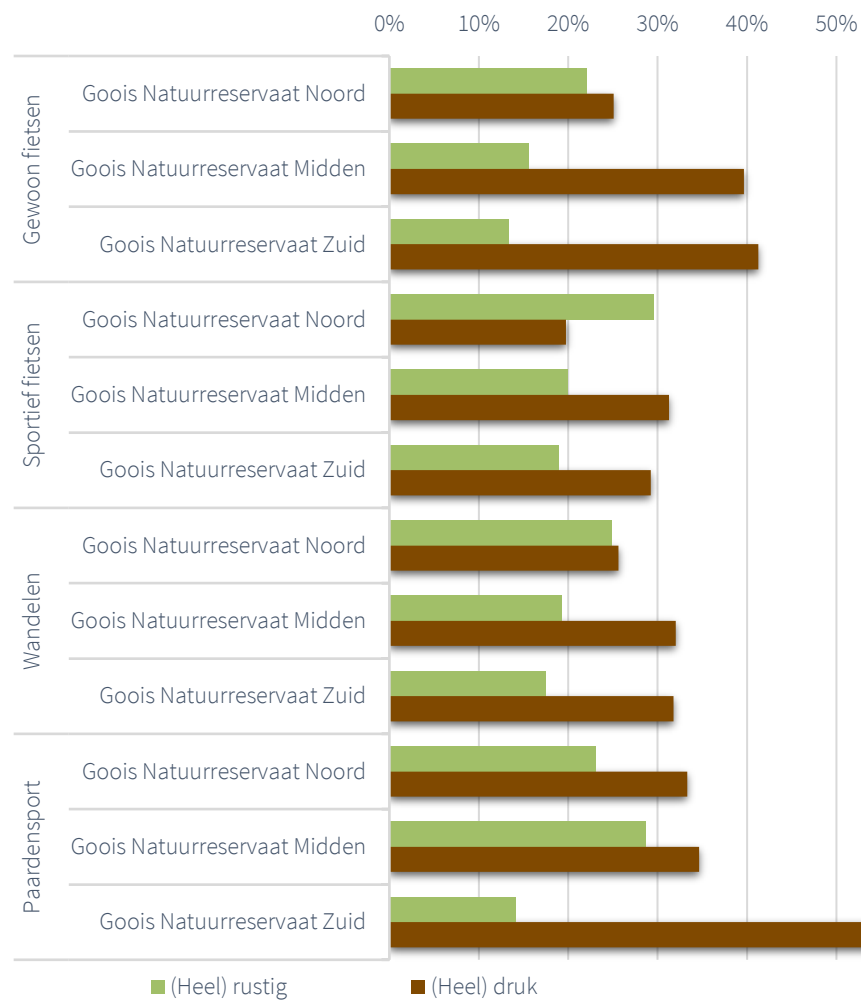
Figuur 3.2 Drukbeleving: (heel) rustig t.o.v. (heel) druk weergegeven per categorie gebruikers en per deelgebied. NB 'niet rustig/niet druk' en 'weet ik niet' buiten beschouwing gelaten.

Categorie: gewoon fietsen, N = variërend per deelgebied van 652 tot 736

Categorie: sportief fietsen, N = variërend per deelgebied van 496 tot 521

Categorie: wandelen, N = variërend per deelgebied van 806 tot 915

Categorie: paardensport, N = variërend per deelgebied van 78 tot 101



▪ **Vermijden drukte**

De recreanten geven aan weleens een van de deelgebieden en/of specifieke natuurgebieden van het GNR te ontwijken als gevolg van drukte, voornamelijk in het weekend, zoals bijvoorbeeld zondagmiddag.

Overlast als gevolg van drukte is beperkt

Figuur 3.3 geeft per categorie gebruikers en per deelgebied de percentages weer van respondenten die aan hebben gegeven geen/incidenteel overlast te ervaren t.o.v. de respondenten die hebben aangegeven regelmatig/vaak overlast te ervaren. Wat opvalt is dat het aantal recreanten dat regelmatig of vaak overlast ervaart, als gevolg van drukte, beperkt is. Dit geldt zeker voor de gebruikersgroepen gewoon fietsen, sportief fietsen en wandelen. Waar gebied Midden en Zuid als drukke gebieden worden bestempeld door deze gebruikersgroepen, zien we dat bijna 3,5 keer zoveel gewone fietsers en bijna 6 keer zoveel sportieve fietsers geen of slechts incidenteel overlast ervaren t.o.v. het aantal fietsers dat regelmatig of vaak overlast ervaren.

Binnen de paardensport zien we dat de ervaren overlast een ander beeld laat zien. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat het aantal respondenten lager is (tussen de 78 tot 100, variërend per deelgebied) en de antwoorden daarom indicatief zijn.

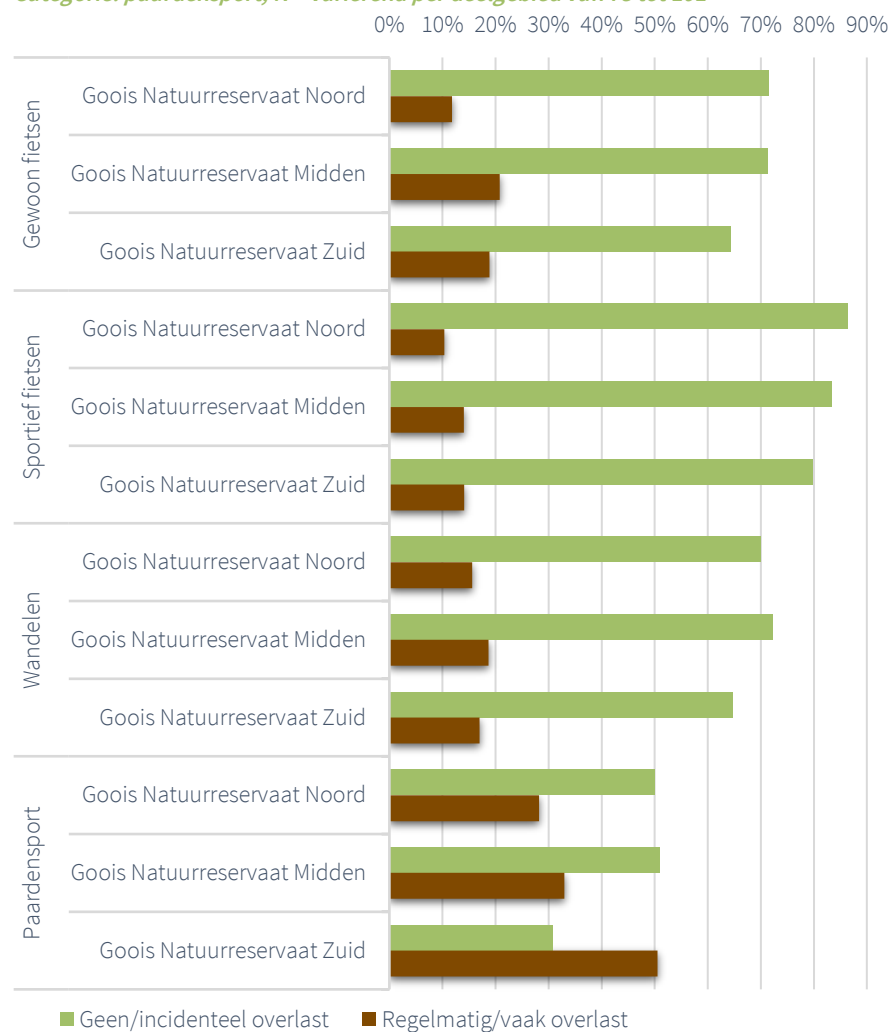
Figuur 3.3 Overlast als gevolg van drukte: geen/incidenteel overlast t.o.v. regelmatig/vaak overlast weergegeven per categorie gebruikers en per deelgebied. NB 'weet ik niet' is buiten beschouwing gelaten.

Categorie: gewoon fietsen, N = variërend per deelgebied van 652 tot 736

Categorie: sportief fietsen, N = variërend per deelgebied van 496 tot 521

Categorie: wandelen, N = variërend per deelgebied van 806 tot 915

Categorie: paardensport, N = variërend per deelgebied van 78 tot 101



Wandelaars ervaren overlast op onverharde paden

Het aantal wandelaars dat regelmatig tot vaak onverharde paden gebruikt, lijkt relatief vaker overlast te ervaren dan wandelaars die slechts incidenteel of nooit onverharde paden gebruiken (zie tabel 3.1). Let op: dit is indicatief. Dit zien we alleen bij de gebruikersgroep wandelaars en kan te maken hebben met de (gemarkeerde) wandelroutes die zijn uitgezet, vooral over onverharde paden, waarbij de suggestie wordt gewekt dat deze routes alleen voor wandelaars toegankelijk zijn, wat dus niet het geval is volgens de huidige toegangsvoorwaarden.

Tabel 3.1 Het percentage gebruikers dat aan heeft gegeven regelmatig of vaak overlast te ervaren. Uitgesplitst naar gebruik onverharde paden en regio.

Nooit/incidenteel gebruik van onverharde paden is een relatief kleine groep respondenten, daarom indicatief.

	Regio Noord	Regio Midden	Regio Zuid
Gaat regelmatig/vaak over onverharde paden	16%	20%	17%
Gaat nooit/incidenteel over onverharde paden	9%	8%	14%

Vormen van overlast

Aan de respondenten die hebben aangegeven overlast te ervaren, is gevraagd welke vormen van overlast zij meestal ervaren. In figuur 3.4 is de top-3 genoemde vormen weergegeven per gebruikersgroep. Opvallend is dat overal 'overlast van andere gebruikersgroepen' op de eerste plek staat. Ook verstoring van het rijgedrag (bijv. uitwijken) staat bij zowel paardensport, wandelen, als sportief fietsen in de top 3.

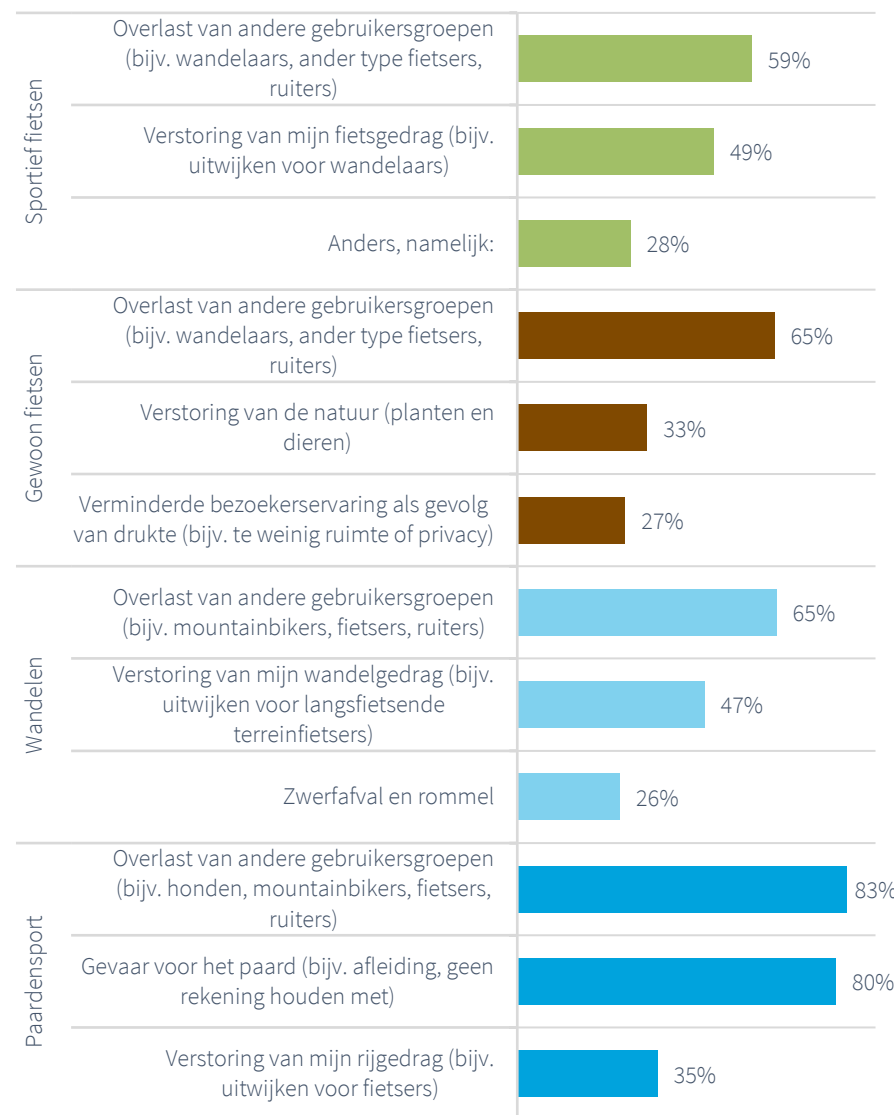
Dagen en momenten

Deze overlast wordt door het overgrote merendeel in het weekend ervaren. Ook op speciale gelegenheden wordt er meer overlast ervaren.

De meeste overlast wordt begin van de middag ervaren, tussen 12 en 15 uur.

Ook daarvoor (tussen 10 – 12 uur) en daarna (tussen 15 – 18 uur), wordt nog relatief veel overlast ervaren. De minste overlast wordt vroeg in de ochtend en begin van de avond ervaren. Dit geldt voor alle gebruikersgroepen. We zien dus dat er met name sprake is van een piekbelasting in tijd en geen structurele overlast. Doordeweeks is namelijk nauwelijks sprake van ervaren overlast.

Figuur 3.4 Top 3 vormen van overlast per gebruikersgroep



Overlast door gebruikersgroepen

Wanneer we doorvragen op deze overlast door andere gebruikersgroepen, zien we dat de gebruikersgroep die de overlast veroorzaakt, verschilt per type gebruiker. Zo hebben sportieve fietsers veel last van wandelaars, hebben wandelaars veel last van sportieve fietsers en deels ook van gewone fietsers (elektrische of gewone fiets). Zij hebben op hun beurt juist weer last van sportieve fietsers. Tot slot geven de paardensporters aan overlast te ervaren van voornamelijk sportieve fietsers, maar ook van wandelaars. Kortom, gebruikersgroepen ervaren overlast van elkaar. Het gaat dan met name over onderlinge conflicten, onbegrip naar elkaar, geen rekening met elkaar houden en elkaar (opzettelijk) verhinderen. Onderstaande quote van een van de respondenten illustreert dit:

“Meestal gaat het om onbegrip en intolerantie. Groepen vinden van elkaar dat ze fout zijn, ergens niet mogen komen / lopen of fietsen terwijl het er op neer komt dat iedereen wat meer rekening met elkaar moet houden. Ik word op de fiets vaak onterecht door wandelaars er op gewezen dat ik daar niet mag fietsen en hetzelfde gebeurt wanneer ik met de hond loop. Dan roepen fietsers mij toe dat het een fietspad is en je er niet zou mogen lopen met een hond (aangelijnd). Onduidelijkheid maar vooral onwetendheid omtrent de regels, in combinatie met eigenbelang, zorgt vaak voor onbegrip.”

Daarnaast zijn ook de honden van andere bezoekers een groot punt van overlast voor alle gebruikersgroepen. Het gaat hier dan met name over loslopende honden.

Toegangsvoorwaarden

Het overgrote merendeel van de respondenten denkt (redelijk) goed op de hoogte te zijn van de toegangsvoorwaarden van het GNR. Slechts 8% tot 10% van de fietsers en wandelaars erkent niet op de hoogte te zijn van de toegangsvoorwaarden. Van de paardensporters geeft zelfs bijna iedereen (99%) aan (redelijk) goed op de hoogte te zijn van de toegangsvoorwaarden.

Hoewel het overgrote deel van de respondenten dacht de toegangsvoorwaarden te kennen, blijkt dat dit niet altijd correct is.

- **Sportief fietsen**
 - 15% verwacht foutief dat het toegestaan is om te fietsen op ruiters- en menpaden. Ook verwacht 25% dat wandelen op deze paden mag, terwijl dit niet is toegestaan.
 - Daarnaast denkt 38% van de fietsers dat zij niet mogen fietsen op wandelpaden, terwijl dit wel mag. Ook denkt 9% dat wandelaars niet welkom zijn op fietspaden terwijl zij wel welkom zijn.
- **Gewoon fietsen**
 - 13% verwacht foutief dat het toegestaan is om te fietsen op ruiters- en menpaden. Ook verwacht 38% dat wandelen op deze paden mag, terwijl dit niet is toegestaan.
 - Daarnaast denkt 61% van de fietsers dat zij niet mogen fietsen op wandelpaden, terwijl dit wel mag. Ook denkt 8% dat wandelaars niet welkom zijn op fietspaden terwijl zij wel welkom zijn.
- **Wandelen**
 - 10% verwacht foutief dat het toegestaan is om te fietsen op ruiters- en menpaden. Ook verwacht 29% dat wandelen op deze paden mag, terwijl dit niet is toegestaan.
 - Daarnaast denkt 47% van de wandelaars dat fietsers niet mogen fietsen op wandelpaden, terwijl dit wel mag. Ook denkt 8% dat wandelaars niet welkom zijn op fietspaden terwijl zij wel welkom zijn.
- **Paardensport**
 - 13% verwacht foutief dat het toegestaan is om te fietsen op ruiters- en menpaden. Ook verwacht 26% dat wandelen op deze paden mag, terwijl dit niet is toegestaan.
 - Daarnaast denkt 50% van de paardensporters dat fietsers niet mogen fietsen op wandelpaden, terwijl dit wel mag. Ook denkt 17% dat wandelaars niet welkom zijn op fietspaden terwijl zij wel welkom zijn.

- Tot slot denkt 7% dat zij wel een paardensport mogen beoefenen buiten de aangewezen ruiters- en menpaden terwijl dit verboden is.

Mogelijke oplossingen

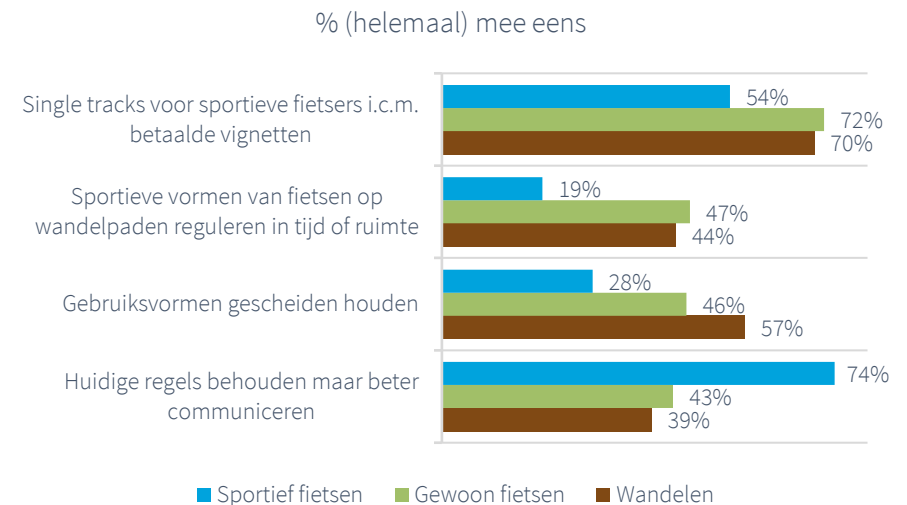
In natuurgebieden in den lande gelden er verschillende regels om een fietservaring prettiger, veiliger en natuurvriendelijker te maken. Van een aantal bestaande maatregelen die elders in Nederland gelden, is de mening van de respondenten gepeild.

- **Huidige regels behouden maar beter communiceren**
 - Het overgrote merendeel van de sportieve fietsers (74%) vindt dat de huidige regels prima zijn, maar beter gecommuniceerd moeten worden.
 - 43% van de gewone fietsers en 40% van de wandelaars vindt dat de regels prima zijn maar beter moeten worden gecommuniceerd.
- **Gebruiksvormen gescheiden houden**
 - Een meerderheid van de gewone fietsers (46%) en wandelaars (57%) is voorstander om de verschillende gebruikersgroepen gescheiden te houden.
 - Slechts 29% van de sportieve fietsers is hier voorstander van, 49% is tegen het gescheiden houden van gebruiksvormen.
- **Sportieve vormen van fietsen op wandelpaden reguleren in tijd of ruimte**
 - Ongeveer een derde van de gewone fietsers (31%) en wandelaars (33%) zijn tegen een dergelijke regulatie. Tegelijk vindt nog steeds 47% van de gewone fietsers en 44% van de wandelaars dit wel een goed idee.
 - Sportieve fietsers hebben hier een sterkere mening over, 63% van de sportieve fietsers is tegen een dergelijke regulatie. Slechts 18% vindt dit wel een goed idee.
- **Single tracks voor sportieve fietsers i.c.m. betaalde vignetten**

- Een ruime meerderheid van de gewone fietsers (71%) en wandelaars (70%) en ongeveer de helft (55%) van de sportieve fietsers is hier voorstander van. Tegelijkertijd ziet 28% van de sportieve fietsers dit niet zitten.

In onderstaand figuur is voor de 4 oplossingen weergegeven in hoeverre de respondenten, per categorie, het (helemaal) eens zijn.

Figuur 3.5 Percentage (helemaal) mee eens per mogelijke oplossing, weergegeven voor sportief fietsen, gewoon fietsen en wandelen

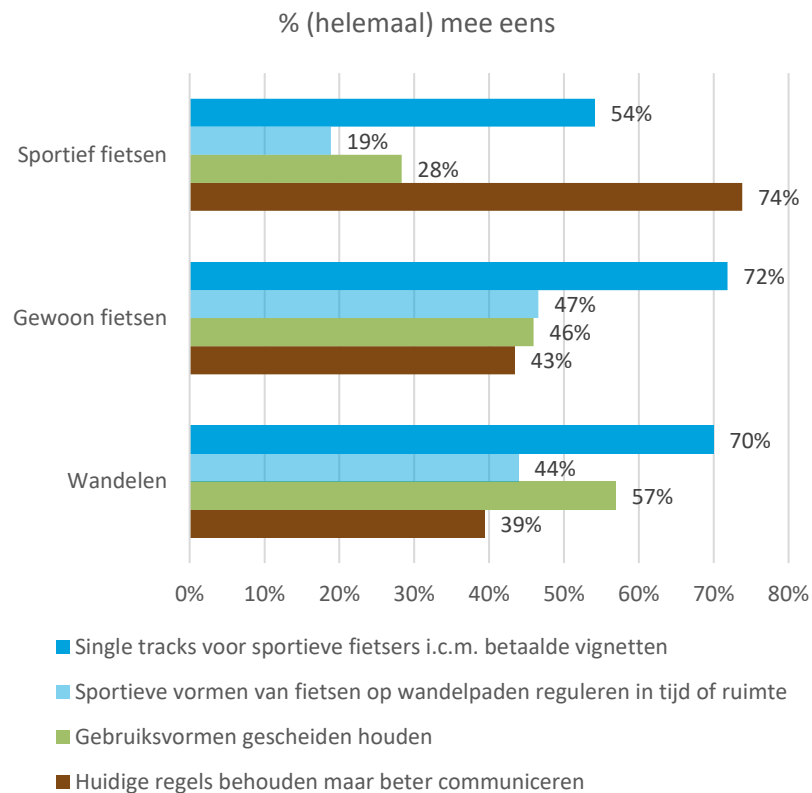


Wat valt op?

Opvallend is dat alle drie de gebruiksgroepen vooral 'single tracks in combinatie met vignetten' als een goede oplossing zien. Er zijn ook verschillen tussen de gebruiksgroepen. Dat is vooral in figuur 3.6 goed te zien, waar de vraag 'in hoeverre men het eens / oneens is' per categorie gebruikers is weergegeven. Hierdoor wordt visueel duidelijk dat vooral sportieve fietsers het meeste heil zien in (betere) communicatie bij gelijkblijvende regels. Dat geldt juist niet voor de wandelaars en fietsers. Zij pleiten juist voor aanvullende

maatregelen die gericht zijn op het scheiden van gebruiksgroepen, regulering in ruimte of tijd of de aanleg van single tracks.

Figuur 3.6 Per categorie gebruikers het percentage (helemaal) mee eens weergegeven voor de verschillende bestaande maatregelen.



3.2 Gesprekken met beheerders en gebruikers GNR

Om een beeld te krijgen hoe het huidige fietsbeleid wordt ervaren door beheerders van het GNR hebben we twee groepsgesprekken gevoerd en enkele individuele gesprekken.

3.2.1 Beleving van gebruikersgroepen

Op 2 februari 2023 spraken we met vertegenwoordigers van gebruikersgroepen uit de Klankbordgroep Gebruikers Natuurterreinen GNR. Bij dit gesprek waren vier vertegenwoordigers aanwezig vanuit de Beheervrijwilligers GNR, de Nederlandse Tour Fiets Unie (NTFU), de Fietsersbond en Vereniging Vrienden van het Gooi. Op 3 februari is gesproken met een vertegenwoordiger van de ruiters en menbers vanuit de KNHS (Koninklijke Nederlandse Hippische Sportfederatie). Op 16 maart is ook met een vertegenwoordiger van de Sticht Gooise Wandelsport Bond (SGWB) gesproken over het fietsbeleid in het GNR.

Huidige beleid

De aanleiding voor deze evaluatie wordt herkend door de gebruikersgroepen. De vertegenwoordigers benoemen onder andere de toenemende populariteit van het fietsen en de snelle ontwikkeling van de verschillende fietsvormen. Ook is de toenemende drukte in de natuur en recreatiegebieden door meerdere vertegenwoordigers genoemd.

Er wordt vanuit de fietsers wel benadrukt dat de vrijheid, dat het huidige beleid biedt voor de fietser, hoog gewaardeerd wordt en er met name sociale conflicten zijn tussen gebruikersgroepen die zich niet aan de gedragsregels houden. Verder wordt er gezegd dat er vanuit de Gooise verenigingen geen behoefte is aan een single track i.v.m. de kosten voor de aanleg en het onderhoud, en de aanzuigende werking dat een track volgens hen kan hebben in de nabijheid van Amsterdam.

Momenteel wordt overal gemountainbiked, ook incidenteel op ruiterspaden, terwijl dit daar niet is toegestaan. Er wordt aangegeven dat het legaliseren van

mountainbiken op ruiterpaden onwenselijk is. Dit is volgens de vertegenwoordiger vanuit de KNHS op de Veluwezoom het geval op zogenaamde combi-paden, en verre van ideaal aangezien beide gebruikersgroepen verschillende bodemwensen hebben.

Knelpunten

- Onduidelijk fietsbeleid en communicatie
Het is volgens de gebruikers onduidelijk welk fietsbeleid er wordt gevoerd. De toegangsregels zijn slecht vindbaar op de website van het GNR. Ook in het al versnipperde gebied is het onduidelijk aangegeven wat waar wel en niet is toegestaan. Men weet niet dat de paden gedeeld moeten worden en gaan met een verkeerde verwachting het gebied in. Dit zorgt volgens de vertegenwoordigers voor irritatie en sociale conflicten.
- (commerciële) Groepen
Volgens de gebruikers wordt er steeds vaker in grotere groepen gefietst. Grote, vaak commerciële, groepen racefietsers, gravelbikers en mountainbikers trekken de natuur in. Bij sociale conflicten in het GNR denken de gebruikers dat de groeps grootte hier een belangrijke rol in speelt.

Kansen

- Commercieel gebruik verbieden
Als mogelijke kans benoemen de vertegenwoordigers het verbieden van commercieel gebruik om de grote commerciële groepen tegen te gaan. Dit zou al veel sociale conflicten tegengaan.
- Rechten en plichten communiceren
Daarnaast wordt het opzetten van een communicatieplan in het gebied als mogelijke kans gezien. Met dit communicatieplan kunnen gebruikers worden voorgelicht over hun rechten en plichten en over de gedragsregels die gelden in het gebied, om meer begrip voor de ander te creëren.
- Natuurlijke zonering stimuleren
Er vindt, door de toenemende drukte, al een soort natuurlijke zonering plaats. Wandelaars die niet meer in het weekend vroeg in de ochtend gaan

wandelen, maar dit later op de dag doen wanneer er minder fietsers zijn, en visa versa. Hier kan volgens de gebruikersgroepen op ingespeeld worden middels communicatie of een 'druktemeter' waarmee bezoekers in real-time kunnen zien hoe druk het gebied is.

3.2.2 Beleving van beheerders

Op 16 februari 2023 spraken we met verschillende interne medewerkers van het GNR.

Huidige beleid

De aanleiding voor de evaluatie van het fietsbeleid wordt herkend. Zowel de boswachters in het veld, als het secretariaat geven aan meer klachten te krijgen van sociale conflicten (botsingen tussen verschillende gebruikersgroepen). De evaluatie roept echter ook vragen op bij de aanwezigen. Wat is de rol van het GNR? Wat moet het GNR faciliteren en wat moet het GNR voorop stellen, recreatie of natuurbescherming? Er werd geopperd om bij een eventuele herijking van het beleid terug te gaan naar de basis, de statuten van het GNR, en vandaaruit, indien nodig, het beleid bij te stellen. Dit om, enerzijds het beleid duidelijk te kunnen communiceren, en anderzijds een gefundeerd beleid te kunnen voeren. Ook wordt het grootste voordeel van het huidige beleid benoemd: de vrijheid voor de recreanten om te gaan en staan waar ze willen. Dit is gemeengoed geworden en wanneer er beperkingen opgelegd worden kan dit voor weerstand zorgen.

Knelpunten

De aanwezigen benoemden de volgende knelpunten:

- Veel verschillende gebruikersgroepen
Er zijn veel verschillende soorten gebruikers in het GNR. Ook is 'de fietser' niet meer eenduidig en is er inmiddels onderscheid te maken tussen woon-werkverkeer op normale fiets of e-bike, recreatief fietsen op een normale fiets, recreatief fietsen op een e-bike, (e-)MTBs, en (e-)gravelbikes. Al deze gebruikers hebben hun eigen behoeften, snelheden en belangen.

Daarnaast delen deze fietsgebruikers de paden veelal met wandelaars (wat tegenwoordig ook een diverse groep is).

- Onduidelijke communicatie

Zowel binnen de organisatie van het GNR, als voor de bezoeker aan het gebied, is het vaak nog onduidelijk wat wel en wat niet is toegestaan. De toegangsvoorwaarden worden niet goed genoeg gecommuniceerd en ook het achterliggende beleid, de 'waarom' achter de toegangsvoorwaarden, is veelal onbekend.

- Drukke

Inwonersaantallen nemen toe en daarmee ook de drukte in de natuur- en recreatiegebieden. Deze toenemende drukte zorgt ook in het GNR dat de verschillende gebruikersgroepen steeds vaker met elkaar in botsing komen of overlast ervaren.

- Groepen

Er wordt veel in groepen gerecreëerd (zowel door wandelaars, als recreatieve fietsers en sportieve fietsers). Medewerkers zien ook een toename van groeps grootte onder de sportieve fietsers. Dit vergroot, verwachten ze, ook de overlast die wordt ervaren door andere gebruikersgroepen.

Kansen

Tijdens het groepsgesprek zijn meerdere kansen genoemd om de knelpunten in het fietsbeleid te verhelpen. Voor veel van deze kansen klonk echter al snel een tegengeluid:

- Het aanleggen van een MTB singletrack.
 - Een MTB-track heeft volgens de aanwezigen een aanzuigende werking, dit is ongewenst.
 - Het aanleggen van een MTB-track is een forse investering en vergt veel onderhoud waar ook geld en mankracht voor nodig is.
- Het invoeren van een tijdslot voor (sportieve) fietsers buiten de fietspaden.
 - Dit wordt volgens de aanwezigen een grote uitdaging voor de handhaving.

- Veel woon-werkverkeer gaat volgens de aanwezigen ook gedeeltelijk over de kleinere paden. Het is onmogelijk om die groep buiten het tijdslot te weren.
- Limiteren van fietsgebruik door locatiezonering.
 - Als fietsgebruik gelimiteerd wordt, moet er volgens de aanwezigen ook eenduidigheid worden gecreëerd in het andere beleid. Dan moet bijvoorbeeld ook het evenementenbeleid worden herzien.

De enige kans die werd benoemd zonder tegengeluid was het verbeteren van de communicatie. Het duidelijk communiceren van de toegangsvoorwaarden, gebruikers wijzen op de omgangsnormen en expliciet gebruikers oproepen respect te hebben voor andere gebruikers in het gebied, zagen de aanwezigen als een kans.



4 Fietsen in cijfers: trends, effectstudie en benchmark

In dit hoofdstuk staan de cijfers centraal. We geven een overzicht van de trends en ontwikkelingen (paragraaf 4.1), we presenteren de resultaten van een desk studie over de effecten van fietsen op de leefomgeving en fietsbeleving (paragraaf 4.2). Tevens staan in dit hoofdstuk de resultaten van een benchmark van voorbeeldgebieden; hoe elders in Nederland wordt omgegaan met verschillende gebruikers en hoe hun fietsbeleid is vormgeven (paragraaf 4.3).

4.1 Trends en ontwikkelingen

In deze paragraaf wordt aandacht besteed aan trends en ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de toekomstige gebruikerservaring op paden van het GNR. Dit overzicht is een beknopte versie van het gedetailleerde overzicht in bijlage 2. De informatie is verzameld uit verschillende bronnen, waarvan een overzicht kan worden gevonden in bijlage 1.

4.1.1 Trends recreatie

- **Buitenrecreatie blijft ongekend populair.** Steeds meer mensen zoeken de natuur op. De activiteiten in de natuur zijn steeds diverser, maar een belangrijk motief is sporten. Zo is de laatste jaren de verkoop van mountainbikevignetten toegenomen. Er is ook een verschuiving van sporten indoor (in een sporthal) naar sporten buiten waar te nemen.
- **Recreatieve fietsers maken steeds vaker een fietstocht.** Vooral personen met een elektrische fiets gaan vaker op pad dan vroeger: minimaal één keer per week.
- **Het recreatief fietsen in Nederland wordt steeds beter gewaardeerd.** Voor de komende jaren valt er vooral winst te behalen op extra veiligheid en comfort en het aantal en type weggebruikers op fietspaden en wegen.

- **De individualisering van de maatschappij zet zich ook door in de sport.** Steeds vaker gaan mensen alleen recreatief wandelen en fietsen.
- **Het aandeel van de e-bike blijft groeien.** In 2021 was het marktaandeel van de e-bike 52%. Met deze groei zal bezoekerservaring binnen het GNR veranderen. E-bikes gaan doorgaans sneller en de actieradius van de recreant wordt groter. Daarnaast stellen bezoekers met een e-bike andere kwaliteitseisen aan het bezoek dan bezoekers met een gewone fiets.
- **Ook de gravelbike doet blijvend zijn intreden.** Gravelaars blijven liever op de normale fietspaden dan op de mountainbikepaden. Tegelijkertijd is 'in 't wild fietsen' bij hen wel geliefd. Hiermee vormen ze een extra toevoeging tot het lijstje van snelle en sportieve fietsers op het fietspad of door de natuur.
- **Tijdens de coronapandemie is het aantal hondeneigenaren gestegen.** Dit verhoogt de drukte van honden op straat en in recreatiegebieden.

4.1.2 Trends natuur

- **De gemiddelde kwaliteit van natuur in Nederland is onvoldoende en moet verbeteren.** Slechts 38% van 'alle' areaal landnatuur is van vrij hoge of hoge kwaliteit, en ruim 60% is van een vrij lage of lage kwaliteit. Ook binnen het GNR speelt de afnemende kwaliteit van de natuur, met name door de gevolgen van stikstofdepositie, een grote rol. In de Beheervisie Goois Natuurreservaat 2021 is vastgesteld hoe binnen het GNR de komende 12 jaar wordt aangekeken tegen de bescherming en het beheer van de natuur. Speerpunten in deze visie zijn de optredende gevolgen van en adaptie op klimaatverandering, de verbetering van de biodiversiteit, de milieukwaliteit en de druk van recreatie op natuur.
- **De waarde die burgers hechten aan het behoud van natuur neemt toe.** Tegelijk neemt de tevredenheid over de natuurkwaliteit af en neemt de steun voor maatregelen voor natuurbehoud toe. Hiervoor worden natuurorganisaties in natuurgebieden gezien als hoofdverantwoordelijke.
- **Verstoring van de natuur door recreanten vindt veel vaker plaats.** Dat komt door drukte (toenemend aantal bezoekers) op de inmiddels goed

ontsloten routes en paden. Verstoring vindt plaats door loslopende honden, mensen die van de paden afgaan, geluidsoverlast en zwerfvuil.

4.1.3 Toekomstige ontwikkelingen

- **Het inwoneraantal in de gemeenten rondom het GNR zal tot 2030 met ongeveer 5% toenemen.**
Momenteel wonen er ca. 215.500 personen in de gemeenten Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen en Laren. In 2030 zal dit aantal met 4,6% gegroeid zijn, volgens het CBS. Vooral voor de gemeente Hilversum wordt een sterke toename verwacht met 10% groei. Gezien het aantal woningbouwplannen zou dit nog een onderschatting kunnen zijn. De verwachting is dat toekomstige inwoners zullen zorgen voor toenemende drukte in natuurgebieden.
- **In de bredere omgeving wordt ook een sterke groei in inwoneraantallen verwacht.** In Amsterdam zal het inwoneraantal tot 2030 met ruim 12% groeien, ofwel 105.000 inwoners. In de regio Almere-Lelystad wordt zelfs een sterkere groei verwacht. Tot 2030 zal het inwoneraantal van de provincie Flevoland met ruim 18% groeien, ofwel 54.000 inwoners. Hoewel deze inwoners op verdere afstand van het GNR leven, kan wel worden verwacht dat een deel van deze inwoners ook zullen recreëren in het GNR. Dit zal de druk op het GNR naar verwachting verder laten toenemen.
- **Het is de verwachting dat het toerisme in de regio de komende jaren zal groeien.** De voorspellingen voor de mate van groei zijn variërend. Echter zijn er recent veel inspanningen gedaan om toeristische ontwikkelingen te stimuleren waardoor groei wel verwacht wordt. Het GNR zou dus in de toekomst rekening moeten houden met een potentiële toename van toeristische bezoekers. De omvang van de toename van het aantal gasten (binnenlands en buitenlands) betreft landelijk gezien 41%⁴

⁴ Perspectief 2030, NBTC, 2019.

4.2 De effecten van fietsen

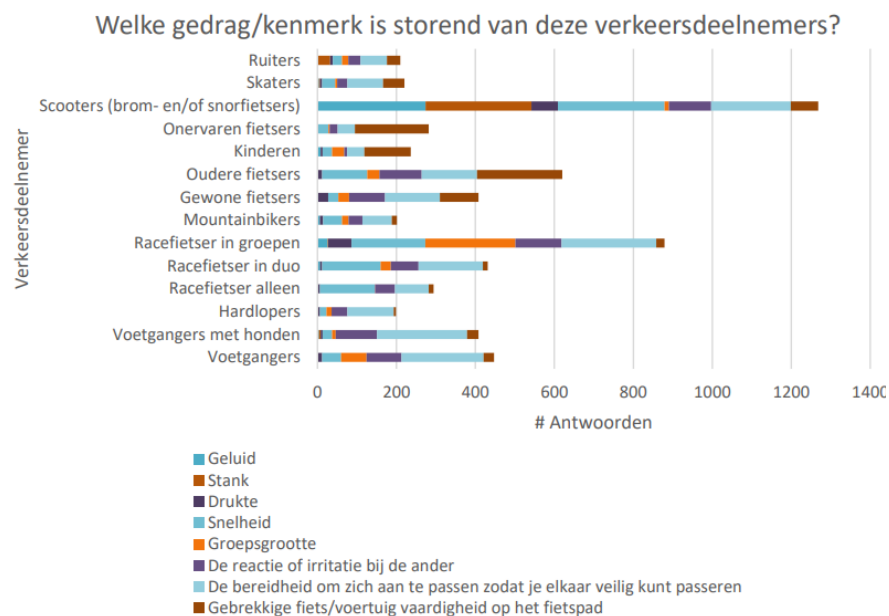
Een vaak voorkomend argument tegen fietsen, en met name mountainbiken, zijn de potentiële effecten op de ecologie en de gebruikersbeleving van andere. In deze paragraaf wordt er kort gekeken naar deze potentiële effecten. De informatie is verzameld uit verschillende bronnen, waarvan een overzicht kan worden gevonden in bijlage 1.

4.2.1 De effecten op de gebruikersbeleving

We geven hieronder de belangrijkste effecten van fietsen op de gebruikersbeleving.

- **Verstoringskenmerken tussen de verschillende gebruikersgroepen.** In figuur 4.1 staan resultaten uit een landelijk onderzoek dat de conflicten tussen verschillende gebruikersgroepen op fietspaden heeft bestudeerd. In de studie hebben 400 respondenten een 'top drie' van verstoringskenmerken gegeven. Wat valt hierin op? Racefietsers in groepen en oudere fietsers worden, na scooters, als meest problematische groep verkeersdeelnemers gezien. De irritatie zit hem vooral in de groeps grootte van de racefietsers en de gebrekkige vaardigheden bij de oudere fietsers. Bij alle deelnemers worden nog twee zaken genoemd: 1) de snelheid en 2) de gebrekkige bereidheid om zich aan te passen aan andere gebruikers. Het is opvallend dat de mountainbikers relatief weinig verstoring veroorzaken. Dat kan komen omdat ze relatief weinig andere gebruikers treffen, bijv. op single tracks.

Figuur 4.1 Overzicht van verstoringskenmerken door de verschillende verkeersdeelnemers op fietspaden (Kommers & Te Brömmelstroet, 2021).



- **Sportief fietsers met hoge snelheden.** Doordat fietsers, en met name sportieve fietsers, met hoge snelheid een route afleggen naderen zij andere gebruikersgroepen bedreigend snel. De fietsers willen dan graag passeren. Volgens veel passanten worden zij dan niet tijdig of op een onacceptabele manier gewaarschuwd. Zo hebben veel racefietsers geen fietsbel. Mede hierdoor ontstaat er bij de passant een schrikreactie waarbij de persoon een onveilig gevoel kan krijgen.

4.2.2 De effecten op de ecologie

We geven hieronder de belangrijkste effecten van fietsen op de ecologie. De informatie is verzameld uit verschillende bronnen, waarvan een overzicht kan worden gevonden in bijlage 1.

- **Effecten per type recreant verschillend.** Tabel 4.1 biedt een overzicht van verschillende recreatievormen en de totale verstoring van deze recreatievorm op vogels. Dit is o.a. gebaseerd op de voorspelbaarheid, duur en snelheid van het verblijf. Uit de tabel is te herleiden dat fietsers doorgaans minder verstorend zijn dan andere gebruikersgroepen. Mountainbikers zijn daarentegen iets meer verstorend.

Tabel 4.1 Mate van verstoring voor vogels per recreatievorm (Vogelbescherming, 2022), een hogere score betekent meer verstoring

Recreatievorm	Verstoringscore
Hond	9
Vogelaar	6
Wandelaar	6
Mountainbiker	5
Ruiter te paard	4
Fietser	4

- **Intensiteit gebruik bepalende voor effect.** De effecten van fietsen op de ecologie is afhankelijk van de situatie. De mate van verstoring van de natuur wordt mede bepaald door de dichtheid van de paden binnen een natuurgebied, de intensiteit van het gebruik van de paden en de mate waarin de paden de verschillende delen van het natuurgebied toegankelijk maken voor mensen.
- **Voorspelbaarheid van gedrag bepalend voor effect.** Daarnaast is het gedrag ook van invloed. Vogels vliegen doorgaans sneller weg wanneer het gedrag van de bezoeker minder voorspelbaar is en langer duurt. Mede hierom vliegen vogels gemiddeld minder snel weg bij fietsers dan bij wandelaars. Fietsers zijn namelijk sneller verdwenen en doordat zij zich aan het pad houden zijn ze voor de vogels voorspelbaarder. Ook andere

dieren, zoals reeën, vertonen pas vluchtgedrag zodra een fietser afstapt. Echter gaat dit niet op voor mountainbikers. Hun extra hoge snelheid zorgt juist voor vluchtgedrag van vogels. Daarnaast zijn mountainbikers minder voorspelbaar omdat de paden vaak kleiner en natuurlijker zijn aangelegd. Ook zijn deze paden minder druk bezocht waardoor het gedrag minder herkenbaar wordt voor de vogels.

- **Paden en natuur raken beschadigd.** Daarnaast kan het fietsgedrag van mountainbikers ervoor zorgen dat paden beschadigd raken. Dit ontstaat vooral wanneer de paden in een modderige toestand worden bereden. Daarna komt het vaak voor dat andere mountainbikers de modderige plekken proberen te ontwijken waardoor ze 'breed' gaan fietsen. Ook snijden mountainbikers bochten af en kunnen slippende wielen zorgen voor erosie op hellingen. Deze beschadigingen worden hen aangerekend en kunnen daarmee ook zorgen voor irritatie tegen mountainbikers.
- **Mate van oneigenlijk gebruik van invloed.** Effecten op de natuur nemen vooral toe wanneer bezoekers zich buiten de paden begeven. De kwetsbaarheid van grond-broedenede en/of nest-vliegende vogels neemt dan toe. Ook de vegetatie kan worden beschadigd of compleet verdwijnen. Voornamelijk wandelaars (met honden) en mountainbikers zullen buiten de paden treden. Echter komt het niet vaak voor dat mountainbikers voor een lange periode buiten de paden zullen treden. Dit heeft geen hoog fietscomfort (bijv. door takken die uitsteken). Bij mountainbikers gaat het dus voornamelijk over korte lengtes, zoals bij wildwissels of technische uitdagingen.
- **Heide en open terreinen mijden.** Om de verstoring voor diersoorten verder te verminderen, zouden open terreinen zoals heide en bosranden meer vermeden moeten worden. Mountainbikers veroorzaken bijvoorbeeld de minste verstoring voor vogels wanneer zij in bossen fietsen. Op dat moment wordt tot 100 meter van het pad minder vogelactiviteit waargenomen. Voornamelijk grotere soorten zullen dan wegvliegen (bijv. haviken en zwarte specht). De verstoring neemt toe wanneer mountainbikers in of langs open terrein fietsen. Daarnaast zijn op open terreinen, zoals heide, ook meer reptielen aanwezig. Voor deze beestjes,

die bijvoorbeeld opwarmen op de paden, vormen de verschillende gebruikersgroepen een bedreiging. Zij kunnen onbedoeld worden overreden door een fietser.

4.3 Benchmark fietsbeleid

Voor dit onderdeel hebben we gesproken met experts en ervaringsdeskundigen vanuit andere delen van Nederland, voor een overzicht van gesprekspartners, zie bijlage 1. Deze gesprekken hebben geleid tot een overzicht van maatregelen en instrumenten die mogelijk behulpzaam kunnen zijn voor het GNR. Het betreft de onderwerpen: communicatie, werking 'single tracks', inzet tijdszonerings en vignettering.

4.3.1 Communicatie

Tijdens de gesprekken met natuurgebieden en experts blijkt dat zij communicatie aanstippen als essentieel onderdeel voor een succesvol beleid. Het draagt namelijk bij aan de juiste verwachtingen van bezoekers. Communicatie bestaat uit verschillende onderdelen welke samen een communicatiestrategie vormen. Er zijn een aantal strategische elementen die regelmatig benoemd werden effectief te worden toegepast in natuur- en recreatiegebieden:

- **Betrokkenheid creëert draagvlak voor beleid bij gebruiksgroepen.** Door het betrekken van lokale (fiets)verenigingen bij de besluitvorming omtrent het fietsbeleid ontstaat meer draagvlak. De betrokkenheid van lokale verenigingen draagt bij aan het wederzijdse respect en het gevoel bij verenigingen dat ze gehoord worden. Bovendien zijn ze dan direct op de hoogte van de beleidsrevisie. Dit werkte goed in het Noord-Hollands Duinreservaat en op de Utrechtse Heuvelrug.
- **Betrek gebruikersgroepen in de communicatiestrategie.** De verschillende verenigingen zijn ingangen tot de gebruikers. Zij bieden de mogelijkheid om vanuit hun eigen veilige omgeving te informeren over beleid. Als deze bijvoorbeeld wijzigt, dan kunnen zij een ledenavond organiseren waarbij

wordt stilgestaan bij wat de veranderingen zullen zijn. Veel sporten hebben ook gedragscodes, zoals de gedragsregels voor de mountainbiker en de Gravelcode. Vanuit het verenigingsgevoel kan hiervoor een morele plicht worden gecreëerd.

- **Communiceer via verschillende kanalen, passend bij de gebruikersgroep.** Zorg voor inzicht in de doelgroep en kijk hoe deze effectief bereikt kan worden. Afhankelijk van bijvoorbeeld iemands demografische achtergrond of leefstijl (recreatieprofiel) zal een bericht op de sociale kanalen meer of minder effectief zijn. Het is dus belangrijk om hierin te differentiëren. Zo merkt het Noord-Holland Duinreservaat dat artikelen of advertenties in kranten of vakbladen vaak veel impact hebben. Ook hebben zij eerder, na een grote beleidswijziging, hun communicatiestrategie geïntensiveerd door flyers uit te delen binnen het reservaat en meer boswachters aan het werk te zetten. Na een korte periode van intensieve communicatie was het nieuwe beleid al goed overgenomen.
- **Zorg dat 'de boodschap' toegankelijk is.** Dit heeft enerzijds te maken met het kennen van de doelgroep. Ten tweede gaat het om het effectief communiceren van toegangs- en gedragsregels die gelden in het gebied. Zorg voor eenvoudig te lezen borden die zonder al te veel tekst mensen bewust maakt van de situatie in het gebied waar ze zich bevinden (zie afbeelding 4.2 en 4.3).
- **Houd zicht op Strava en Komoot.** Veel bezoekers, waaronder mountainbikers en gravelbikers, gebruiken platformen als Strava en Komoot voor routeinformatie. Deze platformen bieden de mogelijkheid om officiële routes te delen met andere liefhebbers. Voor natuurgebieden ligt hier een grote valkuil. Deze routes laten zich namelijk niet automatisch inperken door toegangsvoorwaarden en regelgeving tenzij expliciet aangegeven. Als gevolg kunnen gebruikers dus, zonder dat ze het weten, richting paden worden gestuurd die niet bedoeld zijn voor de gebruiker. Hier dient in de communicatie online én in het gebied actief op ingespeeld te worden. Door goed op de hoogte te zijn van de officiële routes in het gebied kunnen eventuele beperkingen of waarschuwingen effectief gecommuniceerd worden op locatie en online.

Figuren 4.2 & 4.3 Communicatiebordjes om aan te dringen op een respectvolle behandeling tussen verschillende gebruikersgroepen (MBT Rijk van Nijmegen, onbekend)



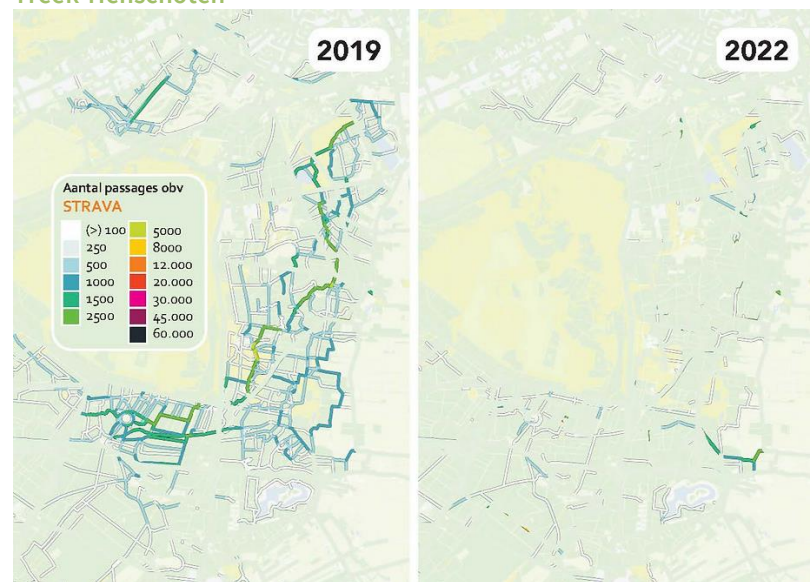
4.3.2 Gebruik van single tracks

Op verschillende plekken in Nederland wordt gebruik gemaakt van MTB single tracks. Dit zijn éénrichtingsverkeer routes voor mountainbikers. Deze routes zijn speciaal aangelegd of ingericht voor mountainbikers zodat ze de gebruiker genoeg uitdagen met technische bochten en hoogteverschillen.

Single tracks t.b.v. regulering

Single tracks worden daarnaast ook vaak gebruikt als regulering en gaan dan gepaard met een verbod op andere (wandel)paden en/of een MTB-vignet, zoals bijvoorbeeld op de Utrechtse Heuvelrug. In opdracht van de NTFU heeft Track Landscapes de verandering van het routegebruik in kaart gebracht voor Den Treek-Henschoten. Hierin is gekeken naar het gebruik van bospaden door mountainbikers en hoe dit gebruik is veranderd met de aanleg van de MTB-route Den Treek. Hieruit is gebleken dat het oneigenlijk gebruik van wandelpaden fors af kan nemen met de aanleg van een MTB-route (zie figuur 4.4).

Figuur 4.4 Oneigenlijk gebruik van wandelpaden door sportieve fietsers/mountainbikers vóór en na de aanleg van de MTB-route Den Treek-Henschoten



Track Landscapes, Mountainbikeroute Den Treek, Strava Metro analyse verandering routegebruik, 10 mrt 2022.

De effectiviteit van een single track t.b.v. regulering hangt echter af van de kwaliteit van de route en de communicatie:

- **Kwaliteit MTB-route.** Een goede MTB-route kan zelfregulerend werken doordat het voor mountainbikers aantrekkelijker is om een eigen pad te hebben dat de uitdaging biedt wat ze zoeken. Daarvoor moet het echter wel aantrekkelijker zijn om op de MTB-route te fietsen dan vrij over wandelpaden. Om dit doel te behalen zou de route ook interessant moeten blijven als de bezoeker al meerdere keren de route heeft gefietst.
- **Draagvlak.** Om een effectieve MTB-route aan te leggen is het van groot belang om lokale fietsverenigingen intensief te betrekken en ook om draagvlak te hebben bij deze verenigingen. Op de Utrechtse Heuvelrug zijn fietsverenigingen sterk betrokken in de ontwikkeling van de single tracks wat ervoor zorgde dat de gedragscodes en -regels werden

gecommuniceerd en gerespecteerd. Doordat er een breed draagvlak is onder deze verenigingen is er minder handhaving en communicatie nodig vanuit de terrein beherende organisaties. Aan de andere kant is er ook draagvlak bij het nationale park en de grondeigenaren omdat de inkomsten uit vignetten deels naar hen toegaan voor het gebruik, beheer en onderhoud van de routes (samen met vrijwilligers) en natuurprojecten.

De regulerende werking zorgt idealiter voor een concentratie van de intensiteit in één gebied, namelijk op de MTB-route, en een afname van intensiteit in de rest van het natuurgebied. Een MTB-route kan daarnaast een aanzuigende werking hebben. Dit is echter sterk afhankelijk van de concurrerende routes in de omgeving, de aantrekkelijkheid van de route zelf en de promotie van de MTB-route.

Ondanks dat de speciale MTB-routes de druk op de wandelpaden sterk hebben verlicht heeft Staatsbosbeheer op de Utrechtse Heuvelrug ook te maken met sociale conflicten. Dit betreft vooral de vrije, sportieve, fietser die een eigen route kiest. Dit kunnen mountainbikers zijn, maar betreft relatief vaak de nieuwe groep gravelbikers. Voor de gravelaars hebben de MTB-routes niet dezelfde regulerende werking. Zij gebruiken namelijk relatief vaak apps zoals Strava en Komoot. Hier worden ook routes gedeeld die oneigenlijk gebruik stimuleren doordat deze over ruiter of wandelpaden gaan. Het is volgens Staatsbosbeheer een grote uitdaging om deze groep ‘vrije fietsers’ te reguleren.

Conclusies single tracks t.b.v. regulering

- Een single track kan een goede regulerende werking hebben op de (groeïende) gebruikersgroep mountainbikers, mits de route van kwaliteit is en draagvlak heeft onder de lokale verenigingen.
- Een MTB-route kan een aanzuigende werking hebben, echter is dat sterk afhankelijk van (concurrerende) routes in de omgeving, de aantrekkelijkheid van de route zelf en de promotie van de MTB-route.
- MTB-routes hebben weinig regulerende werking op gravelbikers.

4.3.3 Tijdszoning in het Noord-Hollands Duinreservaat

Eerder mocht er in het Noord-Hollands Duinreservaat overal in het open duin op de onverharde paden worden gefietst. Naast de toenemende ecologische impact ontstonden er, met de toenemende populariteit van de mountainbike, steeds meer sociale conflicten tussen de mountainbikers en andere gebruikersgroepen. Daarom ging Puur Water & Natuur (PWN), de beheerder van het natuurgebied, met mountainbikeverenigingen en andere gebruikersgroepen om tafel om een nieuw beleid te voeren.

Het toenmalige 'nieuwe' fietsbeleid (2004) heeft na enkele aanpassingen door de jaren heen geleid tot de volgende toegangsvoorwaarden:

- Volledig verbod voor fietsers op onverharde paden in kwetsbare natuur (meer dan 90% van het aaneengesloten open duingebied), aangegeven met officiële borden;
- Tijdslot vanaf zonsopgang tot 10:30 uur met toegang voor fietsers op onverharde paden tenzij anders aangegeven door officiële borden.
- Er is logischerwijs wel altijd vrije doorgang op fietspaden en doorgaande wegen.

Mountainbikers en fietsers kunnen binnen het tijdsslot nog met name terecht in de bosrijkere delen van het duingebied waar de paden minder kwetsbaar zijn. Daar hebben ze van zonsopkomst tot 10:30 nog meer dan 140 km aan onverharde paden waar ze gebruik van kunnen maken.

Besluitvorming

Het besluit voor tijdszoning ontstond niet zonder slag of stoot. Tijdens het opstellen van het beleid ontwikkelde er, ondanks de samenwerking, weerstand vanuit een groep leden van de fietsverenigingen. Zij wilde niet beperkt worden in hun fietsvrijheid. Als tegenvoorstel besloot het PWN om een fietsroute op te stellen van 17km die niet gebonden was aan tijden. De fietsers werd dus de keus voorgelegd: óf altijd kunnen fietsen op een route van 17 kilometer, óf alleen 's ochtends fietsen maar in een groter gebied. Uiteindelijk werd gekozen voor het laatste.

De ervaring

Na invoering werd het beleid door de meeste gebruikers al gauw goed opgevolgd en gerespecteerd. Er leek voldoende draagvlak te zijn voor de gekozen tijdszoning. Echter leverde het beleid niet het gewenste effect op de gebruikerservaring van de paden.

Ze zien dat het aantal meldingen van sociale conflicten en het aantal ontvangen klachten niet is gedaald. Voor 10.30u is het erg druk op de paden waardoor de onderlinge hinder niet afneemt. En ook na 10.30u zijn er nog steeds een aantal bezoekers die er met de fiets op uit gaan.

Toch zijn ze over het algemeen tevreden over het huidige beleid. Volgens het PWN zouden alternatieven, zoals speciale routes, namelijk erg lastig te implementeren zijn vanwege de hoge padendichtheid in het daarvoor geschikte gebied. Er zullen dan nog steeds veel gevaarlijke kruispunten zijn. Ook verwachtten ze dat speciale routes een aanzuigende werking hebben op niet-regionale bezoekers, wat ongewenst is. Daarnaast zien ze ook dat de bezoekers uiteindelijk zelf hun weg vinden in het beleid. Er vindt een natuurlijke zoning plaats. Wandelaars mijden nu bewust een bezoek in de ochtend om eventuele overlast uit de weg gaan.

Conclusies tijdszoning

- Een tijdsslot heeft effect omdat na 10:30 uur het aantal sociale conflicten minder groot is. Echter, het totale aantal klachten neemt niet af omdat het binnen het tijdsslot nog steeds erg druk is.
- Tijdszoning kan een alternatief zijn wanneer een nieuwe route ongewenst is vanwege een hoge bestaande padendichtheid.

4.3.4 Mountainbikevignetten en MTB-routes op de Utrechtse Heuvelrug

Ook op de Utrechtse Heuvelrug was de introductie van de mountainbike een keerpunt binnen het fietsbeleid. De particuliere landeigenaren irriteerden zich aan de mountainbikers en wilde dat zij enkel uitgezette routes zouden gaan volgen. Er werd besloten om het netwerk van mountainbikeroutes uit te breiden. Vanaf dat moment dienden mountainbikers de speciale aangelegde mountainbikeroutes te volgen en in het bezit te zijn van een

mountainbikevignet. Met de inkomsten van dit vignet wordt een deel van het onderhoud bekostigd. Ook mochten reguliere fietsers enkel op fietspaden fietsen. Vrij fietsen op andere (wandel-)paden was dus niet meer toegestaan.

De uitbreiding ging in samenspraak met de fiets/mountainbikeverenigingen. Zij ondersteunden de Utrechtse Heuvelrug in hun communicatie naar de mountainbikers. Mede hierdoor werden mountainbikegedragscodes en -regels snel opgevolgd.

De ervaring

Hoewel het een forse investering is geweest, en het ook grote kosten met zich meebrengt in onderhoud, bleek het aanleggen van speciale routes nuttig. De druk op de andere paden werd verlicht. Toch zien ze rond de middaguren nog altijd een toename van sociale conflicten. Ook blijft het een uitdaging in de communicatie om alle bezoekers op de juiste paden te houden. Ook zien ze, vooral nu, met de groeiende opkomst van de gravelbike op fietspaden, dat de drukte en spanning verder toeneemt. Om dit te verminderen wordt er extra ingezet op de communicatie van de gravelbikegedragscode en -regels. Daarvoor is op initiatief van onder andere de NTFU en Staatsbosbeheer de Gravel Code opgericht.

Conclusie mountainbikevignet

- Een mountainbikevignet kan deels kostendekkend werken voor het onderhoud van MTB-routes, maar dekt niet de kosten voor ontwikkeling.
- De ontwikkeling van een MTB-route i.c.m. een MTB-vignet is het meest werkzaam wanneer deze volledig gesteund worden door (lokale) fiets/mountainbikeverenigingen.
- De prijs van een mountainbikevignet moet in verhouding staan tot de kwaliteit route die wordt aangeboden.
- Een MTB-route en MTB-vignet werkt niet regulerend voor gravelbikers.



5 Evaluatie fietsbeleid

5.1 Conclusies

1. **Tevredenheid.** Bezoekers aan het GNR zijn over het algemeen erg tevreden. Sportieve fietsers geven gemiddeld een 8,4, gewone fietsers een 8,1 en wandelaars een 8,0. Dit zijn mooie cijfers in vergelijking met andere gebieden. Ruiters zijn het minst tevreden en geven gemiddeld een 6,7.
2. **Toegangsvoorwaarden.** De toegangsvoorwaarden van het GNR geven ruimte aan meerdere gebruikers op dezelfde paden op hetzelfde moment. Er blijkt uit dit onderzoek echter onder gebruikersgroepen weinig accurate kennis van de toegangsvoorwaarden te zijn.
3. **Drukke in de huidige situatie:** Over het algemeen geldt dat de meeste recreanten de drukte op de paden beoordelen als niet rustig/niet druk. Het aantal recreanten dat drukte ervaart is wel ca. 1,5 tot 2 keer zo groot als de recreanten die het als (heel) rustig ervaren. Dit geldt vooral voor de gebieden Midden en Zuid. In zowel regio Midden als Zuid geeft ca. één op de drie recreanten aan het (heel) druk te vinden. In regio Noord geeft één op de vier recreanten aan het (heel) druk te vinden.
4. **Overlast in de huidige situatie.** Gevraagd naar overlast als gevolg van drukte, dan klaart het beeld enorm op: de groep wandelaars en fietsers die geen of incidenteel overlast ervaart is ca. 60%-70%. Voor sportieve fietsers is dit zelfs meer dan 80%. Er zijn 3,5 tot 4 keer zoveel recreanten die geen of incidenteel overlast ervaren, als recreanten die aangeven regelmatig of vaak overlast te ervaren.
5. **Oorzaak overlast.** Van de relatief kleine groep die overlast ervaart geeft het merendeel aan dat dit door 'andere gebruiksgroepen' komt. Hierbij ervaren de ruiters de meeste overlast (83%), gevolgd door de fietsers en wandelaars (beide 65%). Sportieve fietsers ervaren de minste overlast (59%). Maatregelen die volgens deze gebruikers zullen leiden tot een verbetering van de bezoekerervaring zijn vooral:
 - a. In meer/alle gebieden een aanlijnplicht voor honden invoeren.
 - b. Fietspaden niet toegankelijk maken voor sportieve fietsers.
 - c. Wandelpaden niet toegankelijk maken voor sportieve fietsers.
 - d. Handhaving van de regels.
6. **Verschillen in tijd en ruimte.** De drukte en overlast zijn vooral in de regio's Midden en Zuid het duidelijkst aanwezig en in Noord dus het minst pregnant. De overlast wordt door het overgrote merendeel in het weekend ervaren.
7. **Trends:** De trends op het gebied van toeristische én inwonerontwikkeling zijn zodanig dat de druk op de natuurgebieden naar verwachting de komende jaren sterk zal toenemen. Die drukte wordt nu al ervaren door recreanten en zal naar verwachting, zonder aanvullende maatregelen, resulteren in meer overlast.
8. **Effecten** van gebruikers onderling en op natuur worden vooral veroorzaakt door:
 - a. Sportieve fietsers (vooral racefietsers) met hoge snelheid en in grote(re) groepen veroorzaken vooral sociale conflicten met andere fietsers en wandelaars.
 - b. Honden, vogelaars en wandelaars veroorzaken de hoogste mate van verstoring voor de natuurwaarden (flora en fauna). Mountainbikers en gravelaars doen dit ook als ze van de paden afgaan en 'wild rijden'. Hierdoor wordt 'habitat' verstoord of beschadigd.

5.2 Probleemanalyse huidige situatie fietsbeleid

Overall beeld

Recreanten zijn over het algemeen erg tevreden over hun bezoek aan het GNR. Ze ervaren wel drukte, vooral op logische momenten zoals in het weekend of vakantiedagen, maar nog relatief weinig echt nadelige effecten, oftewel overlast. De voordelen voor verschillende gebruikers (wandelaars en fietsers) om gebruik te mogen maken van dezelfde infrastructuur zijn duidelijk zichtbaar in de resultaten. Dit 'overall' positieve beeld vraagt niet om een grote, ingrijpende koerswijziging van het huidige fietsbeleid.

Echter, er is voldoende aanleiding om de signalen van overlast door gebruikers serieus te nemen én proactief in te spelen op toekomstige ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen betreffen de verwachte toename van inwoners en populariteit van buitenrecreatie, waardoor per saldo toenemende drukte in het gebied wordt verwacht.

Huidige toegangsvoorwaarden onbekend

Recreanten geven aan dat ze de toegangsregels denken te kennen, terwijl dit vaak niet het geval is. Zo denkt bijna de helft van de wandelaars dat fietsers niet mogen fietsen op wandelpaden, terwijl dit wel mag. Onwetendheid kan een bron zijn van onbegrip en daarmee conflictgedrag.

Sportieve fietser en hondenbezitter belangrijkste knelpunt

Uit de analyse blijkt dat recreantgroepen vooral overlast ervaren van elkaar. Gevraagd naar suggesties om bezoekersbeleving te verbeteren wordt vooral in de richting van de sportieve fietsers gewezen en naar de hondenbezitter.

Padenstructuur en suggestie van alleenrecht: mogelijke bron van overlast

Is er altijd en overal overlast van sportieve fietsers? Dat is niet helemaal duidelijk, maar het lijkt erop dat overlast voor wandelaars door sportieve fietsers (lees: MTB-ers en gravelaars) meer voorkomt tijdens het gebruik van onverharde paden⁵. Dit heeft waarschijnlijk te maken met het feit dat over veel van die paden gemarkeerde wandelroutes zijn uitgezet. Met dit type wandelroutes wordt de suggestie gewekt dat het betreffende pad alleen voor wandelaars is bedoeld, terwijl sportieve fietsers hier dus volgens de huidige toegangsvoorwaarden óók gebruik van mogen maken. Dit onderdeel van het fietsbeleid sluit dus mogelijk niet of onvoldoende aan bij de logica van de recreanten op deze onverharde wandelroutes. Het zou goed zijn deze conclusie nader te onderzoeken en sonderen bij de klankbordgroep van gebruikers, om te zien of zij zich hierin herkennen.

⁵ Voor de onderbouwing, zie tabel 3.1 op pagina 18.

We hebben het hier expliciet over de sportieve fietser aangezien de gewone fietser slechts heel beperkt gebruik maakt van dit type pad (slechts 16% van de gewone fietsers geeft aan regelmatig tot vaak gebruik te maken van onverharde paden).

Op de brede, (half)verharde paden door de natuurgebieden komt overlast (wrijving tussen gebruikersgroepen) minder snel voor, omdat hier meer ruimte is en overzicht. Toch is ook hier sprake van overlast en de wens tot verbetering vanuit de 'gewone' fietser.

Ecologie ontbreekt in fietsbeleid

In deze evaluatie staat de bezoekersbeleving centraal. De ecologische draagkracht is echter een onderbelicht onderwerp. Dat terwijl vooral het wild rijden door gravelaars en MTB-ers van grote invloed is op de duurzame instandhouding van de soorten en habitats. Recreatiedruk wordt dan ook steeds meer gezien als één van de factoren van de (verdergaande) achteruitgang van biodiversiteit. Dit is onvoldoende in beeld bij het GNR.

5.3 Aanbevelingen voor toekomstig fietsbeleid

We bevelen het GNR aan de slag te gaan met onderstaande zes aanbevelingen:

1. Speel proactief in op toekomstige ontwikkelingen

We bevelen het GNR aan om proactief aan de slag te gaan met maatregelen om overlast als gevolg van drukte weg te nemen of in ieder geval niet groter te laten worden, mede gezien de toeristische én inwonerontwikkeling.

2. Focus op verbetering van de meest prangende knelpunten

Sluit in het nieuwe fietsbeleid beter aan bij de logica van de gebruiker en verbeter de voornaamste knelpunten:

- **Voor de wandelaar die overlast ervaart:** scheidt op onverharde paden waarover (gemarkeerde) wandelroutes lopen de sportieve fietser van de wandelaar. Zoals eerder aangegeven; het is goed deze aanbeveling nog te sonderen bij klankbordgroep van gebruikers.
- **Voor de gewone fietser die overlast ervaart.** Mitigeer effecten van sportieve fietsers op andere (gewone) fietsers door generieke voorwaarden te stellen aan o.a. groepsgrootte (max. 10) en aantallen toertochten per jaar.
- **Voor alle fietsers.** Het hondenbeleid mag op de plekken waar dit conflicterend is met fietsers (gewoon en sportief) worden herzien. Analyseer de combinatie van de route infrastructuur en het hondenbeleid om te kijken waar en wanneer aanvullende maatregelen wenselijk zijn, bijvoorbeeld door verbeteren aanlijnplicht (of het toezicht hierop) of het verminderen van hondenlosloopgebieden.

Omgaan met piekbelastingen?

Aanvullend op deze aanbevelingen kunnen lokaal op specifieke plekken of momenten natuurlijk aanvullend maatregelen worden genomen om piekbelastingen te voorkomen of verminderen. We zien vooralsnog geen reden om een tijdslot aan te bevelen (bijv. in het weekend), gezien de (nog) relatief geringe overlast én de ervaringen in Noord-Holland dat het niet noodzakelijkerwijs leidt tot minder overlast onder gebruikersgroepen, gedurende het hele weekend. Een tijdslot blijkt vooral effectief vanuit ecologische overwegingen (rust voor de natuur).

3. Communicatie en handhaving

Zorg ter ondersteuning van de bovenstaande maatregelen voor:

- Betere communicatie gericht op een verhoogde bekendheid van de (nieuwe) gedragsregels en toegangsvoorwaarden;
- Meer effort in de handhaving van regels en toezicht, zowel in de nieuwe situatie als in de bestaande. Dit kan zijn gericht op de sportieve fietser

en/of op de bestaande aanlijnplicht of in combinatie met minder losloopgebieden.

- Zet een campagne op, samen met gebruikersgroepen, over de gedragsregels gericht op respect en 'rekening houden' met elkaar. Dit kan veel goodwill genereren en ervaring van overlast verminderen. Mogelijke samenwerkingspartners zijn de NTFU en de beheerders van de aangrenzende gebieden (SBB en NM).
- Er mag meer aandacht en menskracht komen om (online) navigatieplatforms zoals Komoot en Strava bij te houden en hierop te communiceren. Door bijvoorbeeld de partneroptie van Komoot voor natuurbeschermingsorganisaties te gebruiken kunnen lokale toegang- en gedragsregels worden ingesloten in de routes. Daarnaast kunnen opmerkingen, 'hoogtepunten' en tips worden gebruikt om gebruikers bewust te maken van natuurbehoud en bescherming. En zo kan er natuurlijk online worden gereageerd op routes die niet wenselijk zijn omdat ze over paden gaan die conflicterend zijn met andere gebruiksgroepen of de ecologie.

4. Aanvullende vormen van regulering – bescherming ecologie

Duurzaam en toekomstbestendig fietsbeleid is gebaseerd op de draagkracht van de bezoekersbeleving én de ecologische draagkracht. Deze laatste is nog sterk onderbelicht. Zorg dus voor een beter inzicht in de ecologische draagkracht van het GNR voor fietsers en andere recreantgroepen.

Dit vraagt om specifieke kennis van verstoringrelaties en de doelen en verplichtingen vanuit het NNN-beleid. Het kan zijn dat de resultaten van die inzichten kunnen leiden tot aanvullende restricties, bijv. als het gaat om het afsluiten van gebieden (mogelijk in tijd) of beperken van het aantal recreanten. Het GNR is reeds bezig, zo blijkt uit de beheervisie⁶, met het in beeld brengen van recreatiestromen, bezoekmotieven en deze naast de natuurdoelen te

⁶ Beheervisie Goois Natuurreservaat 2021.

leggen. Dit kan dus leiden tot een aanpassing van de huidige zonering en het gangbare fietsbeleid.

Het blijkt uit onderzoek dat er een toenemend begrip is voor maatregelen die de natuur beschermen. Echter, openstelling (of afsluiting) van gebieden raakt ook vaak een zenuw bij gebruikers, blijkt uit gebiedsprocessen die in dit kader zijn doorlopen op de Veluwe. Kortom; communicatie over dit type maatregelen (zonering) is cruciaal voor het draagvlak.

5. Voorkomen waterbedeffect door MTB-route

Wanneer in het toekomstig fietsbeleid gekozen wordt voor het 'unieke' gebruik van gemarkeerde wandelroutes voor wandelaars, is het natuurlijk goed om na te denken over de vraag: 'waar moeten de gravelaars en MTB-ers dan wel heen? Is er nog voldoende aantrekkelijk aanbod voor hen om te sporten? En gaat dit niet voor druk zorgen op andere plekken en momenten, het zogenaamde waterbedeffect?

De aanleg van aantrekkelijke MTB-routes kan hier behulpzaam zijn. Op deze manier wordt voor iedereen duidelijk over welke paden deze vorm van recreatie gewenst is, en dus ook waar niet. Voorstel is om dit samen met de gebruiksgroepen te bekijken en dit dus mogelijk als maatregel in te gaan zetten om een waterbedeffect te voorkomen. Dit kan namelijk een aantrekkelijk alternatief bieden. De MTB-er hoeft hier namelijk ook geen wandelaars meer te ontwijken. Uit onderzoek lijkt ook dat de aanleg van MTB-routes vooral ecologisch gezien veel effect sorteert. Door de sterk zonerende werking naar de routes toe wordt overlast en vooral verstoring van natuurwaarden gerealiseerd.

Randvoorwaarden voor ontwikkeling

Hoewel de kansrijkheid van single tracks vanuit 'route-ontwikkelaars' moet worden beoordeeld, schatten wij in dat de terreinen van het GNR zich hiervoor goed lenen. Het gebied is aantrekkelijk genoeg; er is een divers landschap, omvat geaccidenteerde terreinen en voldoende omvangrijk en aaneengesloten.

Belangrijke randvoorwaarden voor de ontwikkeling van MTB-routes zijn: 1) voldoende lengte van de routes dus ca. 15-20 km aaneengesloten, 2) voldoende diversiteit, dus een minder uitdagende route én één voor gevorderde MTB-ers en tot slot 3) afstemming met gebruikersgroepen en professionele ontwikkelaars.

6. Proces

Tot slot zijn er nog drie procesmatige aanbevelingen die we u mee willen geven:

- Bespreek toekomstige voorstellen voor fietsbeleid met de gebruikersgroepen vertegenwoordigd in de klankbordgroep.
- Evalueer de jaren na het ingaan van (eventueel) nieuw fietsbeleid de mate van overlast om te zien of deze daadwerkelijk is afgenomen.
- Bezoekersmanagement zal de komende jaren naar verwachting meer tijd en capaciteit vragen van het GNR, zorg ervoor dat recreatie en bezoekersmanagement een volwaardige plek krijgen in de organisatie.



6 Bijlagen

Bijlage 1: Geraadpleegde bronnen en personen

Effecten op de gebruikersbeleving en ecologie

- Jansen, P. (onbekend). *Bosbeheer en mountainbiken*. Stichting Probos, Wageningen.
- Jansen, P. (2004). *Schade en overlast door mountainbikers: perceptie of realiteit?* Stichting Probos, Wageningen.
- Kommers, A.-C. & Brömmelstroet, M. te (2021). *Verdeel of heers: Problemen en oplossingsrichtingen voor conflictdefinities tussen verschillende gebruikers van het fietspad*. Universiteit van Amsterdam.
- Krijgsveld KL, B Klaassen & J van der Winden (2022). *Verstoring van vogels door recreatie. Literatuurstudie van verstoring gevoeligheid en overzicht van maatregelen*. Deel 1 hoofdrapport & deel 2 soortbesprekingen. Uitgave Vogelbescherming Nederland, Zeist.
- Sierdsema, H. & Kampichler, C. (2018). *Invloed van mountainbikeroutes op broedvogels*. Sovon-rapport 2018/67. Sovon Vogelonderzoek Nederland, Nijmegen.
- Tossijn, T. (2021). *Conflicten tussen fietsers en voetgangers*. <https://www.rodinl/amsterdam-noord/247311/conflicten-tussen-fietsers-en-voetgangers>

Trends en ontwikkelingen

- Alles over sport (2020). *Nederlanders sporten en bewegen steeds vaker alleen*. <https://www.allesoversport.nl/thema/beweegstimulering/nederlanders-sporten-en-bewegen-steeds-vaker-alleen/>
- ANWB (onbekend). *Recreatieve fietsers stappen vaker op de pedalen*. <https://www.anwb.nl/belangenbehartiging/vrije-tijd-en->

[vakantie/onderzoek-recreatief-fietsen/recreatieve-fietsers-stappen-vaker-op-de-pedalen](#)

- Blauw Research bv (2021). *Recreatief fietsen in Nederland*.
- Boer, T.A. & Langers, F. (2022). *Maatschappelijk draagvlak voor natuur in 2021 en trends in het draagvlak*. Wettelijke Onderzoekstaken Natuur & Milieu, WOt-rapport 138. 139 blz.; 39 fig.; 22 tab.; 9 ref; 6 bijlagen.
- Bureau Buiten & Bureau voor Ruimte & Vrije Tijd (2022). *Ontwikkelperspectief recreatie en toerisme MRA*.
- CBS (2022). *Regionale kerncijfers Nederland*. <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/70072NED/table?dl=79864>
- Goois Natuurreservaat (2021). *Beheervisie Goois Natuurreservaat 2021*.
- IPO en LNV (2022). *Achtste Voortgangsrapportage Natuur*, Den Haag.
- Koninklijke Hondenbescherming (2021). *26 augustus 2021: Wereld Hondendag*. <https://hondenbescherming.nl/contact/laatste-nieuws/nieuws/26-augustus-2021-wereld-hondendag/#:~:text=Het%20is%2026%20augustus%20Wereld.5%20naar%201%2C9%20miljoen.>
- NRIT (2021). *Natuur is in trek: populaire uitstapjes*. <https://www.nritmedia.nl/kennisbank/44628/natuur-is-in-trek-populaire-uitstapjes-/?topicsid=12>
- Stichting Landelijk Fietsplatform (2022). *Recreatief fietsen*. Provinciale rapportage 2022, Noord-Holland.
- PBL (2022). *Regionale bevolkings- en huishoudensprognose*. <https://themasites.pbl.nl/o/regionale-bevolkingsprognose/#h7>
- Warger, C. (2022). *De razendsnelle opkomst van de gravelbike*. <https://www.fietssport.nl/magazine/materiaal/de-razendsnelle-opkomst-van-de-gravelbike>
- <https://www.bij12.nl/wp-content/uploads/2022/11/Achtste-Voortgangsrapportage-Natuur-2021.pdf>

Benchmark en experts

Voor dit deelonderzoek is gesproken met:

- Patrick Jansen, Tracks & Trails, 15-2-2023.
- Han van den Heuvel, Centroides/Routenetwerken Twente/ Routebureau Veluwe, 17-2-2023.
- Marieke Kuipers, PWN, 7-3-2023.
- Daphne Horsch, Recreatie Midden Nederland/Staatsbosbeheer, 2-3-2023.
- Myron ter Haar, NTFU, 1-2-2023.
- Rein Zwaan, Staatsbosbeheer, 7-3-2023.

Verdiepende gesprekken

Vertegenwoordigers gebruikers uit Klankbordgroep:

- Frank Smits, Beheervrijwilligers GNR, groepsgesprek 2-2-2023.
- Bert van Loo, NTFU en Wieler Toer Club Huizen, groepsgesprek 2-2-2023.
- René Stofberg, Fietsersbond afd. Gooise Meren & Vrijwilliger Bussumerheide, groepsgesprek 2-2-2023.
- Jan Kwekkeboom, Voorzitter Vereniging Vrienden van het Gooi, groepsgesprek 2-2-2023.
- Marjolein van Unen, KNHS, 3-2-2023.
- Petra van Genderen, SGWB, 16-3-2023.

Interne medewerkers:

- Poul Hulzink, Senior Beleidsmedewerker Natuur, Landschap en Recreatie, groepsgesprek 16-3-2023.
- Lonneke Exterkate, Regiobeheerder (Regio Midden), groepsgesprek 16-3-2023.
- Daan Eijben, Boswachter Regio Midden, groepsgesprek 16-3-2023.
- Josien van Hassel, Secretariaat, groepsgesprek 16-3-2023.
- Ines van Hees, Senior Beleidsadviseur Profilerings, groepsgesprek 16-3-2023.

Bijlage 2: Trends en ontwikkelingen

Hieronder staat de uitgebreide trends en ontwikkelingen analyse, waarvan in paragraaf 4.3 een beknopt overzicht te vinden is.

Trends recreatie

- **Buitenrecreatie blijft ongekend populair.** Bezoeken aan natuurgebieden zaten al een tijd in de lift (Wageningen Universiteit, 2021), maar heeft sinds de coronapandemie een extra impuls gekregen. Ook zijn er sinds de coronapandemie meer mensen lid van Natuurmonumenten, zijn er meer mountainbikevignetten verkocht en downloaden mensen meer wandelroutes (NRIT, 2021).
- **Recreatieve fietsers maken steeds vaker een fietstocht** (Blauw, 2021). Vooral personen met een elektrische fiets gaan vaker op pad: minimaal één keer per week. Hierbij leggen zij ook gemiddeld een langer afstand af (30 – 50 km) dan fietsers met een gewone fiets (tot 30 km).
- **Het recreatief fietsen in Nederland wordt steeds beter gewaardeerd** (Blauw, 2021). In deze beoordeling spelen vooral de omgeving en de fietsveiligheid en -comfort op fietspaden en wegen een grote rol. Voor de komende jaren valt er vooral winst te behalen op extra veiligheid en comfort en het aantal en type weggebruikers op fietspaden en wegen. Hierbij spelen de drukte op fietspaden, snelheidsverschillen en asociaal gedrag van andere weggebruikers de grootste rol.
- **De individualisering van de maatschappij zet zich ook door in sport** (Alles over Sport, 2020). We sporten en bewegen steeds vaker alleen. Ook recreatief wandelen en fietsen wordt steeds vaker alleen gedaan. 33% van de sporters zou dit solo doen, waarbij dit vooral geldt voor ouderen.
- **Het aandeel van de e-bike blijft groeien**, voornamelijk in de provincie Noord-Holland (Blauw, 2021). In 2021 was het marktaandeel van e-bikes goed voor 52%. Het wordt nu al gezien als de nr. 1 fiets voor recreatieve fietstochten in Nederland. Dit betekent dat het aandeel gewone fietsen afneemt. Met deze verandering komt er ook een verandering in fietswensen op gang. Zo vinden elektrische fietsers het belangrijker dat de

bewegwijzering van goede kwaliteit en compleet is en dat er voldoende pauzeplekken/horeca aanbod onderweg is. Ook gaan bezoekers op een e-bike doorgaans sneller en hebben zij een grotere actieradius.

- **Ook de gravelbike doet blijvend zijn intreden** (Warger, 2022). Dit type fiets is vanuit de Verenigde Staten overgevlogen en is ondertussen niet meer weg te denken van de fietspaden. Het is mix tussen een racefiets, een cyclocross en een mountainbike. Doorgaans blijft de gravelbiker het liefst op de gebruikelijke paden en zullen zij minder snel uitwijken naar speciale mountainbike paden. Hiermee zullen zij een extra toevoeging zijn tot het lijstje van snelle en sportieve fietsers op het fietspad.
- **Tijdens de coronapandemie is het aantal hondeneigenaren gestegen.** Sinds 2020 zou het aantal viervoeters in gezinnen zijn toegenomen van 1,5 miljoen naar 1,9 miljoen, meldt de Koninklijke Hondenbescherming (2021). Zij merken dat sinds deze groei de drukte van honden op straat en in recreatiegebieden ook groeide. Mede hierdoor ontvangen zij steeds meer meldingen van incidenten met honden.

Trends natuur

- **De gemiddelde kwaliteit van natuur in Nederland is onvoldoende** (IPO & LNV, 2022). Slechts 38% van 'alle' areaal landnatuur is van vrij hoge of hoge kwaliteit, en ruim 60% is van een vrij lage of lage kwaliteit. Deze kwaliteit liep sinds in 1994 af en is sinds een aantal jaar gemiddeld stabiel. Ook binnen het GNR speelt de afnemende kwaliteit van de natuur, met name door de gevolgen van stikstofdepositie, een grote rol. In de Beheervisie Goois Natuurreservaat 2021 is vastgesteld hoe binnen het GNR de komende 12 jaar wordt aangekeken tegen de bescherming en het beheer van de natuur. Speerpunten in deze visie zijn de optredende gevolgen van en adaptie op klimaatverandering, de verbetering van de biodiversiteit, de milieukwaliteit en de druk van recreatie op natuur.
- **De waarde die burgers hechten aan het behoud van natuur neemt toe.** Een periodieke draagvlakenquête uitgevoerd door de Universiteit van Wageningen toont dat ruim 70% van de respondenten het belangrijk vindt dat er veel aandacht is voor natuurbehoud (2021). Daarnaast komt ook

naar voren dat de tevredenheid over de hoeveelheid natuur momenteel afneemt. Er is dan ook grote steun voor maatregelen die worden ingesteld om natuur te beschermen, te beheren en te behouden. In natuurgebieden worden de natuurorganisaties gezien als hoofdverantwoordelijke om deze stappen te zetten.

- **De komende jaren zal het inwoneraantal in de regio groeien** (PBL, 2022). Momenteel wonen er opgeteld 215,404 personen in de gemeenten Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen en Laren (CBS, 2022). In 2030 zal dit aantal met 4,6% gegroeid zijn. Vooral voor de gemeente Hilversum wordt een sterke toename verwacht met 10% groei. De gemeente Huizen zal daarentegen iets krimpen in inwoneraantal.
- **Op langere termijn wordt een zwakkere groei verwacht** (PBL, 2022). De gemeente Hilversum zal met ongeveer 8% vanaf 2030 nog sterk groeien. Hilversum zal dan in vergelijking met 2022 ruim 18% gegroeid zijn in inwoneraantal. Echter zullen de gemeente Blaricum en Gooise Meren na een groei tot 2030 weer krimpen in inwoneraantal. De daling die in de gemeente Huizen al zichtbaar was in 2030 zal verder doorzetten tot 2040. De groei in de gemeente Laren blijft redelijk constant, met een absolute groei van ongeveer 450 inwoners tot 2040.
- **In de bredere omgeving wordt ook een sterke groei in inwoneraantallen verwacht.** In Amsterdam zal het inwoneraantal tot 2030 met ruim 12% groeien, ofwel 105.000 inwoners. In de regio Almere-Lelystad wordt zelfs een sterkere groei verwacht. Tot 2030 zal het inwoneraantal van de provincie Flevoland met ruim 18% groeien, ofwel 54.000 inwoners. Hoewel deze inwoners op verdere afstand van het GNR leven, kan wel worden

Gemeente	Inwoneraantal 2022	% totaal	Prognose inwoneraantal 2030	% groei t.o.v. 2022	Prognose inwoneraantal 2040	% groei t.o.v. 2022	% groei t.o.v. 2030
Blaricum	12,359	6%	12,600	1,9%	12,200	-1,3%	-3,2%
Gooise Meren	58,846	27%	59,200	0,6%	59,100	0,4%	-0,2%

- **Verstoring van de natuur door recreanten vindt veel vaker plaats.** Dat komt door drukte (toenemend aantal bezoekers) op de inmiddels goed ontsloten routes en paden. Verstoring vindt plaats door loslopende honden, mensen die van de paden afgaan, geluidsoverlast en zwerfvuil.

Toekomstige ontwikkeling van bezoekers

Tabel B2.1: ontwikkeling inwoners per gemeente (CBS, 2022; PBL, 2022).

- **Het is de verwachting dat het toerisme in de regio van het GNR de komende jaren zal groeien.** In 2022 is er onderzoek gedaan naar de verwachte ontwikkeling van recreatie en toerisme in de Metropool Regio Amsterdam welke deze groei verwacht (Bureau Buiten & BRVT). Op basis van het Perspectief 2030 van het NBTC, wat gebaseerd is op landelijke cijfers, zal het aantal gasten met 32% toenemen. Als we echter kijken naar de historische en trendmatige groei van toerisme in de regio Gooi en Vechtstreek, waar alle vijf gemeente onderdeel van zijn, wordt een daling verwacht van ongeveer 5%. Hoewel dit haaks staat op de landelijke prognose van het NBTC, is het de verwachting dat het aantal gasten eerder zal groeien dan dalen. Recent zijn er namelijk veel inspanningen gedaan om toeristische ontwikkelingen te stimuleren. Het GNR zou dus in toekomst rekening moeten houden met een potentiële toename van toeristische bezoekers.

Hilversum	91,733	43%	100,900	10%	108,900	18,7%	7,9%
Huizen	40,938	19%	40,700	-0,6%	40,500	-1,1%	-0,5%
Laren	11,528	5%	11,800	2,4%	12,000	4,1%	1,7%
Totaal	215,404	100%	225,200	4,6%	232,700	8%	3,3%



Bijlage 3: Gebruikersonderzoek

Zie aparte bijlage