



Mountainbikers op de Utrechtse Heuvelrug

Een voorstel voor een uitdagende en financieel haalbare
routestructuur waarbij beheer en aansprakelijkheid geregeld zijn

Hugo Hoofwijk

Derk Jan Stobbelaar

Januari 2012

Rapport 281

Mountainbikers op de Utrechtse Heuvelrug

Een voorstel voor een uitdagende en financieel haalbare
routestructuur waarbij beheer en aansprakelijkheid
geregeld zijn

Hugo Hoofwijk
Derk Jan Stobbelaar



Januari 2012

Rapport 281

Colofon

TITEL

Mountainbikers op de Utrechtse Heuvelrug
Een voorstel voor een uitdagende en financieel haalbare routestructuur waarbij beheer en aansprakelijkheid geregeld zijn

TREFWOORDEN

actieonderzoek, mountainbikers, Utrechtse Heuvelrug, routestructuur, aansprakelijkheid, financieel model, betalingsbereidheid, integraal ontwerp, ecosysteemdiensten

REFERAAT

In het Nationaal Park de Utrechtse Heuvelrug is een sterk stijgend aantal mountainbikers actief, terwijl de routes die zij mogen berijden niet lang zijn en niet gekoppeld. Dit leidt tot conflicten met eigenaren, mede-recreanten en natuurwaarden. Een integrale oplossing voor dit probleem kan gevonden worden in de combinatie van het aanleggen van een routestructuur en een beheermodel (onderhoud en aansprakelijkheid), binnen de kaders van financiële en juridische haalbaarheid. Deze integrale oplossing is wellicht ook toepasbaar in andere gebieden in Nederland en toepasbaar op andere gebruikersgroepen zoals paardrijders en hondenbezitters.

OPDRACHTGEVER

Nederlandse Tour Fiets Unie

PROJECTLEIDING

Hogeschool Van Hall Larenstein, onderdeel van Wageningen UR,
lectoraat geïntegreerd natuur- en landschapsbeheer: Derk Jan Stobbelaar

PROJECTUITVOERING

De Groene Link: Hugo Hoofwijk

FINANCIËLE ONDERSTEUNING

Wageningen UR, Wetenschapswinkel

BEGELEIDINGSCOMMISSIE

Mark Torsius (Nederlandse Tour Fiets Unie), Renske Zwart (projectbureau Heel de Heuvelrug), Jim van Notten (federatie Utrechts Particulier Grondbezit), Louk Welter (Recreatieschap Utrechtse Heuvelrug, Vallei- en Kromme Rijngebied), Ron Blom (Utrechts Landschap, mede namens Staatsbosbeheer en Utrechts Landschap) en Stijn Loogman (gemeente Rhenen, mede namens gemeente Veenendaal en gemeente Utrechtse Heuvelrug)

FOTOVERANTWOORDING

De foto's, kaartjes en figuren zijn vervaardigd door de auteurs, tenzij anders aangegeven

OMSLAGONTWERP EN OPMAAK

Hildebrand DTP, Wageningen

BRONVERMELDING

Verspreiding van het rapport en overname van gedeelten eruit worden aangemoedigd, mits voorzien van deugdelijke bronvermelding

ISBN

978-90-8585-737-2

Mountainbikers op de Utrechtse Heuvelrug

Een voorstel voor een uitdagende en financieel haalbare routestructuur waarbij beheer en aansprakelijkheid geregeld zijn

Rapportnummer 281

Hugo Hoofwijk en Derk Jan Stobbelaar

Met medewerking van:

Adriaan Prins, Linda van Os, Harmen Mijnen, Rense Strikwerda, Rianne van Doorn, Timo Derriks, Liselotte van Dijk, Enno van der Graaf, Roy de Ridder, Elisabeth Vallinga, Bart Schalkwijk (allen studenten Wageningen UR)

Wim Heijman en Josette Jacobs (studentenbegeleiders vanuit Wageningen UR)
Wageningen, januari 2012

Hogeschool Van Hall Larenstein

Bos- en natuurbeheer/lectoraat
Geïntegreerd Natuur- en
landschapsbeheer
Postbus 9001
6880 GB Velp
(026) 36 95 53 6
www.larenstein.nl
info@larenstein.nl

Hogeschool Van Hall Larenstein, onderdeel van Wageningen University & Research centre, wil in het brede domein van 'integrale gebiedsontwikkeling, dier, voeding en gezondheid' mensen opleiden tot competente, enthousiaste, een leven lang lerende beroepsbeoefenaren met maatschappelijke verantwoordelijkheid. Haar lectoraat Geïntegreerd Natuur- en Landschapsbeheer streeft naar een brede visie op natuurbeheer, waarbij de ecologische waarden van natuur samenhangen met de geschiedenis van het landschap en met de economische mogelijkheden voor het behoud, beheer en ontwikkeling ervan.

De Groene Link

Co-creatie in ruimtelijke ontwikkeling
August Faliseweg 9
6703 AP Wageningen
06-19 93 47 03
hugo.hoofwijk@groenelink.nl

Initiatieven van de geijkte partners in gebiedsontwikkeling leiden lang niet altijd tot een houdbaar resultaat. Tegelijkertijd krijgen burgers steeds meer kennis en zijn langdurig betrokken bij een gebied. De Groene Link stimuleert burgers om actief mee te werken aan planvorming en planuitvoering in hun eigen leefomgeving. Ze doet dit onder meer door verbindingen te leggen tussen burgers en kennisinstututen.

Nederlandse Toer Fiets Unie

Postbus 326
3900 AH Veenendaal
(0318) 58 13 00
www.ntfu.nl
info@ntfu.nl

De Nederlandse Toer Fiets Unie (NTFU) behartigt de belangen van de sportieve racefietser, de mountainbiker en de recreatieve fietser. De NTFU zet zich in voor kwaliteit en veiligheid binnen de wielersport. De ruim 50.000 fietsers, die via een vereniging of individueel verbonden zijn met de NTFU, profiteren van de activiteiten die NTFU-verenigingen organiseren, zoals toertochten, clinics en trainingen. De NTFU ondersteunt deze verenigingen door het bieden van specialistische en praktische informatie.

Academic Consultancy Training Wageningen University

Algemeen coördinator:
Tjeerd Jan Stomph
tjeerdjan.stomph@wur.nl
Postbus 430
6700 AK Wageningen
(0317) 48 30 79

Het vak 'Academic Consultancy Training' (ACT) biedt MSc studenten de mogelijkheid te werken in een multidisciplinair team aan een realistisch project voor een externe cliënt. Aan het voorliggende Wetenschapswinkelonderzoek hebben drie ACT groepen een bijdrage geleverd:

- ACT januari-februari 2010: Jannicke Kiezebrink, Inge van Oorschot, Karin Pepers, Erik Roelfsema en Menno de Vries
- ACT mei-juni 2010: Liselotte van Dijk, Timo Derriks, Roy de Ridder, Elisabeth Vallinga en Enno van der Graaf
- ACT januari-februari 2011: Adriaan Prins, Linda van Os, Harmen Mijnen, Rense Strikwerda en Rianne van Doorn.

Title

Mountain bikers in National Park Utrechtse Heuvelrug. A proposal for a challenging and financially viable route structure, where management and legal responsibility are regulated

Abstract

A strongly increasing number of mountain bikers rides the trails in National Park Utrechtse Heuvelrug. However, these trails are (too) short and not linked. This leads to conflicts with land owners, recreationists and nature values. A comprehensive solution to this problem can be found in the combination of the creation of a route structure and a management model (maintenance and liability), within the frameworks of financial and legal feasibility. This integral solution might also be applicable in other areas in the Netherlands and applicable to other user groups such as horse riders and dog owners.

Keywords

Action research, mountain bikers, Utrechtse Heuvelrug Netherlands, trail structure, legal responsibility, financial model, willingness to pay, integrated design, ecosystem services

Summary

National Park Utrechtse Heuvelrug (NPUH) is an important area for mountain bikers. Local terrain bikers, but also large groups from other parts of the country, come to the vicinity of Amerongen, Leersum to Veenendaal to ride the trails. However, the current mountain bike trails (4 routes between Rhenen, Veenendaal, Amerongen and Leersum) fail because they are too busy, too short and not challenging enough. Moreover, there are no trails created in the western part of the NPUH. Therefore, some mountain bikers choose (partly) to ride their own routes. Most land owners do not like this unregulated presence of mountain bikers on their site. They are afraid of disturbance of nature (mainly game and birds), of violation of privacy and property rights and of additional conflicts with other recreationists. Over the last years the number of mountain bikers has been growing very quickly. The conflicts between land owners, walkers and nature on one side and mountain bikers on the other side will therefore only grow under an unchanged policy.

To prevent this, a proposal is written in this report in which the main topics are arranged in coherence for the parties concerned. It involves the creation of a consistent route structure for a mountain bikers network with a correct managerial, financial and legal integration. This consistent network of mountain bike trails covers the whole NPUH in first instance and later on the entire Utrechtse Heuvelrug. After all: a continuous and challenging route structure will ensure that the terrain bikers will less often leave the track.

Therefore it is necessary that a real mountain bike trails are present on regular distances. In this regard, there is a gap between Maarn and Leersum (Doornse Gat, Kaapse bossen). Our proposal is to achieve a trail in that area; the recreation authority has indicated that the Doornse Gat can be a part of it. The Doornse Gat is technically challenging, but also too small for a complete trail; it will have to be partly created on the adjoining parcels. Furthermore, the existing and the new mountain bike trails should be connected by 'connecting routes'. These are situated on existing paths; the mtb-ers should behave as recreational cyclists there. In addition, there are 'drive up routes', which ensure that mountain bikers will start the trails at fixed points on the edges of the NPUH. Starting point of these drive up routes are often the Groene Poorten (Green gates) and Entrances.

The land owners stated, as a prerequisite for improving route structure, that the management, legal responsibility and finance should be well regulated. The Recreational authority Utrechtse Heuvelrug can play a central role in this, as it does for the 'Let de Stigterpad' (a cycle path across the Utrechtse Heuvelrug).

Research among terrain bikers demonstrated that the willingness to pay for access to an improved route structure is 2 euros for a day ticket and 15 euros for a year card (both conservative estimations). These amounts multiplied by the current numbers of visitors (again conservative estimations) give enough revenue to pay the recreational authority to take over the management and legal responsibility from the land owners and also for rewarding the land owners for opening their terrain. At the current rate of 45 cents per linear metre (also used at the Let de Stichterpad) provides substantial amounts of money for some owners already. When the numbers of mountain bikers continue to rise, the payments can also increase.

Samenvatting

Het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug (NPUH) is een belangrijk gebied voor mountainbikers. Terreinfoetsers (lokaal, regionaal en uit andere delen van het land) komen naar de omgeving van Amerongen, Leersum en Veenendaal om daar hun sport te beoefenen. De huidige mountainbike-routes (vier routes tussen Rhenen, Veenendaal, Amerongen en Leersum) schieten tekort doordat de routes te druk, te kort en niet uitdagend genoeg zijn. Bovendien zijn er geen routes te vinden in het westelijk deel van het NPUH. Sommige mountainbikers kiezen daardoor geheel of gedeeltelijk hun eigen route. Voor de meeste terreineigenaren is deze ongereguleerde aanwezigheid van mountainbikers op hun terrein niet gewenst. Ze zijn bang voor een verstoring van de natuur (voornamelijk de rust van wild en vogels), voor aantasting van privacy en eigendomsrecht en voor extra conflicten met andere recreanten. Het aantal mountainbikers groeit de laatste jaren zeer snel. De conflicten tussen terreineigenaren, wandelaars en natuur aan de ene kant en mountainbikers aan de andere kant zullen daarom bij ongewijzigd beleid alleen maar toenemen. Om dat te voorkomen is er in dit rapport een voorstel gedaan waarin de voor de betrokken partijen belangrijkste onderwerpen in samenhang geregeld worden. Het gaat hierbij om het opzetten van een aaneengesloten netwerk van mountainbike-routes met een juiste beheersmatige, financiële en juridische inpassing. Het aaneengesloten netwerk van mountainbike-routes beslaat in eerste instantie het gehele NPUH en later de gehele Utrechtse Heuvelrug. Immers: een doorgaande en uitdagende routestructuur zal ervoor zorgen dat de terreinfoetsers minder vaak van de route zullen afwijken.

Hiervoor is nodig dat er op geregelde afstand een echte mountainbike route aanwezig is. Wat dat betreft valt er een gat tussen Maarn en Leersum (Doornse Gat, Kaapse Bossen). Ons voorstel is daar een route te realiseren; het recreatieschap heeft aangegeven dat het Doornse gat daarvan een onderdeel uit kan maken. Het Doornse Gat is technisch uitdagend, maar tegelijkertijd ook te klein voor een volwaardige route; de route zal voor een deel over de belendende percelen moeten gaan lopen. Voorts worden de bestaande en de nieuwe mountainbikeroutes met elkaar verbonden door koppelroutes. Deze gaan over bestaande paden; de mtb-ers moeten zich daar gedragen als recreatieve fietsers. Daarnaast zijn er aanrijroutes nodig, die ervoor zorgen dat de mountainbikers op vaste punten vanaf de randen van het NPUH de routes zullen opzoeken. Startpunt van deze aanrijroutes zijn vaak de Groene Poorten en Entrees.

De terreineigenaren hebben als voorwaarde voor een verbetering van de routestructuur gesteld dat het beheer, de aansprakelijkheid en de financiën goed geregeld moeten worden. Het Recreatieschap Utrechtse Heuvelrug zou hierin een centrale rol kunnen spelen, analoog aan wat ze nu voor het Let de Stigterpad doet.

Uit onderzoek onder terreinfoetsers is gebleken dat zij bereid zijn voor een verbeterde routestructuur toegang te betalen, bij conservatieve schattingen: 2 euro voor een dagkaart, 15 euro voor een jaarkaart. Deze bedragen vermenigvuldigd met de huidige aantallen bezoekers (conservatieve schattingen) geven voldoende inkomsten om het recreatieschap te betalen voor het overnemen van beheer en aansprakelijkheid en de terreineigenaren te belonen voor het openstellen van hun terrein. Bij het huidige tarief van 45 cent per strekkende meter (tarief dat ook bij het Let de Stichterpad gebruikt is) levert dit voor sommige eigenaren al substantiële bedragen op. Wanneer de aantallen mountainbikers blijven stijgen, kan dit bedrag ook toenemen.

Inhoud

Summary	4
Samenvatting	5
1 Inleiding	9
1.1 Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug	9
1.2 Mountainbikers in Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug	11
1.3 Doelstelling, methode en onderzoeksvragen	12
1.4 Resumé	14
2 Conflicten tussen mountainbikers en andere belangengroepen	15
2.1 Conflicten tussen mtb-ers en andere recreanten	15
2.2 Conflicten tussen mtb-ers en terreineigenaren	16
2.3 Conflicten tussen mtb-ers en fauna	17
2.4 Conflicten tussen mtb-ers en flora	17
2.5 Conflicten tussen mtb-ers en ondergrond	18
2.6 Resumé	18
3 Voorstel voor een routenetwerk	19
3.1 Denkrichtingen voor het vergroten van de routecapaciteit	19
3.2 Uitgangspunten routenetwerk	20
3.3 Uitwerking van de uitgangspunten voor een routenetwerk	21
3.4 Resumé	23
4 Voorstel voor een beheermodel	25
4.1 Uitgangspunten beheermodel	25
4.2 Uitwerking van de uitgangspunten	26
4.3 Resumé	28
5 Financiële aspecten	29
5.1 Kaders voor berekeningen	29
5.2 Inkomsten	29
5.3 Uitgaven	32
5.4 Exploitatiebegroting	33
5.5 Resumé	33
6 Juridische aspecten	35
6.1 Grondslag voor heffing van toegangsgelden	35
6.2 Openbaarheid van wegen	36
6.3 Aansprakelijkheid	38
6.4 Voorstel voor een juridisch model	42
6.5 Resumé	44
7 Evaluatie, discussie en aanbevelingen	45
7.1 Evaluatie van onderzoek en ontwerp	45
7.2 Discussie ten aanzien van de methode	45
7.3 Aanbevelingen	46
Geraadpleegde literatuur	49
Geraadpleegde experts	51
Aanbevolen literatuur	51

Bijlagen

1	Huidige mountainbikeroutes	52
2	Van Recreatiemonitor naar tabel 1	57
3	Gedragscodes mountainbikers	58
4	Maatschappelijk debat rondom 'gebruiker betaalt voor natuur'	61
5	Betalen per SMS	63
6	Overeenkomst Let de Stichterpad.....	64
7	Eerste aanzet tot een investeringsbegroting	67
8	Paardrijden op landgoed Den Treek.....	68
9	De Wegenwet en de Wegenlegger.....	69

1 Inleiding

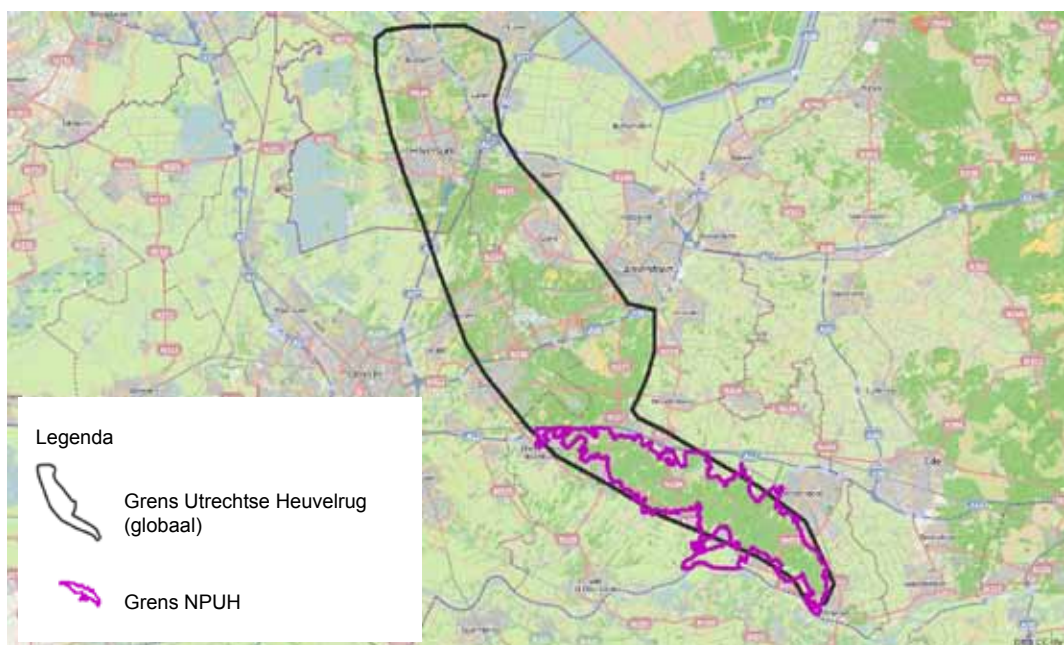
Dit rapport is het resultaat van onderzoeks- en ontwerpproject uitgevoerd door de Wetenschapswinkel van Wageningen UR. Aanleiding voor het project was een vraag van de Nederlandse Toer Fiets Unie, die een oplossing zoekt voor de mountainbike-problematiek in Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug.

1.1 Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug

De Utrechtse Heuvelrug is in de voorlaatste ijstijd opgestuwd door het ijs. De contouren van deze lange maar smalle heuvelrug tekenen zich overal in de omgeving duidelijk af. Er zijn meerdere 'toppen' van boven de 50 meter. Het hoogste punt is de Amerongse Berg met 69,2 meter boven zeeniveau. Het zuidelijkste punt is de Grebbeberg.

Het gebied bestaat voornamelijk uit bos. Daarnaast vinden we er een aantal heidegebieden en enkele stuifzanden. Het strekt zich van het Gooimeer tot de Nederrijn uit over een totale lengte van circa 50 km. De totale oppervlakte is ongeveer 23 000 hectare. Daarmee is het na de Veluwe het grootste bos- en heidegebied van Nederland¹.

Sinds 2003 heeft het zuidelijkste deel van de Heuvelrug (ruwweg de 6.000 ha ten zuiden van de A12) de status van Nationaal Park: het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug ofwel NPUH (figuur 1)².



Figuur 1: Ligging Utrechtse Heuvelrug en de positie van het nationaal park (NPUH) daarin.

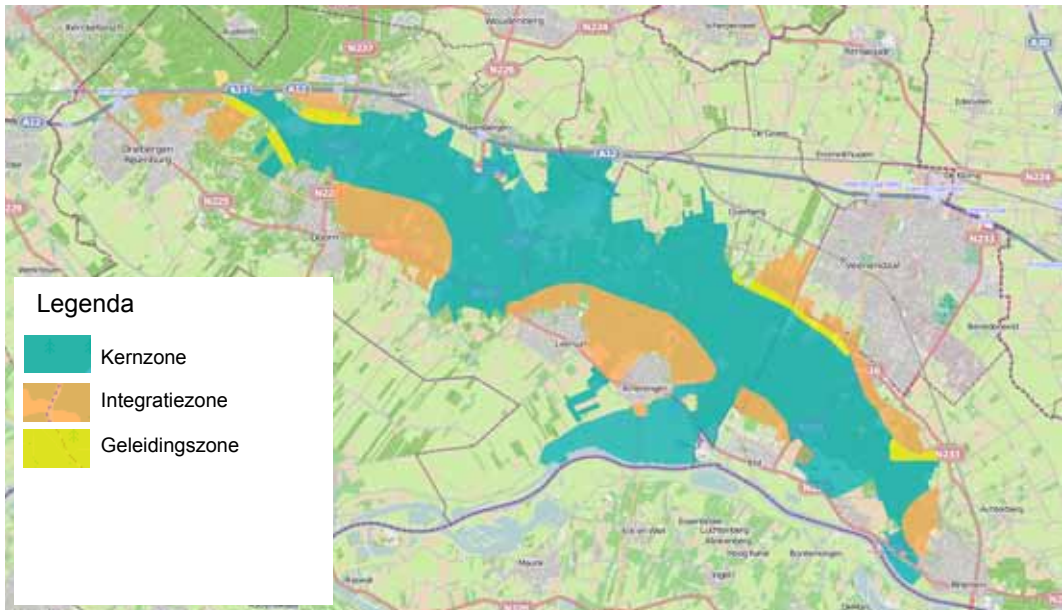
Het NPUH wordt druk bezocht door de omwonenden maar ook door mensen van verder weg, bijvoorbeeld uit de regio Amsterdam. Deze mensen willen daar wandelen, paardrijden, fietsen, mountainbiken, picknicken, joggen en wat dies meer zij. Sinds de oprichting van het Nationaal Park zijn de bezoekersaantallen met 37 procent gestegen tot ongeveer 800.000 bezoeken per jaar (Bureau Verten, 2009a). Dat maakt het een van de drukst bezochte Nationale Parken in Nederland.

Om deze toeristische druk in goede banen te leiden, en om er voor te zorgen dat de natuurdoelstelling van het Nationaal Park niet in het gedrang komt, is in het Beheer en Inrichtingsplan (BIP; Bureau Hemmen, 2003) een zonering geïntroduceerd. In de noordoostelijke kant van het park, de zogeheten 'Kernzone', staat de natuurfunctie voorop. Recreatief medegebruik wordt zoveel

¹ Voor meer informatie over het gebied, zie: Bureau Hemmen, 2003.

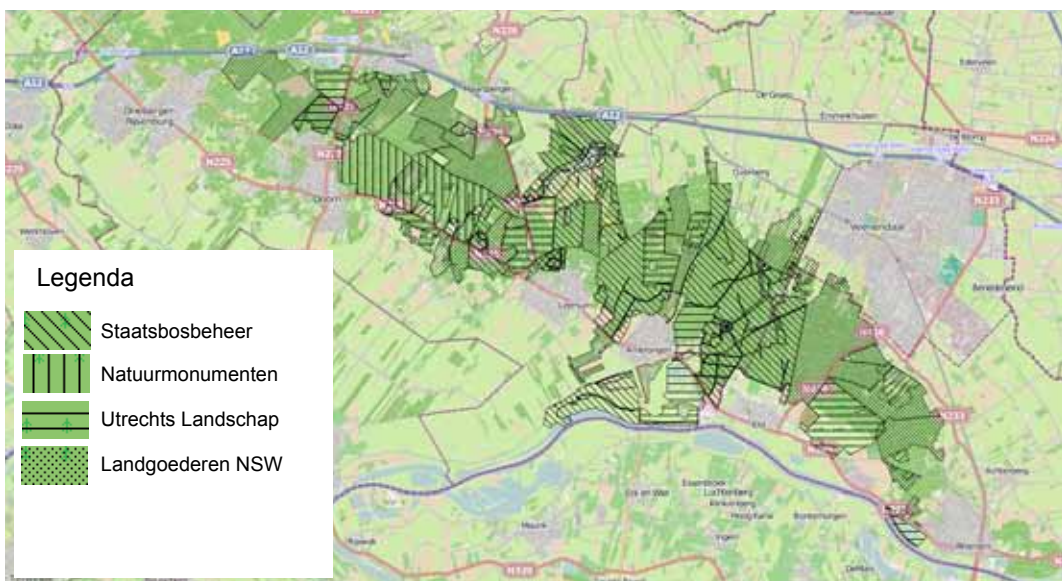
² Op moment van schrijven van deze rapportage wordt de mogelijkheid onderzocht om ook het deel tussen de snelwegen A12 en A28 bij het Nationaal Park te voegen; zo ver is het echter nog niet.

mogelijk geconcentreerd in de Integratiezone, die aan de zuidwestelijke kant van het nationaal park ligt. Op enkele plekken is tussen deze twee zones een overgangszone, de Geleidingszone, geprojecteerd.



Figuur 2: Zonering uit het Beheers- en Inrichtingsplan (BIP).

Anders dan bij de meeste andere Nationale Parken kent het NPUH veel eigenaren (zie figuur 3). De grootste zijn Staatsbosbeheer, Utrechts Landschap, Natuurmonumenten, diverse particuliere landgoedeigenaren en een aantal gemeenten.



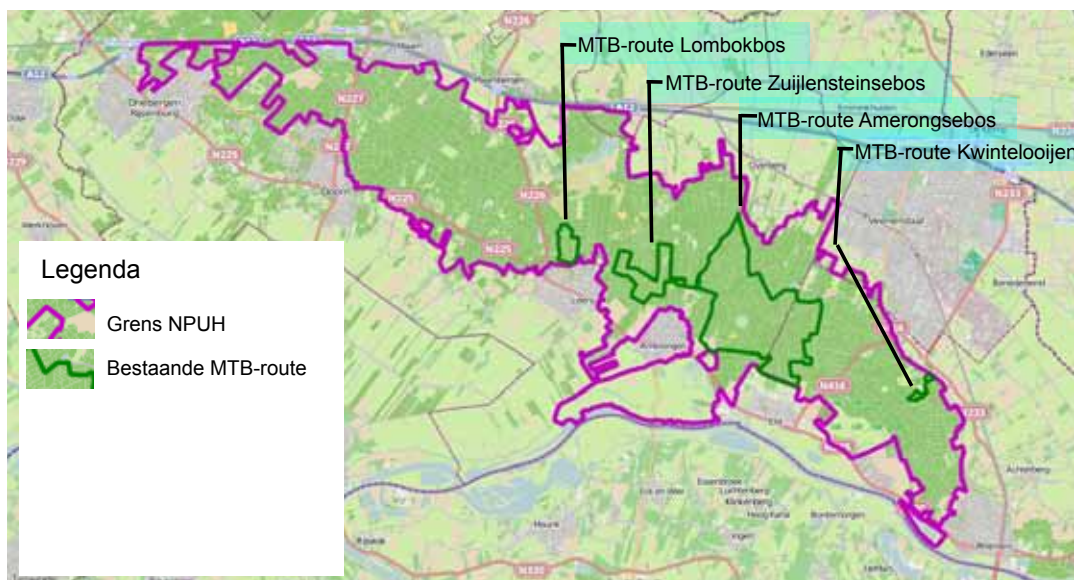
Figuur 3: Eigendom in het NPUH.

Samenwerking tussen al deze eigenaren is onontbeerlijk voor de ontwikkeling van het Nationaal Park. Dat geldt onder andere voor de ecologische en recreatieve ontwikkelingen van het park. Paden en vooral routes lopen bijvoorbeeld vaak over grond van meerdere eigenaren. Samenwerking vindt onder meer plaats via het projectbureau Heel de Heuvelrug. Een deel van de werkzaamheden, bijvoorbeeld het beheer van enkele recreatiegebieden en routes, wordt uitbesteed aan het recreatieschap Utrechtse Heuvelrug, Vallei- en Kromme Rijngebied (onderdeel van Recreatie Midden Nederland)³.

3 Meer informatie over de wijze waarop het Nationaal Park georganiseerd is, is onder meer te vinden in Bureau Hemmen, 2003, Schuurman, 2010 en Kiezebrink et al., 2010.

1.2 Mountainbikers in Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug

De topografie van de Utrechtse Heuvelrug maakt dat het een interessant gebied is voor mountainbikers. De mountainbikers hebben de beschikking over vier officiële mountainbike-routes, alle vier in het zuid-oostelijke deel van het NPUH (figuur 4), met een totale lengte van 26,4 kilometer. Deze routes liggen op terrein van Staatsbosbeheer (20,9 kilometer), Utrechts Landschap (3,3 kilometer) en Recreatie Midden Nederland (2,1 kilometer). Een echt routenetwerk is het echter niet: vanwege het ontbreken van gemarkeerde verbindingen tussen de routes is er veeleer sprake van een *stelsel van losse routes*.



Figuur 4: Bestaande mtb-routes in NPUH.

In bijlage 1 worden de vier bestaande routes beschreven vanuit de beleving van de mountainbikers.

De routes worden zeer intensief gebruikt; niet alleen lokale terreinfietsers maar ook terreinfietsers uit andere delen van het land worden aangetrokken door de boeiende omgeving en het hoogteverschil in de routes (Kiezebrink *et al.*, 2010). Het exacte aantal mountainbikers dat per jaar het NPUH bezoekt, en hoeveel unieke bezoekers dit zijn, is evenwel niet bekend. In dit rapport baseren we ons op de Monitor Recreatiegebruik NPUH (Bureau Verten, 2009a, 2009b & 2009c). Voor het opstellen van de Monitor is op een tiental punten in het Nationaal Park tellingen gehouden, zowel in 2003-2004 als in 2008-2009. In onderstaande tabel zien we de totalen van de tien telpunten, alsook het gewogen aandeel mountainbikers en het absolute aantal mountainbikers.

Tabel 1: bezoekersaantallen en aantallen mountainbikers in NPUH.

	2003-2004	2008-2009
Absoluut aantal bezoeken aan NPUH (per jaar)	583.290	800.430
Absoluut aantal mountainbike-ritten (per jaar)	95.491	150.021
Gewogen aandeel mountainbikers	16%	19%

Bron: eigen bewerking⁴ op basis van figuur 2.7 uit de Monitor Recreatiegebruik (Bureau Verten, 2009a & 2009b)

Duidelijk is te zien dat het totaal aantal bezoeken dat per jaar aan het NPUH gebracht wordt, in de periode tussen de twee tellingen fors is gestegen. Er zijn geen redenen om aan te nemen dat deze trend is gestopt. Daarnaast is het **aandeel** mountainbikers licht gestegen, in combinatie met het stijgende bezoekersaantal leidt dit tot een forse (+57%) stijging van het **aantal** mountainbikers in betreffende periode. Ook deze trend lijkt nog niet tot staan gebracht: zo steeg het aantal leden dat bij de Nationale Toer Fiets Unie aangesloten is in de periode 2007-oktober 2011 van 40.585

4 Voor de onderbouwing van de omrekening vanuit de Monitor naar tabel 1: zie bijlage 2.

naar 49.737 (pers.comm. Mark Torsius, NTFU). Ongeveer 60% van deze groep bezit en rijdt met enige regelmaat op een mountainbike.

In de laatste telperiode werden ruim 150.000 mountainbike-ritten gemaakt in het NPUH. Wetende dat de meeste mountainbikers niet slechts één keer per jaar het NPUH frequenteren maar dikwijls terugkomen: hoe veel unieke bezoekers zitten er achter deze 150.000 ritjes?

Voor het antwoord op deze vraag baseren we op eigen onderzoek (Kiezebrink *et al.*, 2010 en Prins *et al.*, 2010). In het vroege voorjaar van zowel 2010 als 2011 is door studenten onderzoek gedaan naar mountainbiken in het NPUH. Hierbij zijn in totaal 442 mountainbikers geïnterviewd. De respondenten is onder meer gevraagd naar de frequentie waarmee ze mountainbiken in het NPUH. Het totaal aantal ritten dat alle 442 respondenten samen per jaar in het NPUH afleggen is 10.572. Met andere woorden: de gemiddelde respondent maakt per jaar 23,92 ritjes in het NPUH. Wanneer we er van uitgaan dat de respondenten representatief zijn voor alle mountainbikers in het NPUH, dan kunnen we berekenen dat de 150.021 ritten zijn gegenereerd door 6.272 unieke bezoekers.

In de rest van dit rapport gaan wij uit van een totaal aantal van 150.021 mountainbike-ritten per jaar, gegenereerd door 6.272 unieke mountainbikers. Met deze aanname zitten we aan de conservatieve kant, omdat het aantal sinds 2009 nog verder gestegen zal zijn.

Bovenstaande cijfers zijn gebaseerd op tellingen op tien verschillende punten in het NPUH. Wanneer we de locatie van de tien telpunten vergelijken met die van de mtb-routes, dan zien we dat elk van de mtb-routes een telpunt in de buurt heeft. We gaan er daarom van uit dat alle op de routes in het NPUH fietsende mtb-ers in de cijfers meegenomen zijn.

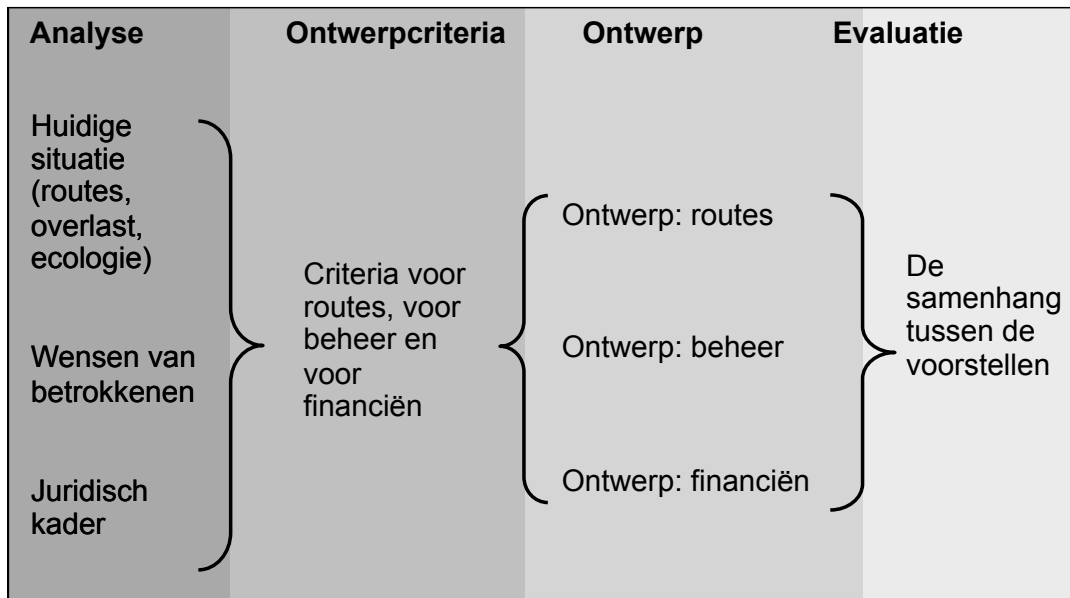
1.3 Doelstelling, methode en onderzoeksvragen

1.3.1 Doelstelling

De verschillende partijen binnen het Nationaal Park zijn het er niet volledig over eens hoe de problematiek rondom de mountainbikers het best aangepakt kan worden. Het is daarom dat één van de betrokken partijen, de Nederlandse Toer Fiets Unie (NTFU), aan de wetenschapswinkel van Wageningen University & Research Centre heeft gevraagd hiervoor een oplossing aan te dragen. De Wetenschapswinkel heeft daarop een project uitgevoerd met als doelstelling: *het maken van een ontwerp voor een mountainbikeroute-netwerk, en een daaraan gekoppeld beheermodel, dat gedragen wordt door alle betrokken partijen in het gebied.*

1.3.2 Methode

Het project omvat vier onderdelen: analyse, ontwerpcriteria, ontwerp en evaluatie (zie figuur 5). De *analyse* beschrijft de huidige fysieke en sociale context van het mountainbiken, alsmede de wensen van belanghebbenden en het juridische kader. De onderzoeksvragen die daarbij leidend waren, staan in de volgende subparagraaf. Uit de analyse volgen de randvoorwaarden voor het vinden van oplossingen, de zogenaamde *ontwerpcriteria*. De ontwerpcriteria zijn in een iteratief proces tussen het genereren van alternatieven en het waarderen daarvan door de betrokkenen uitgewerkt tot een ontwerp. In de evaluatie, tot slot, wordt bekeken in hoeverre het ontwerp voldoet aan de eerder gestelde criteria. Daarbij worden ook aanbevelingen gedaan voor de betrokken partijen om het ontwerp te laten functioneren.



Figuur 5: Methode project Mountainbikers op de Utrechtse Heuvelrug.

Het proces leverde een waaier aan alternatieven en een door de betrokkenen grotendeels gedeelde set ontwerpcriteria (vergelijk Hoofwijk *et al.*, 2007, Stobbelaar & Hoofwijk, 2009). Door te werken met een begeleidingscommissie waarin vertegenwoordigers van terreineigenaren, Utrechts Particulier Grondbezit, gemeenten en het Nationaal Park zitting hebben⁵, konden we gevoelige voorstellen eerst intern bespreken, terwijl deze toch gecommuniceerd werden met de betrokkenen uit de desbetreffende achterbannen.

Gebaseerd op een uitvoerige inventarisatie van de problematiek (hoofdstuk 2) behelzen de voorstellen de route (hoofdstuk 3) en het beheer (hoofdstuk 4), gevat in financiële (hoofdstuk 5) en juridische kaders (hoofdstuk 6). Voor het maken van de route is gewerkt met een GIS kaart, waarop in samenspraak met begeleidingscommissie en in andere gremia interactief veranderingen aangebracht konden worden. Het beheermodel bevat een antwoord op de vraag hoe aanleg en onderhoud van de routes en de aansprakelijkheid geregeld moeten worden. Ook hier geldt dat de criteria en het uiteindelijke voorstel door middel van bijeenkomsten (o.m. met de begeleidingscommissie en met eindgebruikers) getoetst zijn op hun bruikbaarheid. Het financieel model bestaat uit een schatting van inkomsten en uitgaven op basis van uitgebreide metingen aangevuld met voorstellen om de inkomsten op een eenvoudige en doeltreffende manier te innen. De juridische context, tot slot, is tot stand gekomen op basis van literatuuronderzoek en gesprekken met experts.

Het proces als hierboven omschreven is een vorm van actieonderzoek (zie onder meer Almekinders *et al.*, 2009), primair gericht op het op gang krijgen van een veranderingsproces in de streek. Onderdelen van het project zijn uitgevoerd door studentengroepen van Wageningen University. De resultaten van hun werk zijn ingepast in het werk van de onderzoekers.

1.3.3 Onderzoeksvragen

De volgende onderzoeksvragen vormen de bouwstenen voor de analyse:

1. Wat zijn de effecten van mountainbikers op andere recreanten, op flora en fauna en op landschappelijke kwaliteiten?
Landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waardenkaarten zijn over ruiterroutes, wandelroutes en mountainbike routes gelegd. Mogelijke knelpunten zijn in gesprekken en in (bij voorkeur gezamenlijke) veldbezoeken bekeken. Naast landschap, cultuurhistorie en ecologie zijn ook de wensen van de terreineigenaren in beeld gebracht; uiteraard is het uiteindelijk de eigenaar van het terrein die bepaalt wat wordt toegestaan en op welk gedeelte van het terrein. Resultaat is een eerste aanzet voor een kaart met gebieden waar het beter lijkt het mountainbiken te weren en met gebieden waar kansen lijken te liggen voor nieuwe mountainbike-routes. Zie hoofdstuk 3.

⁵ Zie de Colofon op pagina ii voor de namen van de leden die zitting hadden in deze commissie.

2. Wat zijn de wensen van mountainbikers en de andere belangengroepen ten aanzien van routes en beheermodellen?

De eerste lijst van belanghebbenden is opgezet in samenspraak met de Begeleidingscommissie die de uitvoering van dit onderzoek begeleidde. De lijst is gedurende het onderzoek steeds verder uitgebreid.

Resultaten van deze netwerk en belangenanalyse zijn weergegeven in de ontwerpcriteria, zie paragrafen 3.2 en 4.1. Voor uitgebreide resultaten zie Kiezenbrink *et al.*, 2010.

3. Is het beheer van de routes te financieren uit een gebruikersbijdrage?

Hiervoor zijn enquêtes onder mountainbikers gehouden. Deze gegevens zijn gecombineerd met de bezoekersaantallen uit Bureau Verten (2009). Vervolgens hebben we de betalingsbereidheid onder mountainbikers onderzocht, en de resultaten daarvan gevalideerd⁶.

Resultaat: beschrijving van mogelijke prijs van dag en jaarkaart en daarmee de inkomsten voor beheerders. Zie hoofdstuk 5.

4. Is het nieuwe beheermodel juridisch houdbaar?

Voor dit onderdeel is gebruik gemaakt van literatuurstudie, overleg met experts en bestudering van vergelijkbare situaties. Vervolgens is de concepttekst door juristen van Provincie Utrecht op juistheid en haalbaarheid getoetst.

Resultaat: een beschrijving van de meest prangende juridische aspecten, en een schets van de mogelijkheden om een aantal hiervan op een voor eenieder bevredigende wijze te regelen. Zie hoofdstuk 6.

1.4 Resumé

Het NPUH wordt door een groot aantal mountainbikers gebruikt, en dit aantal is stijgende. Het feit dat het NPUH een lappendeken is van veel verschillende terreineigenaren, zorgt ervoor dat oplossingen voor deze problematiek niet eenvoudig zijn.

⁶ Van het onderzoek naar de betalingsbereidheid onder mountainbikers is verslag gedaan in Prins *et al.*, 2011. Voor een uitgebreide theoretische beschouwing van het concept 'betalingsbereidheid': zie Doorn *et al.*, 2011.

2 Conflicten tussen mountainbikers en andere belangengroepen

Het is al eerder aangegeven: in het NPUH worden de twee deels tegenstrijdige functies natuur en recreatie gestapeld op een relatief klein oppervlak. Het kan dan ook niet anders dan dat er conflicten ontstaan. In dit hoofdstuk gaan we daar verder op in en beantwoorden we onderzoeksvraag 1⁷.

2.1 Conflicten tussen mtb-ers en andere recreanten

Om de aard van de conflicten tussen recreanten en mountainbikers te onderzoeken is begin 2010 een enquête gehouden onder 190 bezoekers van het NPUH⁸. Hieruit bleek dat:

- 16 procent van de geënquêteerde mountainbikers heeft in het Nationaal Park conflicten met andere recreantengroepen gehad. Dit betrof vooral conflicten met wandelaars met loslopende honden en conflicten met wandelaars.
- De helft van de niet-mountainbikende respondenten gaf aan zich te ergeren aan en/of conflicten te hebben met mountainbikers. Dit getal is zeer hoog als dit wordt vergeleken met het beperkte aantal ontmoetingen dat deze recreanten hebben met mountainbikers.
- Het zijn vooral ruiters en wandelaars met hond die zich ergeren aan of conflicten hebben met mountainbikers. De ergernissen en conflicten tussen ruiters en mountainbikers zijn duidelijk asymmetrisch, aangezien recreantengroepen niet dezelfde conflictintensiteit met elkaar hebben: mountainbikers gaven namelijk niet aan conflicten met ruiters te hebben.
- Conflicten tussen mountainbikers en de recreantengroep wandelaars met hond blijkt het hevigst aangezien deze groepen elkaar noemen bij irritaties en conflicten.
- Fietsers hebben de minste conflicten met mountainbikers. Ook deze conflicten zijn duidelijk asymmetrisch, aangezien fietsers meer moeite hebben met mountainbikers dan andersom.

Bovengenoemde cijfers komen qua orde van grootte overeen met onderzoek dat door Noord Hollands Duinreservaat in haar gebied is uitgevoerd. In dat onderzoek geeft 35% (2003) tot 44% (2009) van de recreanten aan hinder te ondervinden van mountainbikers. De aard van de hinder is in eerste instantie het schrikken van de mountainbikers, gevolgd door de noodzaak om uit te moeten wijken en de verstoring van de natuurbeleving. Met deze getallen staan mountainbikers nog steeds bovenaan de lijst van irritaties. Bij bovenstaande resultaten moet worden vermeld dat het aantal mountainbikers in het Duinreservaat de afgelopen jaren is gegroeid terwijl het aantal klachten over mountainbikers de afgelopen 5 jaar sterk is afgenomen (Derriks *et al.*, 2010).

Ook in het rapport van Bureau Verten (Bureau Verten, 2009b) komt de overlast en hinder aan die NPUH-bezoekers ondervinden aan de orde: op de vier onderzoekslocaties zijn enquêtes afgenomen met daarin onder meer de vraag "Ondervindt u hinder of mist u bepaalde voorzieningen in dit gebied?". Bureau Verten concludeert dat "... gemiddeld genomen een ruime meerderheid van de bezoekers (66%) geen hinder ondervindt in het gebied en geen voorzieningen mist in het gebied. Dit betekent dat 34% van de bezoekers wel hinder ondervindt of iets mist aan voorzieningen. Dit beeld is in positieve zin veranderd ten opzichte van 2003-2004 toen nog 42% van de bezoekers hinder ondervond of iets miste aan voorzieningen". Aangezien het hier een open vraag betrof, waarbij niet specifiek werd ingegaan op de overlast door mountainbikers, kunnen op basis van dit rapport geen harde uitspraken worden gedaan over de omvang daarvan en kunnen de resultaten niet zonder meer vergeleken worden met die van Kiezebrink *et al.* Wel is opvallend dat de respondenten op deze vraag relatief vaak een antwoord gaven dat in de categorie die Bureau Verten aggregaerde onder de noemer "gedrag van andere gebruikers: snelle en langzamere recreanten

7 Deze paragraaf is deels ontleend aan het studentenrapport Mountainbikeroutenetwerk in Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug (Kiezebrink *et al.*, 2010) dat in het kader van dit wetenschapswinkel-onderzoek is verschenen.

8 47 individuele mountainbikers, 57 georganiseerde mountainbikers, 29 wandelaars, 19 wandelaars met hond, 21 ruiters en 17 recreatieve fietsers.

ondervinden hinder van elkaar, wandelaars ondervinden hinder van fietsers en mountainbikers op de (wandelpaden)”.

2.2 Conflicten tussen mtb-ers en terreineigenaren

Tot 2007 hadden eigenaren van NSW-landgoederen, in tegenstelling tot de eigenaren die niet onder de Natuurschoonwet vallen zoals de terreinbeherende organisaties, geen instrumentarium om mountainbikers van hun terrein te weren: hun bezit was opengesteld voor alle groepen bezoekers. De in 2007 gewijzigde Beleidsregel aangaande openstelling van NSW-landgoederen (zie paragraaf 6.1.2) gaf landgoedeigenaren de mogelijkheid om fietsers (en dus ook mountainbikers) van hun terrein te weren. Met de invoering van de Uniforme Toegangsvoorwaarden in 2009 werd deze mogelijkheid ook in het NPUH geëffectueerd: vanaf dat moment was fietsen (en dus ook mountainbiken) alleen nog maar toegestaan op daartoe aangewezen paden. Het is evident dat dit onder de mountainbikers tot nogal wat commotie heeft geleid: zij zagen zich immers opeens geconfronteerd met een aanzienlijke beperking van hun bewegingsvrijheid en waren opeens niet meer welkom op paden waarvan zij voorheen zonder beperkingen gebruik van konden maken.

In het onderzoek dat in de vorige paragraaf werd aangehaald, zijn we daarom ook ingegaan op de conflicten die mountainbikers zeggen te ervaren met terreineigenaren en terreinbeheerders. Opvallend aspect hierin is dat individuele mountainbikers vaker dan georganiseerde mountainbikers aangeven conflicten te hebben met terreineigenaren of terreinbeheerders. Tegelijkertijd zijn er ook mountainbikers die aangeven dat de contacten met de terreineigenaren en beheerders juist positief zijn.

Andersom geven vrijwel alle terreineigenaren en terreinbeheerders aan dat er in hun gebied conflicten zijn met mountainbikers. Grootste ergernis is het buiten de route fietsen. Is dat terecht, gebeurt het in grote mate of gaat het om enkelingen?

Hiervoor kijken we naar de verschillen tussen de telpunten in de Monitor Recreatiegebruik (Bureau Verten, 2009b). Dan zien we het volgende: van de (berekende) 150.021 mountainbikers reden er op het moment van tellen 124.702 op wegen en paden waar ze wél komen mogen, en 25.319 op wegen en paden die niet toegankelijk zijn voor mountainbikers⁹. Ofwel, zo'n 17% van alle mountainbikers rijdt op enig moment 'wild'. Dit percentage is min of meer in lijn met de resultaten van ons eigen onderzoek: 40% van de respondenten gaf aan 'wel eens' of 'vaak' buiten de routes te rijden.

Een fors percentage, en een fors absoluut aantal. Dit onderstreept wederom de noodzaak om een goede oplossing te vinden voor het mountainbiken in het NPUH.

In de delen van Staatsbosbeheer blijkt echter wel een sterke afname zichtbaar van het wildrijden. De verklaring hiervoor is dat Staatsbosbeheer de wortel en de stok samen hanteert: er zijn aan de ene kant mooie, relatief lange routes aangelegd en aan de andere kant vindt er zeer geregeld controle plaats en worden er boetes uitgedeeld. Volgens boswachter René Schuurmans (Staatsbosbeheer) is het nu een klein groepje, van steeds dezelfde mensen, die de routes niet gebruikt. Ook boswachter Hugo Spitzen (Utrechts Landschap) geeft aan dat in zijn beheergebied de route (Lombokbos) veel gebruikt wordt en dat het mountainbikers naar de route toetrekt, maar dat er nog wel relatief veel buiten de route gefietst wordt. Men geeft dan aan "verkeerd gereden te zijn". De wildrijders blijven doorgaans wel in de buurt van de routes, zodat er amper mountainbikers in het rustgebied (ver van de route af) rijden.

Naast het buiten de route rijden is er een tweede punt dat onder veel terreineigenaren tot ergernis leidt: de houding van mountainbikers. Wanneer ze op hun gedrag worden aangesproken, luisteren ze in het geheel niet of reageren agressief. Hoewel er brede consensus bestaat dat het hier slechts om een kleine minderheid van de mountainbikers gaat, straalt dit gedrag af op de gehele populatie.

9 Niet opengesteld voor mtb-ers: St. Helenaheuvel, Leersumse Veld, Maarnse Berg, Hoogstraat, Berghuis. Wel opengesteld: Heulweg, Prattenburg, Ginkelduin, Bergweg, Defensieweg.

2.3 Conflicten tussen mtb-ers en fauna

De invloed van mountainbiken op de fauna bestaat uit twee delen: versnippering van het leefgebied en verstoring.

2.3.1 Versnippering van het leefgebied

Voor het mountainbiken zijn paden aangelegd in het Nationaal Park. Deze paden en het gebruik ervan kunnen het leefgebied van de dieren versnipperen. Dit geldt echter niet alleen voor mountainbikeroutes maar ook voor wandelroutes, fietsroutes, ruiterroutes en -uiterwaard- vooral voor autowegen.

2.3.2 Verstoring

Diersoorten in het NPUH die gevoelig voor zijn voor verstoring zijn met name de ree, en daarnaast de vrij zeldzame diersoorten boomkruiper en das. Deze diersoorten zijn erg schuw en om verstoring te voorkomen hebben ze een leefgebied nodig, waar weinig tot geen mensen in de buurt komen.

Over dieren in hun natuurlijke leefomgeving staan bepalingen in de Flora- en Faunawet. Onder artikel 11 staat dat het verboden is “nesten, holen of andere voortplantings-, vaste rust- of verblijfplaatsen van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren.” Daarnaast is het volgens artikel 10 in diezelfde wet verboden om dieren die tot een beschermde inheemse soort behoren opzettelijk te verontrusten (Nederlandse Staat, 2010). We kunnen er evenwel van uitgaan dat er bij mountainbiken amper sprake is van opzettelijke verstoring; de verstoring zal veelal onopzettelijk zijn. Hoe schadelijk is dit?

Door Taylor & Knight (2003) is onderzoek gedaan naar de reactie van dieren op verstoring door recreanten. Daaruit bleek dat dieren een sterkere vluchtreactie vertoonden wanneer recreanten van de paden afweken. Dit suggereert dat mensen op de paden moeten blijven om de kans op verstoring zo klein mogelijk te houden. Niet alleen door van de paden af te gaan, maar ook door harde geluiden te produceren en/of in de richting van de dieren te fietsen worden vluchtreacties veroorzaakt. De dieren vluchten dan weg van de verstoring, wat veel energie kost als dit vaak gebeurt, of waardoor zij onder een auto kunnen geraken (pers. comm. R. Schuurmans, 25 januari 2010). Wanneer de verstoring niet incidenteel maar continue is, raken dieren gestrest waardoor ze in sommige gevallen hun meest geschikte leefgebied verlaten en tijdelijk of permanent naar ander gebied vluchten. Dit andere gebied voldoet niet altijd aan de behoefte aan voedsel, water of een schuilplaats. Bezoekers hebben dit vaak niet in de gaten, omdat dieren vaak vluchten voordat mensen zich bewust zijn van hun aanwezigheid. De bovengenoemde invloeden zijn echter gelijk voor alle niet-gemotoriseerde recreanten, wanneer ze vergelijkbaar gedrag vertonen (Marion & Wimpey, 2007).

Uit de literatuur blijkt verder dat als mountainbikers in kleine groepjes op pad gaan, de fauna niet meer of minder wordt verstoord dan door andere vormen van recreatie. Anders ligt dat wanneer grotere groepen mountainbikers al roepend en schreeuwend door het bos heen fietsen. Maar ditzelfde geldt ook voor het gedrag van wandelaars en andere recreantengroepen (pers. comm. R. Schuurmans, 25 januari 2010).

Wanneer mountainbikers zich niet aan de regels houden en niet op de paden blijven kan de overlast en de schade groot zijn, maar dat geldt ook voor paarden, honden en mensen. Het omgekeerde geldt ook: bij goed gedrag is de overlast en schade door mountainbikers te minimaliseren.

2.4 Conflicten tussen mtb-ers en flora

Bij de aanleg en het onderhoud van mountainbike-paden moet de daar groeiende flora wijken. Wanneer de mountainbikers zich aan de bewegwijzerde route houden, zijn de verdere effecten op de plaatselijke flora minimaal. Wanneer parallelle paden ontstaan, of wanneer mountainbikers van de aangegeven routes afwijken, is de invloed op de begroeiing groter. Daarbij is het van belang

om rekening te houden met de Flora- en Faunawet. Volgens deze wet is het verboden om planten die behoren tot een beschermde inheemse soort te vernielen, beschadigen of op andere wijze van de groeiplaats te verwijderen (Flora- en faunawet, 1998). Om deze reden is het belangrijk om te weten hoe groot de gevolgen van mountainbiken op de plaatselijke flora precies zijn.

Naar de mate van deze invloed op de vegetatie is relatief weinig onderzoek gedaan. Door Thurston & Reader (2001) is onderzoek gedaan naar de invloeden van mountainbiken en wandelen op de vegetatie. Uit dit onderzoek bleek dat de invloed die mountainbiken op de vegetatie heeft niet significant verschilt van de invloed van wandelen. Een andere uitkomst uit dat onderzoek is dat de vegetatiedichtheid met bijna 100% vermindert wanneer er 500 keer door mountainbikers over gereden is. Het volledig herstellen van deze vegetatie duurt ongeveer een jaar; hierbij is de mate van herstel afhankelijk van het type vegetatie. Ook bleek dat de invloed op de vegetatie niet verder ging dan 30 cm buiten het gebied van betreding. Ook het onderzoek van White *et al.* (2006) wijst uit dat de invloed van mountainbiken op de bedekking door vegetatie vergelijkbaar is met de invloed van wandelen, en dat deze minder is dan gemotoriseerd verkeer en paardrijden.

2.5 Conflicten tussen mtb-ers en ondergrond

Uit onderzoek gedaan door Cessford (1995) is naar voren gekomen dat door voortdurend recreatief gebruik van de bodem drie problemen met betrekking tot paden kunnen ontstaan. Dit zijn:

Erosie. Mountainbikers veroorzaken vooral erosie bij afdalingen en in bochten. Bij het remmen wordt er veel druk op de bodem uitgeoefend en kunnen de wielen van de mountainbike gaan slippen. Dit wordt vooral veroorzaakt doordat de helling te steil is, de mountainbikers de helling en bochten niet goed kunnen inschatten, of doordat de mountainbiker geen of weinig ervaring heeft en daardoor slijpt. Doordat de wielen geblokkeerd worden en slippen komen in de eerste plaats bodemdeeltjes los van de bovengrond. Die kunnen dan naar beneden verplaatst worden. In de tweede plaats worden door het remmen geulen uitgesleten en stukken verdicht die weer kunnen dienen als stromingstraject voor water (Cessford, 1995). Het effect van slippende wielen en de daaruit vloeiende gevolgen is het enige effect dat direct gekoppeld kan worden aan het veroorzaken van erosie door mountainbiken.

Ontstaan van modder. Moddervorming gebeurt door vermenging van bodemdeeltjes met water. Zodra het droger wordt, verdamppt en infiltreert het aanwezige vocht in de bodem en wordt de modder weer vaste grond.

Ontstaan van nieuwe parallelle paden. Een neveneffect van modder is dat mountainbikers andere paden gaan zoeken die nog droog zijn en parallel lopen aan het bestaande pad. Dit zijn vaak paden die niet aangelegd zijn en zijn ook gevoeliger voor erosie: omdat er tot voorheen geen druk werd uitgeoefend is de bodem daar niet verdicht.

2.6 Resumé

Zowel uit de literatuur als uit de interviews blijkt dat de **schade** door mountainbikers niet groter is dan die door andere gebruikersgroepen. Wanneer mountainbikers zich niet aan de regels houden en niet op de paden blijven kan de schade groot zijn, maar dat geldt ook voor paarden, honden en mensen. Het omgekeerde geldt ook: bij goed gedrag is de schade door mountainbikers gering. In het rapport 'Schade en overlast door mountainbikers; perceptie of realiteit?' verwoordt de onderzoeker het aldus: "Uit de beschikbare gegevens blijkt dat de perceptie die mensen hebben over schade en overlast door mountainbikers niet overeenkomt met de realiteit. Onderzoekresultaten geven een genuanceerder beeld dan het beeld dat veel mensen hebben van de effecten van mountainbiken. Vergaande beperkingen voor mountainbiken in bos- en natuurterreinen kunnen niet worden onderbouwd met objectieve onderzoekresultaten" (Jansen, 2004).

Ook bij de **overlast** door mountainbikers geldt dat die een stuk geringer is wanneer de mountainbikers op de mountainbike-routes en de voor hen toegankelijke paden blijven. Maar ook dan zal de aanwezigheid van mountainbikers door sommige andere groepen als overlast worden ervaren.

3 Voorstel voor een routenetwerk

Het vorige hoofdstuk heeft aangegeven dat mountainbikers – mits zij op de routes blijven – door de bank genomen niet meer overlast en schade veroorzaken dan andere recreanten. In dit hoofdstuk ondernemen wij daarom de zoektocht naar een routestructuur, waarin binnen de wensen van eigenaren en andere gebruikers, de mountainbikeroutes zodanig verbeterd wordt, dat de mtb-ers niet meer van de route af zullen wijken. Hiervoor wordt onderzoeksvraag 2 naar wensen van mountainbikers en andere belangengroepen in dit hoofdstuk beantwoord.

3.1 Denkrichtingen voor het vergroten van de routecapaciteit

De grens van de capaciteit van de vier bestaande routes lijkt bereikt: vooral op zondagochtend zijn de routes vaak overvol. Dit leidt niet alleen tot frustratie en ongelukken onder mountainbikers, ook de overige recreanten ondervinden hier hinder van omdat er door de mountainbikers wat vaker van de route wordt afgeweken. Voeg daarbij de stijging in aantallen mountainbikers (zie paragraaf 1.2) en het is evident dat hier iets aan gedaan moet worden – zeker als de betrokkenen er in de nabije toekomst in willen slagen om het leeuwendeel van de mountainbikers die nu buiten de routes fietsen weer terug te krijgen daar waar ze horen, namelijk óp de route.

Welke mogelijkheden zijn er om de druk op de vier bestaande routes tot aanvaardbare proporties terug te brengen?

- De aard van de activiteit zorgt voor een duidelijke piekbelasting op zondag in de vroegere ochtend. Een *grotere spreiding* in de tijd van de mountainbikers lijkt evenwel niet realistisch.
- Het *in de tijd scheiden* van de recreantenstromen is beproefd in Noord Hollands Duinreservaat: daar mag (in het gehele gebied) worden gemountainbiked tot 10:30. Deze maatregel heeft niet geleid tot een reductie van het aantal conflicten tussen mountainbikers en andere recreanten (Derrick et al., 2010); invoering van een soortgelijke maatregel in het NPUH lijkt daarom niet voor de hand te liggen.
- Ook het *terugbrengen van het aantal mountainbikers* dat het NPUH verkiest voor het uitoefenen van zijn of haar sport lijkt niet realistisch. De routes in het NPUH hebben niet alleen een regionaal verzorgingsgebied; ook voor mountainbikers uit de Randstad die op zoek zijn naar een uitdagende mountainbike-locatie (hoogteverschillen!) is het NPUH een voor de hand liggende keuze.
- Een betere *verbinding tussen de huidige routes*. Een goede verbinding tussen de routes draagt (zij het in beperkte mate) bij aan de noodzakelijke capaciteitsvergroting. Immers: wanneer de verbindingen tussen de routes goed zijn, kunnen de mountainbikers makkelijker een te drukke route ‘ontvluchten’ door naar een minder drukke route te gaan. Daarnaast hebben de verbindingroutes zelf ook een capaciteit tot het opnemen van mountainbikers.
- Ten slotte kan er ingezet worden op een *grotere capaciteit* van het routenetwerk. Vraag is of de capaciteit van het routenetwerk vergroot moet worden door het uitbreiden van de capaciteit van de vier bestaande routes, of dat er gedacht moet worden aan het uitbreiden van het netwerk (met bijvoorbeeld een nieuwe route).

Twee argumenten pleiten voor dat laatste:

- Het is technisch niet eenvoudig om de capaciteit van de bestaande routes te vergroten. Meer mensen op de zelfde tijd op de zelfde route betekent dat de paden verbreed moeten worden (en dat zal een flinke verbreding moeten zijn omdat mountainbikers elkaar veilig in moeten kunnen halen). Daar waar verbreding fysiek niet mogelijk is, moet gedacht worden aan het openen van een parallelbaan. Het ruimtebeslag van een dergelijke oplossing is aanzienlijk.
- Wanneer we meer mountainbikers willen verleiden tot het op-de-route-blijven, dan zullen de routes onder meer voldoende afwisseling en aansluiting op buiten het NPUH gelegen mountainbikeroutes moeten bieden. Hiervoor zijn nieuwe routes nodig.

Het is vanuit deze overwegingen dat wij voorstellen om *de verbindingen tussen de bestaande mountainbikeroutes te verbeteren, en om een nieuwe mountainbikeroute in het routenetwerk op te nemen*. Het is evident dat er aan een flinke serie voorwaarden voldaan moet worden vooraleer

we kunnen praten over verbetering en zelfs uitbreiding van het mtb-routenetwerk; daar gaan we in de volgende paragraaf verder op in.

3.2 Uitgangspunten routenetwerk

Om routevoorstellen te kunnen maken is het allereerst noodzakelijk om het eens te zijn over de criteria waaraan een route moet voldoen. Daarom is er op basis van literatuur en gesprekken met betrokkenen een lijst gemaakt van criteria (Onderzoeksvraag 2).

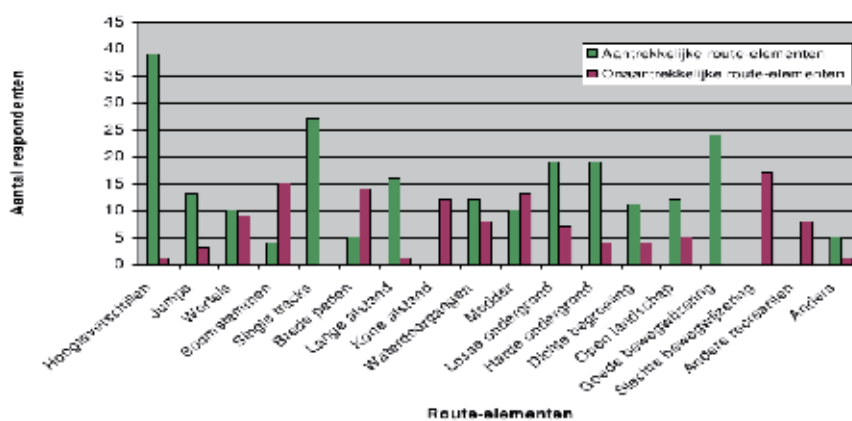
- Er wordt een duidelijk *onderscheid gemaakt tussen mountainbikeroutes enerzijds en verbindings- en aanrijroutes anderzijds*; beide categorieën vragen om een wezenlijk ander gedrag van de gebruiker. De mountainbikeroutes zijn louter voor de mountainbikers; gebruik door anderen is niet de bedoeling. Dat is terug te vinden in de aard van de paden, in het onderhoud, en in het feit dat het hier gaat om routes met één rijrichting. De verbindings- en aanrijroutes daarentegen zijn onderdeel van het 'normale' stelsel van wegen en paden; mountainbikers zijn hier 'te gast'. Als snelste recreanten hebben zij een verantwoordelijkheid om andere recreanten niet te hinderen. Wandelaars en ruiters gaan altijd voor, de mountainbiker geeft aan iedere andere recreant voorrang. Deze routes zijn over het algemeen routes met twee rijrichtingen en zijn vaker (semi) verhard. In het veld zullen deze twee categorieën dan ook duidelijk onderscheidend gemarkeerd worden door gebruik te maken van de internationaal erkende symbolen hiervoor; zie figuur 6.



Figuur 6: Symbolen voor route-markering.

- De *zonering uit het Beheers- en Inrichtingsplan* is leidend, inclusief de daarin vastgelegde basisgedachte dat de natuurkwaliteit in het NPUH voorop staat en dat recreatie volgend is. Een eventuele nieuwe mountainbikeroute houden we dus buiten de kernzone. Voor aanrij- en verbindingsroutes ligt het anders, daar is het vaak niet mogelijk om geheel buiten de kernzone te blijven. Toch zullen ook deze routes gepland moeten worden: mountainbikers zullen nu eenmaal verschillende routes met elkaar willen combineren, het is aan ons om er voor te zorgen dat ze dat doen op een manier die het minst indruist tegen de basisgedachte van de kernzone. Dit bereiken we door voor de aanrij- en verbindingsroutes louter gebruik te maken van wegen en paden die op één of andere wijze ook nu al deel uitmaken van het recreatieve netwerk van fietsroutes.
- Zo veel mogelijk gebruik maken van *bestaande wegen en paden*; aanleg van nieuwe paden dwars door bosvakken dient zo veel mogelijk vermeden te worden. Voorts maken we, vanwege het voorgestane zuinige gebruik van de beschikbare ruimte, voor de verbindings- en aanrijroutes zo veel mogelijk gebruik van wegen en paden die al zijn opgenomen in één of meerdere gemarkeerde fietsroutes.
- De bestaande routes en eventueel aan te leggen nieuwe route(s) worden aaneengesloten tot een *routenetwerk* dat het mogelijk maakt langere afstanden te rijden. Dit zo veel mogelijk zonder daarvoor op de openbare weg te moeten rijden en zeker niet illegaal door de bossen te fietsen.
- We streven naar een *goede ontsluiting* van het routenetwerk. We sluiten aan bij de (bestaande en geplande) Poorten en Groene Entrees, en waar mogelijk op de lokale horeca. We creëren geen opstapplaatsen op plekken waar dat onwenselijk is.
- We streven naar een *goede aansluiting* van het routenetwerk op de mountainbike-infrastructuur buiten het NPUH, zowel in het noordelijk deel van de Utrechtse Heuvelrug (dat niet tot het NPUH behoort) als daarbuiten.

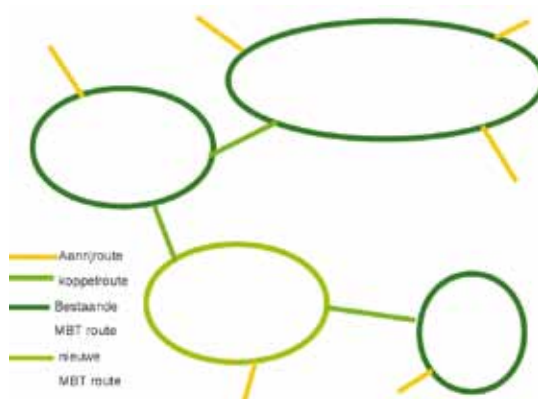
- Bij de planning van nieuwe routes wordt gekeken naar de *huidige situatie*. Lopen er over het terrein van eigenaar x geen wandel- of fietsroutes, dan gaan we er van uit dat betreffende eigenaar waarschijnlijk niet genegen is om gastheer te zijn van een mountainbikeroute. Bij het plannen van nieuwe routes zullen we dan ook zo veel mogelijk om deze eigendommen heen werken.
- Uiteraard plannen we geen routes in de buurt van ecoducten (niet binnen een straal van 500 meter¹⁰ van een ecoduct, tenzij het echt niet anders kan – dan wordt een zone van 200 meter gehanteerd), over celtic fields, over grafheuvels, door houtwallen en dergelijke.
- Punten van *ergernis vanuit andere recreanten* zijn het snelheidsverschil en het ‘brutale gedrag’. Snelheidsverschil wordt aangepakt met ‘snelheid er uit, behendigheid er in’ daar waar de recreantenstromen bij elkaar in de buurt komen. Het ‘brutale gedrag’ door verplicht stellen van een fietsbel¹¹ (is overigens verplicht volgens wegenverkeerswet) en een gedragscode¹².
- Binnen deze randvoorwaarden wordt gestreefd naar *routes die voor mountainbikers aantrekkelijk zijn*: gebruik makend van de natuurlijke glooiingen van het terrein, landschappelijk aantrekkelijk, ... In het onderzoek van Kiezebrink et al. hebben de respondenten hun waardering voor verschillende route-elementen aangegeven:



Figuur 7: Waardering van diverse route-elementen. Bron: Kiezebrink et al., 2010.

3.3 Uitwerking van de uitgangspunten voor een routenetwerk

In de vorige paragraaf is aangegeven dat wij onderscheid maken tussen mountainbike-routes, koppelroutes en aanrijroutes. Geabstraheerd ziet het routenetwerk er dan uit als weergegeven in figuur 8.



Figuur 8: Schematische opzet van het routenetwerk.

¹⁰ Gebaseerd op Zwart & van Hennik, 2010

¹¹ Fietsbel kan krijgertje zijn voor maand- en jaarkaarthouders, met sponsoring van lokale fietsenhandel of NTFU.

¹² Zie bijlage 3.

In de loop van het onderzoek is dit principeschema door de onderzoekers vertaald in concrete route-suggesties, waarbij de uitgangspunten als geformuleerd in paragraaf 3.2 uiteraard leidend waren. Deze concrete suggesties zijn met meerdere terreineigenaren besproken. Men is opvallend eensgezind in de mening dat de problematiek aangaande de mountainbikers in het NPUH dermate groot is, dat er actief naar een oplossing gezocht moet worden. Ook lijkt men het er in grote lijnen over eens dat de oplossing niet louter gevonden kan worden in striktere handhaving. De uitgangspunten zoals die hierboven verwoord zijn, kennen een groot draagvlak onder de terreineigenaren. De door ons voorgestelde oplossing, die in essentie neerkomt op het beter verbinden van de bestaande routes en de aanleg van een nieuwe route, werd positief ontvangen.

Een grote meerderheid van de terreineigenaren echter is de mening toegedaan dat deze verbindingroutes en de nieuwe mtb-route weliswaar noodzakelijk zijn, maar niet op hun terrein moeten worden gepland. Men draagt hiervoor het argument aan dat zij al meer dan evenredig bijdragen aan het opvangen van de recreatiedruk: bij zo'n beetje elke eigenaar lopen al meerdere (wandel-, fiets-, en ruiter-)routes over het terrein. Veel van de terreinbeherende organisaties alsook veel particuliere terreineigenaren zijn van mening dat het niet zij maar één van de andere partijen zou moeten zijn die onderdak moet gaan verlenen aan de nieuwe routes.

Om deze patstelling te doorbreken is meer tijd en meer overleg met de terreineigenaren noodzakelijk. Het is daarom dat wij besloten hebben om de concrete routevoorstellen voor de nieuwe mtb-route en voor de verbindingroutes dit in dit project ontwikkeld zijn, niet in dit rapport op te nemen.

Anders ligt het voor de aanrijroutes die de bestaande routes ontsluiten: deze liggen deels op openbare wegen en ook daar waar dat niet het geval is, lijkt er consensus te bestaan over de tracékeuzes. Van noord naar zuid gaat het om:

- Aanrijroute Veenendaal West. Deze aanrijroute gebruikt de Slaperdijk om de westelijke wijken van Veenendaal met de bestaande mountainbikeroute Amerongen te verbinden. De route is 2,0 kilometer lang, en ligt op terrein van Staatsbosbeheer.
- Aanrijroute Elst verbindt de Entree Willem III met -wederom- de bestaande mountainbikeroute Amerongen. Ze gebruikt daarvoor de Driftweg, de Franseweg en Zwijnsbergen - wegen in eigendom van de gemeente. Om te voorkomen dat de mountainbikers vanaf de Entree eerst de N225 op moeten voordat ze de Zwijnsbergen op kunnen, stellen we voor een kortsluiting (van ongeveer 170 meter lang over terrein van Utrechts Landschap) tussen die twee aan te leggen. De lengte van deze aanrijroute is 1,9 kilometer.

Verder ligt het voor de hand om de haalbaarheid te bestuderen van een derde aanrijroute waarmee de bestaande mountainbikeroute Amerongen met de nieuwe Entree Prattenburg verbonden zou kunnen worden. Wellicht kan een dergelijke route lopen via de Cuneraweg; ze zou dan 2,0 kilometer lang zijn.

Mountainbikeroute Kwinteloijen is in haar huidige vorm niet levensvatbaar: ze is te kort en onvoldoende verbonden met de andere routes in het NPUH. Ze heeft echter een unieke waarde: de route door deze voormalige zandgroeve is technisch zeer uitdagend. Gekoppeld aan de noodzaak tot het realiseren van meer mountainbike-kilometers in het NPUH lijkt ons een investering in deze route legitiem. Idealiter bestaat deze investering uit een goede verbinding van de route met de rest van het routenetwerk in combinatie met een aanzienlijk uitbreiding van de route. In de minimale variant beperkt de verbeteringslag zich tot een bescheiden uitbreiding van de route (geheel op terrein van Recreatie Midden Nederland, die te kennen heeft gegeven de mogelijkheden hiervan graag te onderzoeken). Deze uitbreiding hebben we niet in kaartvorm in dit rapport opgenomen.

Al eerder is geconstateerd dat alle bestaande mountainbikeroutes in het oostelijk deel van het Nationaal Park liggen, en dat uitbreiding in het westelijk deel voor de hand ligt - zowel vanuit oogpunt van capaciteitsvergroting van het netwerk als vanuit het oogpunt van verbinding met de mountainbikeroutes ten noordwesten van het NPUH. Omdat het een Entree is, en uitdagende mountainbike-mogelijkheden biedt, ligt het voor de hand om het Doornse Gat in het routenetwerk op te nemen. Het Doornse Gat alleen is echter te klein en te druk om een zelfstandig route-element te kunnen vormen; uitbreiding naar omliggende gebieden is gewenst.

3.4 Resumé

Over de uitgangspunten van een mountainbike-routestructuur bestaat overeenstemming tussen de verschillende betrokken partijen. Ook de driedeling in aanrij-, koppel- en mountainbikeroutes wordt ook omarmd. Zo gauw de voorstellen uitgewerkt worden in concrete 'lijnen op de kaart' blijkt het echter niet eenvoudig om over het *not in my backyard* heen te stappen.

4 Voorstel voor een beheermodel

De oplossing voor de conflicten tussen mountainbikers en eigenaren/andere gebruikers, ligt deels in het creëren van een nieuwe routestructuur (zie het vorige hoofdstuk). Daarnaast moet er echter ook aandacht zijn voor het beheer van de routes, omdat de wijze waarop onderhoud, toezicht en betaling geregeld zijn, evenzeer bijdragen aan het succes. In paragraaf 4.1 worden de uitgangspunten voor een beheermodel geformuleerd, en wordt zodoende onderzoeksvraag 2 beantwoord: wat zijn de wensen van mountainbikers en andere belangengroepen ten aanzien van (routes en) beheermodellen? In paragraaf 4.2 worden deze uitgangspunten uitgewerkt tot een concreet voorstel

4.1 Uitgangspunten beheermodel

Uitgangspunten die leidend zijn bij het ontwerp van het beheermodel:

1. De gebruiker betaalt.

In Nederland tekent zich de laatste jaren de trend af dat men het meer en meer billijk vindt om te betalen voor het gebruik van de (private of publieke) openbare ruimte. In het wetenschappelijke domein tekent dit zich af in de discussie rondom het zogeheten moneteriseren van ecosysteemdiensten (zie onder meer Melman *et al.*, 2010 en Gaaff, 2011). In het publieke domein zien we de visvergunning, de duikvergunning, de steeds verder stijgende havengelden, de suggestie van de Friese Commissaris der Koningin en van de voorzitter van de twee Drentse Nationale Parken om entree te heffen voor natuurgebieden en de Rijksbegroting 2012 zijn hiervan een paar voorbeelden¹³. Kennelijk vindt de gebruiker het niet erg een substantieel bedrag te betalen, vermits hij er iets substantieels voor terugkrijgt. Daarom bieden we een kwalitatief hoogwaardig routenetwerk (goed onderhouden, goed aangegeven, technisch uitdagend, landschappelijk aantrekkelijk, goede verbinding met andere mtb-routes, mogelijkheden om kortere dan wel langere routes te rijden) met voldoende capaciteit waarvan men tegen betaling gebruik kan maken.

2. Voor de terreineigenaren: wel de lusten, niet de lasten.

Daarom krijgt de eigenaar voor het openstellen van zijn terrein voor mountainbikers een vergoeding, en worden onderhoud en beheer afgevangen door de uitvoerende organisatie – alsmede het aansprakelijkheidsrisico.

3. Gelijke monniken, gelijke kappen.

We maken geen verschil tussen terreinbeherende organisaties en privé-eigenaren.

4. Beheer ligt bij één uitvoerende organisatie.

Eén organisatie is verantwoordelijk voor alle aspecten van het beheer van het routenetwerk. Het gaat hierbij om inning van de gebruikersbijdragen, organisatie en uitvoering van onderhoud, handhaving, afvangen van de aansprakelijkheid, contracten afsluiten met de landeigenaren, uitbetaling van de openstellingsvergoeding en dergelijke.

5. Kostendekkende exploitatie.

Er is gekozen voor een stelsel met substantiële financiële bijdrage door de mountainbikers (en geen 'symbolisch bedrag' zoals de € 5 per jaar in NP Veluwezoom). Daarom ook is er gekozen voor een 'lean and mean' opzet van het Uitvoeringsbureau. Overigens geldt het criterium 'kostendekkend' alleen voor de exploitatie: we gaan er van uit dat de eenmalige investeringen op andere wijze gefinancierd worden.

6. Een balans tussen verleiden en verbieden.

Het primaire werkingsmechanisme is dat we de routes dermate aantrekkelijk willen maken dat slechts weinigen nog de aanvechting zullen hebben van de routes af te wijken. Voor de enkeling die dat toch doet, is strenge handhaving voorzien.

13 Zie bijlage 4.

7. Gedragsregels voor mountainbikers en terreineigenaren.

Gedragsregels voor mountainbikers¹⁴ kunnen gecommuniceerd worden door middel van borden langs de route, en door ze op te nemen in de jaarkaart. Gedragsregels voor eigenaren kunnen worden vastgelegd in het contract dat met de eigenaren wordt afgesloten (zie volgende paragraaf).

4.2 Uitwerking van de uitgangspunten

De gebruiker betaalt

Middels een dag- of een jaarkaart kan de gebruiker het recht kopen om van het mountainbike-routenetwerk in het NPUH gebruik te maken. Om het systeem robuust en goedkoop te maken, is gekozen voor het volgende:

1. De jaarkaarten worden louter per email verstrekt. Na het op een website invullen van de benodigde gegevens en een elektronische betaling krijgt de mtb-er zijn jaarvergunning als .pdf thuisgestuurd (vergelijk: e-ticket NS of e-ticket voor festivals). Bij controle kan de uitgeprinte jaarkaart worden getoond; wanneer dit in de praktijk lastig blijkt (een papieren ticket is immers niet zo duurzaam) kan er wellicht gekozen worden voor een systeem waarbij op vertoon van het e-ticket een sticker af te halen is bij lokale horeca en rijwielhandel.
2. De dagkaarten worden louter per toeslag-SMS uitgegeven. Bij aankomst in het gebied stuurt de mtb-er een toeslag-SMS naar het daar aangegeven nummer (vergelijk: doneren aan goede doelen per SMS, betalen van parkeergelden per SMS, betalen van openbaar vervoer per SMS¹⁵). Ter bevestiging van de transactie krijgt de mtb-er een SMS van de betaaldienst, die bij controle getoond kan worden.

Voor deze twee opties is gekozen omdat alle alternatieven gecompliceerder of duurder zijn. De paardrij-vergunning voor Den Treek, bijvoorbeeld, is verkrijgbaar bij het lokale restaurant. Maar dat is maar op één locatie gevestigd, en niet open op zondagochtend – ook voor ruiters het meest geliefde moment. En in de Waterleidingduinen moet een kaartje worden gekocht aan een automaat, vergelijkbaar met een parkeerautomaat. Maar de parkeerkaarten-automaat bij het Henschotermeer wordt geregeld gekraakt, ondanks het feit dat er enkel elektronische transacties plaatsvinden en er in de automaat dus nooit geld zit.

Een nadere overweging is of deelnemers aan georganiseerde toertochten ook een dagkaart moeten kopen, of dat hun toegang bij de inschrijfkosten van de toertocht inbegrepen is (en vervolgens door de toertocht-organisatie aan het uitvoeringsorgaan wordt betaald). Idem voor het organiseren van bedrijfsuitjes, mtb-clinics en dergelijke. Hierbij kan worden aangesloten op het vergunningenbeleid dat het Programmabureau Heel de Heuvelrug momenteel ontwikkelt.

Openstellingsvergoeding

Aansluitend bij de staande praktijk (vergelijk: boerenklompenpaden, Let de Stigterpad e.a.) ontvangt de eigenaar een openstellingsvergoeding, als blijk van waardering voor het feit dat een mtb-route over zijn terrein mag lopen. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen particuliere en niet-particuliere terreineigenaren. De vergoeding bedraagt op moment van schrijven € 0,45 per strekkende meter, en is niet bedoeld voor onderhoud - dat wordt immers niet door de terreineigenaren uitgevoerd. De openstellingsvergoeding wordt ook uitgekeerd aan de terreinbeherende organisaties. De openstellingsvergoeding wordt niet uitgekeerd voor wegen en paden waar de openstelling voor mtb-ers ook nu al gegarandeerd is (openbare wegen, wegen die niet openbaar maar wel van een overheid zijn, ...). Ook uitgesloten zijn de aanrijroutes, omdat deze slechts dienen voor de ontsluiting van het mtb-routenetwerk. Overige wegen en paden komen wél in aanmerking voor de vergoeding, ook wanneer er geen specifieke voorzieningen voor mtb-ers worden aangelegd.

Aansprakelijkheid

De angst om door bezoekers, i.c. mountainbikers, aansprakelijk te worden gesteld voor geleden schade is één van de fundamentele gronden waarop terreineigenaren zeer terughoudend zijn ten aanzien van het toelaten van mountainbikers op hun eigendom. Het vrijwaren van de eigenaar van welk aansprakelijkheidsrisico dan ook is dan ook een absolute voorwaarde voor het slagen

14 Zie bijlage 3.

15 Zie bijlage 5.

van het project. Het uitvoerende orgaan moet hiervoor kunnen instaan. Dit is complexe materie, maar waarschijnlijk wel haalbaar: zie hoofdstuk 6.

Onderhoud

Zoals in paragraaf 6.3 uiteengezet zal worden, is er een noodzakelijke vervlechting tussen het afvangen van de aansprakelijkheid enerzijds en het uitvoeren van het onderhoud anderzijds. Het onderhoud moet dan ook bij het zelfde uitvoeringsorgaan worden ondergebracht. Het uitvoeringsorgaan ontvangt daarvoor een (marktconforme) vergoeding van € 0,45 per meter¹⁶.

Overigens zijn er wegen en paden in het routenetwerk opgenomen die amper of geen extra onderhoud zullen vergen wanneer ze ook door mtb-ers gebruikt gaan worden (denk aan verharde fietspaden e.d.). Het is in onze ogen legitiem om hiervoor geen onderhoudsvergoeding uit te keren. Tijdens de lopende ontwerpfase zal ook dit punt duidelijk moeten worden: per segment zal geïnventariseerd moeten worden hoe het pad er uit ziet (verhard/onverhard) maar niet alleen dat. Vaak is het zo dat er een verhard pad ligt, met daarnaast voldoende ruimte om een onverhard pad speciaal voor de mountainbikers te maken. Dat kan bijvoorbeeld langs de Defensieweg, of de Utrechtse Baan – en wellicht ook langs stukken van het Let de Stigterpad indien die opgenomen zouden worden in het netwerk. Op welke segmenten wél en op welke segmenten niet een onverhard pad langs een verhard pad gelegd zou moeten worden is een keuze, die gemaakt moet worden gebaseerd op wenselijkheid (vanuit zowel mtb-er als terreineigenaar) en op financiële haalbaarheid.

Het is denkbaar dat de beherende organisatie in enkele aspecten van het onderhoud (zoals en ondersteuning krijgt vanuit de mtb-organisaties. Hierbij kunnen we onder meer denken aan:

- het terugzetten van omgereden routebordjes
- het aanaarden van stukgereden paden en bochten
- het, middels bijvoorbeeld een logboek, doorgeven van dreigende of manifeste situaties van slecht onderhoud
- het verwijderen van zwerfafval
- het aanleggen van extra 'technical trail features'.

Ondanks deze bijdrage vanuit de gebruikers blijft de eindverantwoordelijkheid voor het onderhoud natuurlijk bij de beherende organisatie.

Eén uitvoeringsorgaan

Gezien het feit dat ze al aanzienlijke ervaring heeft opgebouwd in vergelijkbare trajecten, en gezien het feit dat ze een voor alle partijen aanvaardbaar uitvoeringsorgaan is, stellen wij voor deze functie door het Recreatieschap te laten vervullen.

Toezicht en handhaving in combinatie met verleiding

Hoe aantrekkelijk de gemarkeerde routes ook zullen zijn, en hoe groot de betalingsbereidheid onder mountainbikers ook moge zijn, er zullen altijd mensen zijn die buiten de route fietsen en/of zonder vergunning fietsen (het is overigens de verwachting dat deze twee categorieën goeddeels dezelfde mensen zal betreffen). Er zal dus toezicht en handhaving plaats moeten vinden. Ook ervaring op andere plekken leert dat het invoeren van een vergunningstelsel zonder adequate handhaving niet werkt (zie onder meer de casus Brunsummerheide (Natuurmonumenten)) terwijl een strikte controle wél helpt om betere navolging van de regels af te dwingen (zie onder meer de casus NP Sallandse Heuvelrug (Natuurmonumenten en Staatsbosbeheer)) (Derrick *et al.*, 2010). Het is evident dat mountainbikers een lastig te controleren groep zijn: wanneer ze onraad ruiken kunnen ze immers makkelijk de opsporingsambtenaar ontvluchten. Dit kan al snel ontaarden in een kat-en-muis spel. Om dat te voorkomen, moet de beschikbare handhavings-capaciteit strategisch worden ingezet – en wellicht worden uitgebreid. Het overgrote deel van de mtb-ers is van goede wil en heeft baat bij een goede handhaving. Wij stellen daarom voor om een deel van de (door de gebruiker gegenereerde) inkomsten te gebruiken voor extra handhaving.

Bij grote, georganiseerde evenementen (toertochten en dergelijke) lijkt het zinvol om het bestaande systeem van handhaving (BOAs) te complementeren met een vorm van zelfregulering vanuit de mtb-ers. Immers, onderzoek heeft aangetoond dat dit erg effectief kan zijn.

¹⁶ Dat dit bedrag hetzelfde is als de openstellingsvergoeding berust op toeval.

Contract met de eigenaren

In het contract dat met de eigenaren gesloten wordt, worden met name aansprakelijkheid en openstellingsvergoeding geregeld. Veel ervaring is reeds opgedaan met het contract betreffende het Let de Stigterpad; ook dat pad gaat over ondergrond van meerdere eigenaren. Dit contract (zie bijlage 6) zal als basis dienen voor het nieuw te ontwerpen 'mtb-contract', maar er is wel een aantal modificaties nodig.

Gedragsregels

In samenspraak tussen NTFU, de betreffende mtb-clubs, het Recreatieschap en de terreineigenaren moeten gedragsregels voor gasten (de mtb-ers) en gastheren (de terreineigenaren) worden opgesteld. Deze gedragsregels moeten duidelijk gecommuniceerd worden, onder meer op borden (waar dan tevens het SMS-nummer voor de dagkaarten op vermeld kan worden), op websites en bij de aanschaf van de jaarkaarten.

Voorbeelden van gedragsregels zouden kunnen zijn:

- Er wordt onderscheid gemaakt tussen 'pure' mtb-routes enerzijds, en aanrij- en koppelroutes anderzijds. Deze routes worden onderscheidend aangegeven, omdat het verwachte gedrag van de mtb-er anders is. Op de 'mtb-only' routes is de mtb-er heer en meester; er horen geen andere gebruikers te komen. Op de aanrij- en koppelroutes echter is hij te gast, en heeft geen privileges boven de andere gebruikers van deze paden. Om dit onderscheid ook in in veld helder over te brengen, zal worden aangesloten bij de internationale symbolen hieromtrent.
- Mountainbikers worden geacht de aanwijzingen van de 'bike patrol' (de zelfregulering door de sector) op te volgen.
- Omdat het 'schreeuwen door mtb-ers' stevig verankerd is in de top-10 van ergernissen, dient elke mountainbike voorzien te zijn van een fietsbel – die overigens sowieso verplicht is wanneer op openbare wegen wordt gereden.
- Ook de 'normale' gedragsregels voor mountainbikers (zie bijlage 3) zijn van toepassing.
- Terreineigenaren moeten zich als goed gastheer gedragen.

Garantstelling provincie?

Het financiële stelsel is niet ontworpen om forse winst te genereren. Dat houdt in dat er ook geen grote reserves opgebouwd kunnen worden om eventuele 'magere jaren' op te kunnen vangen. Om de onzekerheden die dit met zich meebrengt in te dammen stellen we voor om toe te werken naar een model dat in principe zichzelf financieel in stand kan houden, maar waar de provincie garant staat voor een eventueel exploitatietekort¹⁷ – op z'n minst tijdens de pilot-fase. Op die manier hoeft het uitvoerende orgaan geen hoge marges in te bouwen (lees: de toegangsprijzen erg hoog te maken) om tekorten op te kunnen vangen.

4.3 Resumé

De betrokken partijen staan op het standpunt dat de uitgangspunten en de nadere invulling van het beheermodel een goede basis zijn voor het daadwerkelijk beheren van de mountainbike-routestructuur.

¹⁷ Garantstelling door de provincie is een optie die door de onderzoekers nog niet bij de provincie op wenselijkheid en haalbaarheid is getoetst.

5 Financiële aspecten

Aan het beheren van routes (aanleg, onderhoud, controle, enz.) zijn kosten verbonden. De slagingskans van het aanleggen van een routestructuur voor mountainbikers wordt veel groter als we erin slagen het beheer en de openstelling te financieren vanuit de doelgroep zelf. In dit hoofdstuk beantwoorden we daarom onderzoeksvraag 3: is het beheer van de routes te financieren uit een gebruikersbijdrage?

5.1 Kaders voor berekeningen

Kosten en inkomsten voor het routenetwerk zijn ofwel éénmalig (investeringen), ofwel regelmatig terugkerend (exploitatie). Het opstellen van een investeringsbegroting is geen onderdeel van dit onderzoek¹⁸.

De financiering van de lopende kosten is daarentegen wél onderdeel van ons onderzoek. Hierin zien we geen rol voor sponsoring en dergelijke, omdat het onvoldoende profileringsmogelijkheden met zich mee brengt. De belangrijkste inkomstenbron is het stelsel van mtb-vergunningen. De belangrijkste uitgaven zijn de openstellingsvergoeding, onderhoudskosten, het afvangen van de aansprakelijkheids-risico's en operationele kosten.

Een belangrijke noot vooraf: in dit hoofdstuk zijn we uitgegaan van het aantal kilometers mountainbikeroute dat in ons oorspronkelijke routevoorstel zat (zie paragraaf 3.3). Omdat er (nog?) geen overeenstemming over bestond is dat routevoorstel is geen onderdeel meer van dit rapport, maar om het toch mogelijk te maken om aan het model te rekenen gebruiken we de kengetallen die bij dit voorstel hoorden:

Tabel 2: Routelengte in oorspronkelijk voorstel.

Route	Afstand (km)
Bestaande mtb-routes	26,3
Nieuwe mtb-routes	11,8
Koppelroutes	15,4
Aanrijroutes	6,4
Totaal	59,9

De berekeningen in deze paragraaf zijn indicatief. In de komende fase zal het financieel model steeds verder verfijnd moeten worden. Enerzijds door het verder detailleren van het uiteindelijke route-ontwerp (over hoeveel kilometer gaat het nou daadwerkelijk? leggen we mtb-stroken aan langs verharde wegen en paden? kunnen de door ons gesuggereerde nieuwe mtb-routes en koppelroutes niet beter ergens anders worden gepland? ...), anderzijds door aan de knoppen van het model te draaien (bijstelling van aantal unieke bezoekers, bijstelling van het aandeel hiervan dat een jaarkaart koopt, toevoegen van inkomstenbronnen en uitgavenposten, ...). Dit neemt niet weg dat de eerste berekeningen laten zien dat het systeem kostenneutraal zou kunnen werken.

5.2 Inkomsten

Het leeuwendeel van de inkomsten zal gegenereerd gaan worden door de gebruikers. Belangrijkste instrument hierin is een heffing voor het gebruik van het mtb-routenetwerk. Omdat alle andere inkomsten hierbij vergeleken 'klein bier' vormen, beschrijft deze paragraaf alleen deze inkomsten.

¹⁸ In bijlage 7 geven we een eerste aanzet hoe een dergelijke begroting er uit zou kunnen zien.

In het vroege voorjaar van 2011 hebben we een enquête afgenomen onder 338 mensen die in het NPUH mountainbiken (Prins *et al.*, 2011). De respondenten is gevraagd of en hoe veel zij bereid zijn te betalen voor vier verschillende inrichtingsalternatieven.

Alternatief 1: De huidige situatie van de mountainbikeroutes in het NPUH: vier losstaande routes van 14,5, 7,2, 2,6 en 2,0 kilometer.

Alternatief 2: De routes uit alternatief 1 zijn met elkaar verbonden tot een groot routenetwerk, via onverharde paden en wegen. De kortste route (die van 1,6 kilometer) wordt uitgebreid tot +/- 5 kilometer. De bereikbaarheid van de routes van en naar de randgemeenten is verbeterd (voor auto en fiets), en de routes worden beter onderhouden (verbeteren modderige paden, verwijderen boomstammen etc.).

Alternatief 3: De routes uit alternatief 2 zijn aangevuld met nieuwe mountainbikeroutes (singletracks, meer uitdaging, goed onderhouden) in het noordwestelijke gedeelte van het NPUH. Deze nieuwe routes zijn in totaal 20 kilometer lang, wat resulteert in een totaal routenetwerk van +/- 100 kilometer. (incl. verbindings- en aanrijdroutes).

Alternatief 4: De routes uit alternatief 3 worden uitgebreid met extra voorzieningen, zowel op de routes (technische uitdagingen zoals hellingen en obstakels) als buiten de routes (sanitaire voorzieningen, mountainbike afspoelplaats).

Kader 1: Inrichtingsalternatieven betalingsbereidheidsonderzoek.

De inrichtingsalternatieven zijn oplopend, wat inhoudt dat elk alternatief een uitbreiding is van het voorgaande alternatief. De alternatieven zijn opgesteld met behulp van de Nederlandse Toer Fiets Unie (NTFU) en geven een beeld van mogelijke toekomstige situaties. Er is gekozen voor meerdere alternatieven om zo de respondenten een keuze te geven en hun voorkeur te kunnen achterhalen. Voor de analyse van de betalingsbereidheid is het goed om te weten wat de voorwaarden (uitbreiding routes, voorzieningen etc.) zijn, waar de respondenten voor willen betalen. Door middel van deze oplopende structuur kan bepaald worden welke voorwaarden de grootste invloed hebben op de betalingsbereidheid.

Op basis van deze omschrijvingen en een begeleidende afbeelding met daarop het routenetwerk per scenario, hebben respondenten aangegeven of ze al dan niet bereid zijn te betalen om te mogen mountainbiken in het NPUH, en zo ja tegen welk bedrag¹⁹. De resultaten hebben we weergegeven in onderstaande tabel.

Wat opvalt is dat het leeuwendeel van de respondenten ook in de huidige situatie (alternatief 1) al bereid is te betalen. Dit komt overigens overeen met de bevindingen in het Noord Hollands Duinreservaat: ook daar houdt zo'n 90% van de mountainbikers zich aan de regel dat er betaald moet worden voor gebruik van de mtb-route (Derriks *et al.*, 2010). De bereidheid om te betalen neemt in de opvolgende scenario's nog verder toe.

Ook is te zien dat respondenten zowel voor jaar- als dagkaarten hogere bedragen willen betalen voor de opeenvolgende inrichtingsalternatieven. De verschillen in bedragen tussen de alternatieven zijn significant²⁰. Uit de tabel wordt ook duidelijk dat de stijging tussen de bedragen voor alternatief 3 en 4 relatief klein is. Met andere woorden: de bereidheid onder gebruikers om extra te betalen voor de extra voorzieningen die alternatief 4 met zich meebrengt is gering.

19 Zie Doorn *et al.*, 2011 voor een uitvoerige theoretische onderbouwing van het concept 'willingness to pay'. Hieruit blijkt onder meer dat de genoemde bedragen eerder een onder- dan een overschatting zijn van de werkelijke betalingsbereidheid.

20 De uitkomsten van de gepaarde t-toetsen zijn als volgt: Dagkaart: alternatief 1-2, $t=9.092E-12$; alternatief 2-3, $t=1.15E-13$; alternatief 3-4, $t=5.096E-06$ Jaarkaart: alternatief 1-2, $t=2.102E-17$; alternatief 2-3, $t=5.058E-19$; alternatief 3-4, $t=9.651E-10$

Tabel 3: Betalingsbereidheid en prijzen voor dag- en jaarkaarten.

	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3	Alternatief 4
Dagkaart²¹				
Betalingsbereidheid	67%	75%	83%	82%
Gemiddelde	€ 1,35	€ 1,73	€ 2,27	€ 2,52
Mediaan	€ 1,00	€ 2,00	€ 2,00	€ 2,00
Range	€ 0,00 - € 5,00	€ 0,00 - € 7,50	€ 0,00 - € 15,00	€ 0,00 - € 15,00
Aantal respondenten	223	220	225	222
Betrouwbaarheidsinterval (95%)	€ 0,18	€ 0,20	€ 0,25	€ 0,27
Jaarkaart				
Betalingsbereidheid	81%	90%	95%	93%
Gemiddelde	€ 9,97	€ 12,64	€ 17,21	€ 18,48
Mediaan	€ 5,00	€ 10,00	€ 10,00	€ 12,25
Range	€ 0,00 - € 75,00	€ 0,00 - € 100,00	€ 0,00 - € 100,00	€ 0,00 - € 100,00
Aantal respondenten ²²	280	285	289	288
Betrouwbaarheidsinterval (95%)	€ 1,26	€ 1,46	€ 1,84	€ 1,91

Gebaseerd op deze tabel stellen wij voor om te streven naar een routenetwerk volgens alternatief 3. In dit alternatief geldt: prijs dagkaart = € 2,27, mediaan = € 2,00, bereidheid = 80%. Daaruit volgt ons voorstel voor de dagkaart-prijs van € 2,00. Voor de jaarkaart: prijs jaarkaart = € 17,21, mediaan = € 10,00, bereidheid = 93%. Wij stellen voor om de jaarkaarten een prijs van € 15,00 te geven.

Om deze voorgestelde bedragen enigszins te kunnen kaderen, kunnen we ze vergelijken met andere situaties waarin de gebruiker betaalt voor het recreëren in de natuur:

Tabel 4: bedragen in andere gebruiker-betaalt systemen.

	Per dag	Per maand	Per half jaar	Per jaar
Paardrijden op landgoed Den Treek ²³ Lengte route: 50 kilometer	€ 9	€ 12,50	€ 65	€ 100
Mountainbiken in NP Veluwezoom ²⁴ Lengte Route: 50 kilometer				€ 5
Mountainbiken in Duinreservaat NH ²⁵ Lengte route: n.v.t. ²⁶	€ 1,50			€ 10
Mountainbiken in Loonse en Drunense Duinen ²⁷ Lengte route: 25 kilometer				€ 5
Vissen (visacte)	plm. € 5			€ 15

Hierbij zij aangetekend dat het bedrag dat in de Veluwezoom gerekend wordt, volgens de beheerder van de route minimaal verdubbeld zou moeten worden om kostendekkend te zijn (Derrick et al., 2010).

21 Het dagkaartbedrag is wat mensen hebben aangegeven te willen betalen per bezoek. Bij respondenten die hun betalingsbereidheid voor zowel een dag- als jaarkaart hebben aangegeven, is het jaarbedrag over het algemeen geen vermenigvuldiging van de dagprijs en de bezoekfrequentie. Klaarblijkelijk verwacht men een korting voor een jaarvergunning.

22 Het aantal respondenten per alternatief verschilt licht, omdat niet alle respondenten bedragen bij alle alternatieven hebben ingevuld.

23 Zie bijlage 8.

24 Bron: Derrick et al., 2010.

25 Bron: Derrick et al., 2010.

26 Geen vaste route maar een begrensd gebied waar onder bepaalde toegangsregels offroad gefietst mag worden.

27 Bron: www.mtbroutes.nl.

In paragraaf 1.2 hebben we herleid dat jaarlijks zo'n 6.272 unieke bezoekers naar het NPUH komen om daar te mountainbiken. Wanneer we de gegevens uit onze eigen enquêtes representatief achten, dan komt 40% hiervan hooguit 1 keer per maand, en 60% 2 keer of vaker.

In onze verdere analyse gaan we er daarom van uit dat die eerste groep, 2540 mensen, gebruik zal gaan maken van dagkaarten. Om aan de voorzichtige kant te blijven, stellen we dat al deze mensen gemiddeld slechts 1,2 dagkaart per persoon per jaar zullen kopen. In dat geval zullen er per jaar dus 3.048 dagkaarten verkocht worden. Voorts gaan we er van uit dat alle mensen in de tweede groep, 3.732 mensen, een jaarkaart aan zullen schaffen.

De inkomsten uit toegangsgelden worden dan: 3.048 dagkaarten à € 2 (= € 5.304) plus 3.732 jaarkaarten à € 15 = (€ 55.980), ofwel *jaarinkomsten uit mtb-vergunningen* € 62.000.

Behalve uit mtb-vergunningen worden ook inkomsten gegenereerd door een bijdrage te vragen voor iedere toertocht die in het NPUH georganiseerd wordt. Wellicht kunnen daarnaast nog andere inkomstenbronnen gevonden worden. Het gaat hierbij om veel geringere bedragen dan bij de vergunningen; zie de exploitatiebegroting in paragraaf 5.4.

Overigens is een voorwaarde dat het 'de gebruiker betaalt' stelsel pas wordt ingevoerd wanneer het gehele routenetwerk inderdaad het voorgestelde voorzieningen-niveau (inrichtingsalternatief 3) heeft. Immers, zo lang daar nog niet aan voldaan is zal de betalingsbereidheid (zowel het percentage mensen dat zal betalen, als ook het bedrag dat men wil betalen) niet stroken met de uitgangspunten van onze berekeningen.

5.3 Uitgaven

De openstellingsvergoeding wordt uitgekeerd voor alle paden en wegen in het mtb-routenetwerk, behoudens de aanrijroutes en die wegen en paden waar de openstelling voor mtb-ers ook nu al gegarandeerd is. In ons voorbeeld gaat het hierbij om 53,4 kilometer²⁸, als volgt verdeeld:

Tabel 5: openstellingsvergoedingen per eigenaar.

Eigenaar	Afstand	Openstellingsvergoeding (per jaar)
NSW Landgoederen	10,3 km	€ 4.649
Staatsbosbeheer	22,4 km	€ 10.098
Natuurmonumenten	3,0 km	€ 1.358
Utrechts Landschap	4,9 km	€ 2.210
Recreatieschap	6,9 km	€ 3.105
Overigen/eigenaar onbekend	5,8 km	€ 2.629
Totaal	53,4 km	€ 24.049

Het nieuwe systeem genereert voor de verschillende eigenaren samen dus zo'n € 24.000 per jaar.

28 Berekening van het aantal kilometers 'wegen en paden waarvan de openstelling voor mountainbikers ook nu al gegarandeerd is' is ingewikkeld, omdat voor elke sectie apart bepaald moet worden wat de status ervan is. Het heeft niet zo veel zin deze exercitie uit te voeren op een routemodel dat alleen maar 'achter de schermen' bestaat. Uit het routemodel is overigens wel gebleken dat 'waar de openstelling ook nu al gegarandeerd is' maar een fractie is van de totale lengte van het routenetwerk, vandaar dat we deze kilometers niet hebben verdisconteerd in tabel 5.

Voor de berekening van de onderhoudskosten volgen we een andere berekeningsgrondslag. Hier kijken we niet naar de functie van het pad (mtb-route, koppelroute of aanrijroute) maar naar de verharding: een deel van de wegen en paden is verhard, en zal dus geen extra onderhoud vergen wanneer ze in het routenetwerk worden opgenomen. Het lijkt ons legitiem om hiervoor dan ook geen onderhoudsvergoeding uit te betalen. Het gaat hierbij naar schatting om ongeveer 10% van het totale routenetwerk; onderhoud van de overige 54 kilometer kost € 450 per kilometer per jaar²⁹, ofwel € 24.300 per jaar.

5.4 Exploitatiebegroting

In voorgaande paragrafen hebben we de belangrijkste onderdelen van de exploitatiebegroting doorgenomen. De volledige exploitatiebegroting ziet er als volgt uit:

Tabel 6: Exploitatiebegroting.

JAARLIJKSE KOSTEN				
onderdeel	aantal	kostprijs per eenheid	bedrag	referentie voor kostprijs
Onderhoud van pad en terreinrichting, onverhard	53,9 km	€ 450 per km per jaar	€ 24.255	<i>offerte Recreatieschap</i>
Onderhoud van pad en terreinrichting, verhard	6,0 km	€ 450 per km per jaar		<i>uitgangspunt: verharde wegen vergen geen extra onderhoud</i>
Gebruiksvergoeding uit te keren aan terreineigenaren	53,4 km	€ 450 per km per jaar	€ 24.030	<i>huidige vergoeding</i>
Gebruiksvergoeding voor routes op openbare wegen	0,0 km	€ 0 per km per jaar	€ 0	<i>uitgangspunt: voor openbare wegen hoeft niet betaald te worden</i>
Aanmaakkosten abonnementskaarten	3732 stuks	€ 0,10 per stuk	€ 373	<i>eigen schatting</i>
Abonnementskosten SMS-dienst	1 abonn.	€ 400 per abonn. per jaar	€ 400	<i>www.geef-sms.nl</i>
Afvangen aansprakelijkheid via Recreatieschap	1	€ 7.500 per jaar	€ 7.500	<i>eigen schatting</i>
Bureaukosten	5 %	per jaar	€ 2.828	<i>eigen schatting</i>
TOTAAL		per jaar	€ 59.386	

JAARLIJKSE INKOMSTEN				
onderdeel	aantal	bedrag per eenheid	bedrag	referentie
Abonnementskaarten - jaarkaart	3732 stuks	€ 15 per stuk	€ 55.981	<i>paragraaf 4.2</i>
Abonnementskaarten - dagkaart (netto opbrengst)	3048 stuks	€ 2 per stuk	€ 5.304	<i>paragraaf 4.2</i>
Organisatie toertochten: 3 in winter, 1 (benefiet)tocht in zomer	4 keer	€ 450 per stuk	€ 1.800	<i>gemiddeld aantal deelnemers aan toertochten in NPUH = 450</i>
Bijdrage gemeenten			€ 0	<i>eigen schatting</i>
Bijdrage provincie			€ 0	<i>eigen schatting</i>
Afdracht mtb-clinics		€ 1 per persoon	€ 500	<i>eigen schatting</i>
Sponsoring door lokaal MKB (horeca, rijwielhandel, ...)			€ 0	<i>eigen schatting</i>
TOTAAL		per jaar	€ 63.585	

Belangrijke noot bij de tabel 'jaarlijkse inkomsten' is dat er een cumulatie van voorzichtige schattingen aan ten grondslag ligt:

- de schatting van het aantal mountainbikers dat per jaar het NPUH bezoekt, is gebaseerd op tellingen uit 2008. Sindsdien is het aantal mountainbikers in het NPUH waarschijnlijk gegroeid (zie paragraaf 1.2).
- een aantal inkomstenposten (bijdragen uit gemeenten, provincies, lokaal midden- en kleinbedrijf, lokale mountainbike-clubs) is veiligheidshalve op nul gezet; het is waarschijnlijk dat dit in werkelijkheid hoger kan zijn.
- in de berekeningen zijn we er van uit gegaan dat alle mensen die hooguit 1 keer per maand in het NPUH mountainbiken, maandkaarten zullen kopen. Waarschijnlijk zal een deel van deze mensen in werkelijkheid opteren voor een jaarkaart, immers: reeds bij een bezoekfrequentie van 8 keer per jaar is die voordeliger.
- in de berekeningen zijn we er ook van uitgegaan dat de maandkaart-kopers gemiddeld 1,2 maandkaart per jaar zullen kopen. In werkelijkheid zal dit waarschijnlijk meer zijn, gezien het feit dat dit cohort vaker dan gemiddeld 1,2 keer per jaar het NPUH bezoekt.

5.5 Resumé

De voorgestelde maatregelen om inkomsten te genereren worden gedragen door alle betrokken (inclusief de mountainbikers zelf). Zelfs met de meervoudige voorzichtigheid die aan de inkomstenkant gebruikt is lijkt het hier voorgestelde systeem exploitabel. Overwogen moet worden in welke mate er financiële reserves opgebouwd moeten worden.

²⁹ Zie paragraaf 4.2.

6 Juridische aspecten

In de voorgaande hoofdstukken hebben we de route-technische, de beheersmatige en de financiële aspecten besproken van het vestigen van een routenetwerk voor mountainbikers. In dit hoofdstuk komen de drie belangrijkste juridische aspecten aan bod: de grondslag voor het heffen van toegangsgelden, de openbaarheid van wegen en het aansprakelijkheidsrisico dat de terreineigenaar loopt. Zodoende beantwoorden we onderzoeksvraag 4: is het nieuwe beheermodel juridisch houdbaar? Analoog aan de vorige twee hoofdstukken sluiten we ook dit hoofdstuk af met een uitgewerkt voorstel.

Een noot vooraf: dit hoofdstuk is een verkennende beschrijving, er kunnen geen rechten aan ontleend worden.

6.1 Grondslag voor heffing van toegangsgelden

Door het betalen van entreegeld kopen de mountainbikers een dienst (namelijk: toegang tot de route) die ze anders niet zouden krijgen. Dit werkt alleen maar als er een juridische grondslag is om ze die dienst anderszins te onthouden. Met andere woorden: een gebruiker-betaalt systeem kan alleen maar ingevoerd worden als mountainbikers ook legitiem geweerd kunnen worden uit het terrein. In deze paragraaf zullen we aantonen dat de twee juridische instrumenten die de terreineigenaar daartoe ter beschikking staan, daarvoor (ruim) voldoende zijn.

6.1.1 Artikel 461 Wetboek van Strafrecht

Artikel 461 uit het Wetboek van Strafrecht (Wetboek van Strafrecht, 1881) wijdt uit over het betreden van grondgebied waar duidelijk is aangegeven dat dit niet de bedoeling is. De eigenaar van het gebied kan hier regels aan stellen. Het gevolg van dit artikel is dat eenieder zich aan de toegangsvoorwaarden van de eigenaar dient te houden. Indien men dit niet doet staat hierop een geldboete.

Omdat de meeste particuliere eigenaren hun terrein als 'landgoed' in de zin van de Natuurschoonwet hebben aangemerkt (zie volgende paragraaf) is het instrument Artikel 461 voor hen maar zeer beperkt (bijvoorbeeld in de directe omgeving van het woonhuis) inzetbaar.



Figuur 9: Artikel 461 WvS.

6.1.2 Natuurschoonwet

De Natuurschoonwet (NSW) uit 1928 heeft tot doel versnippering van het eigendom van landgoederen alsmede aantasting van het natuurschoon van landgoederen te voorkomen. Wanneer een landgoed aan een aantal voorwaarden voldoet, kan de eigenaar zijn landgoed laten rangschikken onder de Natuurschoonwet. Daarmee verkrijgt hij een aantal fiscale faciliteiten³⁰ (Natuurschoonwet, 1928 en Rangschikkingsbesluit, 1990). Voorwaarde is wel dat het landgoed opengesteld wordt voor bezoekers. Voor de meeste eigenaren zijn deze extra faciliteiten noodzaak willen zij hun landgoed in stand kunnen blijven houden; de meeste landgoederen in NPUH zijn dus opengestelde NSW landgoederen.

Voorheen was het zo dat de NSW voorschreef dat het landgoed voor elke recreant opengesteld diende te worden (Beleidsregel, 1991). In juni 2007 is de beleidsregel die hieraan ten grondslag lag, gewijzigd (Beleidsregel, 2007). Een belangrijk verschil tussen de oude en de nieuwe beleidsregel is dat de nieuwe beleidsregel eigenaren van opengestelde landgoederen de mogelijkheid

³⁰ Is het landgoed niet opengesteld, dan worden successierecht en schenkingsrecht berekend over de helft van de z.g. bestemmingswaarde van het landgoed. Is het landgoed wél opengesteld dan wordt er geen successierecht of schenkingsrecht berekend. Zie Natuurschoonwet 1928, artikel 7, 1^e lid.

geeft om fietsers (en dus ook mountainbikers) te weren van hun terrein. Dit blijkt uit het volgende vergelijk, waarin het tekstfragment dat niet in de oude maar wel in de nieuwe Beleidsregel voorkomt is gecursiveerd:

“In de openstellingsregels moet ten minste het volgende zijn opgenomen: (...) het landgoed is het gehele jaar dagelijks van zonsopkomst tot zonsondergang voor wandelaars toegankelijk”
Voorts is in de nieuwe Beleidsregel een nieuw artikel opgenomen:

“Evenzo kan de eigenaar beperkingen instellen voor anderen dan wandelaars, bijvoorbeeld (cross-)fietsers of ruiters”

Deze aanscherping heeft zijn vertaling gevonden in de Uniforme Toegangsvoorwaarden Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug, die vanaf medio 2009 van kracht zijn (Schuurman, 2010): “Fietsen en met paarden alleen op daartoe aangegeven paden”. De Uniforme Toegangsvoorwaarden gelden niet alleen voor de NSW-landgoederen maar ook voor de terreinen van de terreinbeherende organisaties.



Figuur 10: Uniforme toegangsvoorwaarden
(bron: folder “toegangsvoorwaarden”, Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug).

Nu mountainbikers niet meer behoren tot de groep die zonder meer toegang heeft tot opengestelde landgoederen, vervallen ook de beperkingen uit de NSW ten aanzien van het vragen van toegangsgelden (alleen bij terreinen die kwetsbaar zijn voor intensieve betreding, alleen na goedkeuring van het ministerie van EL&I, en slechts een zeer gering bedrag) aan deze groep gebruikers. De weg staat dus open om aan georganiseerde en ook individuele mountainbikers een vergoeding te vragen voor het gebruikmaken van het landgoed.

6.2 Openbaarheid van wegen

De Wegenwet (Wegenwet, 1930) leert ons dat³¹:

- ook paden onder het begrip 'weg' vallen (artikel 1);
- alle wegen buiten de bebouwde kom (behoudens de Rijks- en provinciale wegen) in de wegenlegger voor horen te komen (artikel 27);

31 Zie bijlage 9 voor een uittreksel uit de Wegenwet.

- een weg openbaar is als deze (a) in de wegenlegger staat (artikel 49), maar ook wanneer ze (b) reeds langere tijd voor iedereen toegankelijk is (artikel 4);
- het eigendom en de onderhoudsplicht van in de wegenlegger geregistreerde wegen gescheiden kunnen zijn (artikel 50).

Openbare wegen zijn in principe voor eenieder toegankelijk. Individuele wielrijders (dus ook mtbers), of welke andere gebruikers dan ook, zijn van deze wegen (en paden) dan ook niet te weren. Die situatie wordt anders wanneer de betreffende openbare weg wordt aangewezen als onderdeel van een route. Fietsen over een gemarkeerde route wordt beschouwd als een georganiseerde activiteit, en voor georganiseerde activiteiten is immer toestemming benodigd van de eigenaar van de weg. Hierdoor ontstaat voor de terreineigenaar in theorie de mogelijkheid te voorkomen dat de (openbare) weg op zijn terrein wordt opgenomen in een mountainbikeroute (hetzij als koppelroute dan wel als aanrijroute). In de praktijk zal deze mogelijkheid niet haalbaar blijken. Immers: de organisatoren zouden er voor kunnen kiezen om alleen vlak vóór het begin en ná het eind van een bepaald wegsegment een bordje neer te zetten (met bijvoorbeeld de tekst: "hier linksaf voor mtb-route Amerongse Berg"). *De jure* is de weg dan niet in de route opgenomen, *de facto* natuurlijk wel.

Hier komt bij dat de terreineigenaren over het algemeen een open houding hebben ten aanzien van hun openbare wegen, en niet van zins lijken op hun strepen te gaan staan in een poging om mountainbikers ook van deze wegen (en paden) te weren.

Dit opent de mogelijkheid om de openbare wegen als aanrij- of koppelroute in het routenetwerk op te nemen. Het lijkt dan ook zinvol om een volledige inventarisatie van alle openbare wegen in het Nationaal Park te maken. Hier echter stuiten we op drie complicerende factoren:

- volgens de Wegenwet is een weg openbaar als ze in de Wegenlegger opgenomen is. Merkwaardigerwijs wordt de Wegenlegger, hoewel een document met een belangrijke juridische kracht, in de meeste gemeenten al jaren niet meer bijgehouden³² en is in een enkele (fusie) gemeente soms zelfs gewoon kwijt. Het vereist dus het nodige graafwerk om een compleet overzicht te krijgen van alle openbare wegen in het NPUH;
- het is te zeer gesimplificeerd om te zeggen: "de Bomenallee is een openbare weg". In de Wegenlegger zijn de wegen in veel verschillende secties (van soms slechts een tiental meters) onderverdeeld, elke sectie met zijn eigen kenmerken. Het is dus niet uitgesloten dat die zelfde Bomenallee één of meerdere secties heeft die niet openbaar zijn. Inventarisatie van de openbare wegen zal dan ook zeer minutieus moeten worden uitgevoerd.
- niet alleen de in de wegenlegger opgenomen wegen en paden zijn openbaar, ook de wegen en paden die "reeds langere tijd voor iedereen toegankelijk" zijn. Het is evident dat deze typering voer is voor een behoorlijke juridische touwtrekkerij.

Een eerste '*quick and dirty*' inventarisatie van de openbaarheid van wegen in het NPUH leert dat (zo goed als alle) verharde wegen en een aantal onverharde wegen (te weten: Utrechtse Baan, Utrechtse Spoor, Boslaan, Veenseweg, Hooiweg en Slaperdijk) openbaar lijken te zijn.

Van het gebruik van verharde openbare wegen als koppel- of aanrijroute moeten we ons overigens niet al te veel voorstellen. Verharde wegen zijn voor de mountainbiker niet aantrekkelijk; met een al te kwistig opnemen van verharde openbare wegen in het routenetwerk schieten we dan ook voorbij aan ons doel "het verleiden van mountainbikers om gebruik te maken van de voor hen bestemde routes". Met andere woorden: het opnemen van verharde wegen moet beperkt blijven tot kleine stukjes, daar waar het echt niet anders kan.

De onverharde openbare wegen zijn waarschijnlijk te gering in aantal, en te ongunstig in locatie en oriëntatie, om een belangrijke rol te krijgen in het mountainbike-routenetwerk.

32 Ter illustratie vind u in bijlage 9 ook afdrukken van de wegenleggers van Veenendaal en Rhenen.

6.3 Aansprakelijkheid³³

Eén van de bedenkingen die terreineigenaren naar voren brengen ten aanzien van het aanleggen van mountainbikeroutes op hun terrein, is het aansprakelijkheidsrisico dat ze daarmee lopen. Immers, het is niet denkbeeldig dat een mountainbiker in een kuil rijdt, tegen een overhangende tak botst, over een wortel valt of in confrontatie komt met een wild zwijn. In deze paragraaf gaan we op deze aansprakelijkheid verder in, en bieden we een mogelijke opening om dit risico af te wentelen.

6.3.1 Juridische basis voor aansprakelijkheid

Aansprakelijkheid voor een anders schade kan op drie manieren tot stand komen:

- Uit onrechtmatige daad, artikel 6:162 Burgerlijk Wetboek (BW); ook wel 'schuldaansprakelijkheid' genoemd. Uit dit wetsartikel is met name de volgende zinsnede van belang: "Als onrechtmatige daad worden aangemerkt ... een doen of nalaten (van) hetgeen volgens ongeschreven recht in het maatschappelijk verkeer betaamt...". Als dus een gebruiker van een route schade leidt, moet hij aantonen dat iemand anders dan hijzelf iets heeft gedaan of nagelaten waardoor deze gebruiker schade heeft geleden. Bovendien moet de gebruiker aantonen dat het risico dat hij liep voor hem niet voorzienbaar was. Een mountainbikeroute kenmerkt zich door de avontuurlijkheid daarvan, met soms slecht berijdbare ondergrond, bochten, hindernissen, klimmetjes en afdalingen. Er moet nogal wat op zijn pad komen, wil dit niet voorzienbaar zijn geweest en dan nog te wijten aan doen of nalaten van een ander die kennelijk de plicht had om dit te voorkomen. Wanneer bij de documentatie omtrent de routes duidelijk wordt aangegeven dat veel onverwachts te verwachten is, valt nauwelijks te verwachten dat een gebruiker met succes een schadeclaim kan indienen. Een absolute garantie is dit echter niet.
- Uit een in de wet opgenomen risicoaansprakelijkheid (artikelen 6:169 tot 6:193 BW). Het BW kent ook een aantal situaties waarin aansprakelijkheid tot stand komt puur op grond van een bepaalde hoedanigheid die iemand bezit, en onafhankelijk van enige verwijtbaarheid. Dit zijn de zogenaamde risicoaansprakelijkheden. De belangrijkste risicoaansprakelijkheden zijn de aansprakelijkheid van eigenaren van dieren (6:179 BW) en opstallen (6:174 BW). Wanneer een mountainbiker schade ondervindt door een dier of een opstal, is de eigenaar hiervoor aansprakelijk, ongeacht of deze zelf heeft bijgedragen aan het ontstaan van de schade. De enkele hoedanigheid van eigenaar brengt aansprakelijkheid met zich mee; het verschil met schuldaansprakelijkheid is er dus in gelegen dat van verwijtbaarheid geen sprake hoeft te zijn.
- Uit het niet-naleven van een contractuele verbintenis. Wanneer 2 partijen een overeenkomst sluiten, gaan zij verbintenissen aan. De ene partij verbindt zich tot levering van een zaak, de andere tot betaling van de koopsom. Schriftelijke vastlegging is geen vereiste: bij de bakker koop je een brood maar dat leg je niet vast in een contract. Wanneer een van de partijen zijn verbintenis niet nakomt, kan hij verplicht worden om de schade die de andere partij daardoor lijdt, te vergoeden. Wellicht dat betalende mountainbikers op deze grond terreineigenaren aansprakelijk zouden kunnen stellen als ze menen dat er niet geleverd wordt (een veilige route) wat is afgesproken.

Voor de bewijslast is het onderscheid tussen schuld- en risicoaansprakelijkheid van belang. Bij schuldaansprakelijkheid dient het slachtoffer het bewijs te leveren van zijn schade en het causale verband aan te tonen. Bij risicoaansprakelijkheid ligt de bewijslast van het tegendeel bij de aangesproken partij.

³³ Deze paragraaf is grotendeels gebaseerd op, en voor een deel letterlijk overgenomen uit, het rapport en de brochure "De aansprakelijkheid van eigenaren van bos en natuur", opgesteld in opdracht van het Bosschap (Brunel Legal, 2010a & 2010b). Zoals op wel meer plaatsen in dit rapport, is ook de informatie uit deze paragraaf niet beperkt tot mountainbikers (maar deels ook toepasbaar voor bijvoorbeeld ruiters) en niet beperkt tot het NPUH.

Bomen

Hoofdregeel is: een boom is een onroerende zaak, en wie de grond in eigendom heeft waar de boom in groeit, is ook eigenaar van de boom. Bomen zijn geen opstallen; de risicoaansprakelijkheid voor opstallen (ex art. 6:174 BW) geldt dan ook niet voor bomen.

Dit betekent echter niet dat een eigenaar van een boom nooit aansprakelijk kan zijn indien een boom schade veroorzaakt. Wanneer dit aan de orde is wordt altijd getoetst aan art. 6:162 BW, dat de onrechtmatige daad regelt. Uiteraard betreft het dan de beoordeling van het gedrag, of beter gezegd, nalaten van de eigenaar van die boom. Artikel 6:162 BW definieert dat strijd met wat volgens het ongeschreven recht in het maatschappelijk verkeer betaamt, onrechtmatig handelen oplevert. In de rechtspraak is uitgewerkt wat die ongeschreven verplichtingen van een boomeigenaar precies inhouden. De verplichtingen van een eigenaar van een boom zijn als volgt te onderscheiden: enerzijds de verplichting tot het verrichten van onderhoud en het plegen van controles en anderzijds adequaat ingrijpen indien – al dan niet naar aanleiding van een controle – een potentieel risico wordt aangetroffen. Het uitgangspunt is dus een redelijke onderhouds- en controleplicht. Evenredigheid is daarbij van belang; de kosten van controle en onderhoud en de hoeveelheid te controleren bomen moeten in balans zijn met het risico op schade.

Voor bomen langs openbare wegen bestaat een omvangrijke zorgplicht. De hoeveelheid verkeer die passeert speelt daarbij natuurlijk een rol. Over wandelpaden in bossen zijn geen (gepubliceerde) uitspraken te vinden. Het is daarom moeilijk om te voorspellen of de zorgplicht voor bomen langs openbare wegen zich ook uitstrekt tot bijvoorbeeld wandelpaden in bossen. Enerzijds is de hoeveelheid “verkeer” kleiner, en daarmee de kans op schade ook. Bovendien is het gebruik maken van openbare wegen onvermijdelijk, en het gebruik maken van bos- en wandelpaden doorgaans vrijwillig en niet noodzakelijk. Anderzijds is een voetganger kwetsbaarder dan een automobilist wanneer het gaat om vallende takken. Aan een openbare weg mogen hogere (veiligheids-) eisen gesteld worden dan aan een natuurgebied, waar intensieve controle en onderhoud dermate tijdrovend en kostbaar is, dat dit niet altijd in redelijkheid gevegd kan worden van de eigenaar. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de zorgplicht voor bomen het meest intensief is wanneer die bomen zich langs openbare wegen bevinden, minder intensief wanneer het paden in natuurgebieden of bossen betreft, en marginaal voor wat betreft bomen midden in een houtopstand. Het is aan te raden om in de nabijheid van wandelpaden acute gevaren zo snel mogelijk op te lossen en systematische controle en onderhoud toe te passen.

Wegen en paden

Bij wegen en paden kijken we naar twee kenmerken: al dan niet verhard en al dan niet openbaar³⁴.

- Alleen wegen en paden die *verhard én openbaar* zijn, zijn opstallen (blijkens artikel 6:174 BW). Of een weg openbaar is moet blijken uit de zogenaamde wegenlegger die de Gemeente dient bij te houden, en waaruit tevens blijkt wie onderhoudsplichtig is voor de weg – dat is namelijk niet automatisch de eigenaar. Degene op wie de onderhoudsverplichting rust loopt ook het aansprakelijkheidsrisico wanneer de opstal (i.c. de weg) niet voldoet aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen en daardoor een gevaar oplevert voor personen of zaken.
- Een *onverhard* pad is geen opstal; geen risicoaansprakelijkheid dus. Maar artikel 6:162 BW (Schuld-aansprakelijkheid) kan nog wel in stelling worden gebracht. Wanneer iemand zich verwondt tijdens een valpartij in een kuil, moet de zorgplicht van de eigenaar van het pad beoordeeld worden. Komt er veel publiek? Is de kuil zichtbaar? Had er een waarschuwingsbord geplaatst kunnen worden? Hoe bezwaarlijk was het om het gevaar te verhelpen?
- Ook wegen en paden die weliswaar verhard, maar *niet openbaar* zijn vallen ook niet onder artikel 6:174 BW. Ook hier in onderhavige gevallen worden getoetst aan artikel 6:162 BW.

34 Voor een toelichting op de begrippen 'openbare weg' en 'wegenlegger': zie bijlage 9.

Dieren

Artikel 6:179 BW maakt geen onderscheid tussen wilde en tamme dieren. In het wild levende dieren (wilde dieren en verwilderde dieren) hebben in de regel echter geen bezitter of eigenaar en vallen dus buiten het bereik van dit artikel. Men noemt dit “res nullius” (een zaak van niemand).

De werking van art 6:179 BW beperkt zich dus tot door de mens onderhouden of gehouden dieren; ook dieren die binnen een afrastering of omheining worden gehouden vallen hieronder (en dus ook de “grote grazers”). Wanneer een dergelijk dier uitbreekt en bijt, trapt of anderszins schade aanricht, is de bezitter ervan aansprakelijk.

6.3.2 Aansprakelijkheidstelling van terreineigenaren door mountainbikers

Wanneer mountainbikers betalen voor het gebruik van het routenetwerk, hebben ze feitelijk een contract afgesloten met de terreineigenaar. Daardoor zou de aansprakelijkheid in theorie uitgesloten kunnen worden, indien deze voorwaarde (stilzwijgend) wordt geaccepteerd door de wederpartij, bijvoorbeeld door het in de voorwaarden opnemen of op bordjes aangeven van “betreden op eigen risico”. Dit zogeheten ‘exonereren van aansprakelijkheid’ is echter verre van juridisch waterdicht (zie paragraaf 6.3.4) en beschermt de terreineigenaar feitelijk niet tegen een aansprakelijkheidstelling op basis van onrechtmatige daad (artikel 6:162 BW). De terreineigenaar zal dus aan zijn zorgplicht moeten voldoen om het aansprakelijkheidsrisico in te perken.

De zorgplicht geldt niet alleen ten aanzien van mountainbikers die toegangsrecht hebben gekocht en op de aangegeven route blijven. Ook een mountainbiker die zich wederrechtelijk op het terrein begeeft (dus zonder vergunning en/of buiten de gemarkeerde routes), zou de eigenaar van het bos op grond van artikel 6:162 BW aansprakelijk kunnen stellen voor de schade wanneer hij tegen een overhangende tak rijdt en daardoor het zicht in één oog verliest, of in een kuil rijdt en daarbij zijn voorvork en zijn sleutelbeen breekt. Uiteraard is zijn positie in een juridisch geschil beduidend zwakker en zal eerder het “eigen schuld principe” (zie paragraaf 6.3.4) van stal worden gehaald.

Jurisprudentie leert dat de terreinbeheerder aansprakelijk is wanneer aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- de terreinbeheerder moet verwachten dat het publiek het betreffende terrein zal betreden (of dit nou toegestaan is of niet);
- hij weet dat zich op dat terrein een voor het publiek niet steeds waarneembaar gevaar voordoet;
- het betreffende gevaar is aan het publiek niet bekend;
- hij laat desalniettemin na om veiligheidsmaatregelen te treffen.

Wanneer een mountainbiker op een openbare en verharde weg schade ondervindt, zou hij de onderhoudsplichtige van die weg aansprakelijk kunnen stellen op basis van artikel 6:174 BW.

Bezoekers onderling

Personen die wandelen en recreëren in een bos kan van alles overkomen. Niet altijd is de eigenaar van het bos of het terrein daarbij partij. Ook voor andere situaties waarin bezoekers onderling elkaar schade toebrengen, tijdens sport- en spelactiviteiten bijvoorbeeld (boomklimmen, ATB-ers buiten de aangewezen routes) is het goed om dit voor ogen te houden. In beginsel aanvaardt iedereen bij de deelname aan sport- en spelactiviteiten een zeker risico. Dit is voor de rechter ook het uitgangspunt bij het beoordelen van de aansprakelijkheid in zulke situaties.

Wanneer echter de inrichting van een bos daar aanleiding toe geeft, kan er toch sprake zijn van een onrechtmatige daad van de beheerder/eigenaar. Denk hierbij aan wandelroutes die ATB-routes kruisen. Of ruiterspaden die te dicht bij een honden-los-bos liggen. Wanneer er ongelukken gebeuren doordat bijvoorbeeld een kinderspeelplaats ligt aan een drukbereden ruiterspad, kun je je afvragen of de terreinbeheerder de indeling van het terrein niet had moeten aanpassen. Het betreft dan geen risicoaansprakelijkheid, maar een aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad. De indeling van het terrein en de route van de bezoekersstromen verdienen daarom wel de aandacht.

6.3.3 Zorgplicht versus flora- en fauna wet

Vanuit het oogpunt van de aansprakelijkheidsvraag is het belangrijk om direct in te grijpen wanneer er gevaar dreigt voor personen of hun eigendommen. Wanneer een boom na een storm gevaarlijk

beschadigd is en over een fietspad dreigt te vallen schrijft algemene zorgvuldigheid voor om zo snel mogelijk in te grijpen en schade te voorkomen.

Wat nu, wanneer in de bewuste boom een zwarte specht leeft? De Flora- en fauna wet bevat in de artikelen 8 tot en met 14 verbodsbepalingen, betreffende het verontrusten en doden van dieren, en het verstoren van nesten etc. Het vellen van een boom waarin een beschermde vogel broedt is aan te merken als een verboden verstoren of vernielen van een nest. Vellen tijdens het broedseizoen is dus af te raden, maar ook buiten het broedseizoen kan er sprake zijn van verboden verontrusten. Voor activiteiten die schadelijk kunnen zijn voor beschermde planten of dieren is het nodig een ontheffing voor de Flora- en Faunawet te hebben. Als (de veelvoorkomende) werkzaamheden worden uitgevoerd volgens een goedgekeurde gedragscode³⁵, is die ontheffing in beginsel niet nodig.

6.3.4 Het aansprakelijkheidsrisico voor de eigenaar verminderen

Opzet van dit rapport is om de mogelijkheid van een routenetwerk voor mountainbikers in het NPUH te onderzoeken. Onderdeel daarvan is ook dat het aansprakelijkheidsrisico dat de eigenaar loopt, tot aanvaardbare proporties terug te brengen moet zijn. Daarvoor bestaan, op z'n minst in theorie, een aantal mogelijkheden: exoneren, verzekeren, voldoen aan de zorgplicht, en het inroepen van het beginsel "eigen schuld".

Uitsluiten van aansprakelijkheid (exonereren)

Een veelgestelde vraag is of men aansprakelijkheid bij voorbaat kan uitsluiten (exonereren). Denk aan de bordjes die bij de garderobe hangen: "de directie acht zich niet aansprakelijk voor beschadigde of zoekgeraakte jassen" of bordjes met betreden op eigen risico".

- Ten aanzien van 'onrechtmatige daad': hoofdregel is echter dat men zich voor een onrechtmatige daad niet kan exoneren, noch bij (stilzwijgende) overeenkomst, noch bij algemene voorwaarden! Een grove schending van de zorgplicht zal dus toch een schadevergoedingsplicht opleveren, ondanks een dergelijk bord. Denk hierbij aan achterstallig onderhoud van bomen langs een uitgezette wandelroute.
- Ten aanzien van 'overeenkomsten': uitsluitingsclausules kunnen aan de orde zijn bij overeenkomsten. Wanneer een contractuele relatie bestaat (entreegeld betalen tegenover toegang verlenen) zou de aansprakelijkheid in theorie uitgesloten kunnen worden, indien deze voorwaarde (stilzwijgend) wordt geaccepteerd door de wederpartij. Het Burgerlijk Wetboek stelt echter beperkingen aan dergelijke bedingen. Het uitsluiten van aansprakelijkheid staat op de zogenaamde "grijze lijst" in art. 6:237 sub f BW en wordt vermoed onredelijk bezwarend te zijn (m.a.w. degene die deze voorwaarde hanteert moet aantonen dat het NIET onredelijk bezwarend is). Een dergelijk bord heeft wellicht afschrikkende werking, maar of het in juridisch opzicht "werkt" is maar zeer de vraag.

Verzekeren

Een schadeverzekering wordt aangeboden door de Onderlinge Bossenverzekering. Daaraan gekoppeld is het mogelijk om ook de wettelijke aansprakelijkheid te verzekeren. Dit is ook bij andere maatschappijen mogelijk. Een dergelijke polis is maatwerk, en de voorwaarden zullen zijn afgestemd op het type terrein, de omvang ervan, de toegankelijkheid voor publiek, de leeftijd en staat waarin de bomen zich bevinden etc.

Wanneer een verzekering wordt afgesloten betekent dat uiteraard niet dat de terreineigenaar niet meer aan de zorgplicht hoeft te voldoen. Ook de verzekering verwacht namelijk dat de terreineigenaar zich in beginsel aan alle regels houdt en zich als een zorgvuldig terreineigenaar gedraagt. Ook verzekeren is geen panacee, want:

- het is lang niet zeker dat de verzekeraars dit risico willen verzekeren;
- als een dergelijke verzekering al afgesloten kan worden, zadelt het de terreineigenaar op met hogere kosten;
- en het zadelt terreineigenaar ook op met een hoop regelwerk en hoofdbreken.

Voldoen aan de zorgplicht

Wanneer een eigenaar kan aantonen dat hij heeft voldaan aan de zorgplicht, zal hij doorgaans niet aansprakelijk worden gehouden indien er toch schade optreedt. Echter, het feit dat er op een bepaald terrein een mountainbikeroute wordt aangelegd betekent dat de zorgplicht intensiever wordt.

35 Gedragscode Bosbeheer en Gedragscode Natuurbeheer, zie www.boschap.nl.

“Eigen schuld”

Het is al eerder opgemerkt: een mountainbiker neemt willens en wetens een aanzienlijk risico wanneer hij zijn sport beoefent. Het is dan ook maar zeer de vraag of de terreineigenaar met succes aansprakelijk kan worden gesteld voor geleden schade. Mocht dat toch gebeuren dan zal dit vaak slechts gedeeltelijk zijn, zoals blijkt uit artikel 6:101 BW:

“Wanneer de schade mede een gevolg is van een omstandigheid die aan de benadeelde kan worden toegerekend, wordt de vergoedingsplicht verminderd door de schade over de benadeelde en de vergoedingsplichtige te verdelen in evenredigheid met de mate waarin de aan ieder toe te rekenen omstandigheden tot de schade hebben bijgedragen, met dien verstande dat een andere verdeling plaatsvindt of de vergoedingsplicht geheel vervalt of in stand blijft, indien de billijkheid dit wegens de uiteenlopende ernst van de gemaakte fouten of andere omstandigheden van het geval eist.

Betreft de vergoedingsplicht schade, toegebracht aan een zaak die een derde voor de benadeelde in zijn macht had, dan worden bij toepassing van het vorige lid omstandigheden die aan de derde toegerekend kunnen worden, toegerekend aan de benadeelde”.

Bij windkracht 11 in het bos wandelen is op z'n minst een omstandigheid die de hoogte van de schadevergoeding doet verminderen (vermindering van de schadevergoeding met percentage eigen schuld). Handelen in strijd met uitdrukkelijke waarschuwing ook, evenals bepaald gedrag in de nabijheid van dieren (te dicht benaderen, treiteren).

6.4 Voorstel voor een juridisch model

In paragraaf 6.1 hebben we gezien dat het juridisch mogelijk is om toegangsgelden te heffen voor het gebruik van de mountainbike-routes. Aanvullende instrumenten zijn hier dus niet nodig.

In paragraaf 6.2 hebben we gezien dat openbare wegen in principe zonder al te veel mitsen en maren opgenomen zouden kunnen worden, maar dat het daarvoor wel nodig is om een actueel en accuraat overzicht te hebben van welke wegen openbaar zijn - een overzicht dat er op dit moment niet is.

In paragraaf 6.3 hebben we gezien dat het vrijwaren van eigenaren voor aansprakelijkheidsclaims een stuk ingewikkelder is: de paragraaf lijkt er op te duiden dat de terreineigenaar nooit volledig gevrijwaard kan worden van aansprakelijkheidstelling. Het risico kan wel aanzienlijk worden beperkt (duidelijk aangeven van de gevaren, voldoen aan de zorgplicht, verzekeren), maar dit kost de terreineigenaar tijd, geld en moeite. Zowel het feit dat er geen volledige vrijwaring van aansprakelijkheid gegarandeerd kan worden, als het feit dat inperking van het aansprakelijkheidsrisico extra sores betekent voor de terreineigenaar is strijdig met de doelstelling van het onderzoek: immers dat streeft een uitbreiding van het routenetwerk na waarin de terreineigenaren wel de lusten, maar niet de lasten daarvan ervaren.

Het is daarom dat wij hier twee vehikels opvoeren (één bestaand en één nieuw) om de aansprakelijkheid tóch door een derde partij over te laten nemen, zonder dat de terreineigenaar er nadeel van ondervindt. Voor beide vehikels geldt dat de eerste verkenning positief is, maar dat verdere juridische uitwerking noodzakelijk is.

De Recreatieschap-route

Het is wellicht mogelijk dat het Recreatieschap het volledige aansprakelijkheidsrisico van de eigenaar overneemt. Wanneer een terreineigenaar hiertoe over wil gaan, zal hij wel het Recreatieschap moeten machtigen om eigenmachtig op te treden om alle situaties die tot schade kunnen leiden aan te passen. Het Recreatieschap zal dan dus de vrije hand moeten krijgen om het onderhoud uit te voeren dat zij noodzakelijk acht, en ook om acute gevaarlijke situaties eigenmachtig op te lossen - beide zaken komen voort uit de zorgplicht.

Deze constructie is al in gebruik bij het Let de Stigterpad (zie bijlage 6 voor de overeenkomst die in dit kader gesloten wordt tussen terreineigenaar en Recreatieschap).

Daar is de aansprakelijkheid als volgt geregeld:

- "De toestemminghouder aanvaardt jegens toestemminggever aansprakelijkheid voor alle schade, onder welke benaming dan ook, welke ontstaat ten gevolge van:
 - de door of vanwege de toestemminghouder in, op of boven de grond uit te voeren of uitgevoerde werkzaamheden;
 - het gebruik van het fietspad.
- Toestemminghouder vrijwaart toestemminggever voor iedere aansprakelijkheids-stelling door derden welke met het gestelde onder lid 1 verband zou kunnen houden.
- Toestemminggever kan niet aansprakelijk worden gesteld voor schade buiten haar schuld veroorzaakt aan het fietspad".

En het onderhoud aldus:

"Toestemminghouder is verplicht het fietspad in goede staat van onderhoud te houden. Tussen partijen worden afspraken gemaakt over het onderhoud aan in de berm voorkomende bomen en struiken. Dit betreft het snoeien van takken, verwijderen opslag en afval, dood hout en takken. Aanwijzingen met betrekking tot achterstallig onderhoud zullen op eerste verzoek van toestemminggever zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk na 1 maand na kennisgeving, worden verholpen".

Onderwerp van studie is nog welke aanpassingen dit 'Let de Stigter-model' moet ondergaan om ook voor mountainbikers de aansprakelijkheid 'over te hevelen' van de terreineigenaar naar het Recreatieschap, en of het Recreatieschap dit risico kan verzekeren.

De wegenlegger-route

Alle informatie over de openbare wegen buiten de bebouwde kom staat beschreven in de wegenlegger. De wegenlegger is een belangrijk juridisch document met gerechtelijke bewijskracht. Al eerder zagen we dat bij wegen die in de wegenlegger zijn opgenomen, eigendom en onderhoudsplicht gescheiden zijn. Het aansprakelijkheidsrisico ligt bij de partij die onderhoudsplichtig is. Deze scheiding tussen eigendom en aansprakelijkheid is precies waar we naar zoeken. Wanneer we de paden waar de mountainbike-routes op aangelegd worden in de Wegenlegger op zouden nemen³⁶, kunnen we daarmee de onderhoudsplicht en (dus) het aansprakelijkheidsrisico naar een overheidslichaam overhevelen. Groot voordeel is dat het om één overheidslichaam kan gaan, zodat er geen lappendeken aan individuele oplossingen voor het aansprakelijkheidsvraagstuk ontstaat. Nadeel is dat dit enkel opgaat voor het pad zelf (kuilen, boomwortels, ...) en niet voor de bomen die langs het pad staan: daarvoor blijft de eigenaar van de betreffende bomen verantwoordelijk.

Aspecten die nader onderzoek vergen:

- De juridische status van onverharde paden is vaag. Is dat een beletsel om ook onverharde paden in de Wegenlegger op te nemen? Wellicht niet: ook de onverharde Hooilaan, Slaperdijk, Veenseweg, Utrechtse Spoor zijn opgenomen in de Wegenlegger.
- Welk overheidslichaam (Provincie? Recreatieschap?)³⁷ kan en wil de onderhoudsplicht overnemen, en tegen welke vergoeding?
- Kan de onderhoudsverplichting ten aanzien van de langs het pad groeiende bomen worden afgevangen zoals hier boven (casus Let de Stigterpad) omschreven?
- Kan de onderhoudsverplichting ten aanzien van de langs het pad groeiende bomen worden verlegd van de eigenaar naar de onderhoudsplichtige door in de wegenlegger niet slechts het (doorgaans smalle) pad op te nemen, maar het pad inclusief stroken van bijvoorbeeld 3 meter breed aan weerszijden?

Punt van aandacht is nog wel dat in de grote meerderheid van Nederlandse gemeenten, zo ook die in het studiegebied, de Wegenlegger al jaren niet meer bijgehouden wordt. Wanneer we de wegenlegger in willen zetten als instrument om de aansprakelijkheid naar een overheid over te dragen, zal hier dus wat 'achterstallig onderhoud' gedaan moeten worden.

36 De vraag komt op of met het openbaar stellen van een pad niet het mechanisme verdwijnt om toegangsgelden te heffen. Immers: een openbare weg is openbaar, op welke grond kunnen gebruikers die niet betalen dan geweerd worden? Maar zoals we reeds in paragraaf 6.2 gezien hebben, is voor het aanleggen van een route op een openbare weg toestemming nodig van de eigenaar (of, juister: de onderhoudsplichtige). Er bestaat dus nog wel degelijk een grondslag tot het heffen van toegangsgelden.

37 Verkennende gesprekken lijken er op te wijzen dat het Recreatieschap bereid en in staat is deze rol op zich te nemen. Dergelijke verkenning vis-a-vis de provincie heeft nog niet plaatsgevonden.

6.5 Resumé

Er zijn geen juridische struikelblokken voor het invoeren van een gebruiker-betaalt systeem. En met de 'recreatieschap-route' en de 'wegenlegenlegger-route' lijken zich mogelijkheden aan te dienen om het aansprakelijkheids-vraagstuk solide af te dekken. Daarnaast kan zo nu en dan gebruik worden gemaakt van de openbare wegen en paden, maar daarvoor moet eerst nog flink wat 'huiswerk' worden gedaan.

7 Evaluatie, discussie en aanbevelingen

De mountainbikers willen meer afwisseling en langere routes. De terreineigenaren willen dat hun eigendomsrechten niet langer aangetast worden en dat de schade aan fauna terug wordt gedrongen, de overige recreanten willen niet door mountainbikers 'van de sokken gereden worden'. Het is evident dat het onderwerp 'mountainbikers op de Utrechtse Heuvelrug' om ingrijpen vraagt, zeker in het licht van de nog steeds stijgende aantallen mountainbikers. Het is in het belang van eenieder dat dit onderwerp voortvarend en eendrachtig wordt opgepakt. Dit rapport biedt daarvoor de nodige handvatten.

7.1 Evaluatie van onderzoek en ontwerp

Zowel uit de literatuur als uit de interviews blijkt dat de schade door mountainbikers niet groter is dan die door andere gebruikersgroepen. Wanneer mountainbikers zich niet aan de regels houden en niet op de paden blijven kan de schade groot zijn, maar dat geldt ook voor paarden, honden en mensen. Het omgekeerde geldt ook: bij goed gedrag is de schade door mountainbikers gering. Ook bij de overlast door mountainbikers geldt dat die een stuk geringer is wanneer de mountainbikers op de mountainbike-routes en de voor hen toegankelijke paden blijven. Maar ook dan zal de aanwezigheid van mountainbikers door sommige andere groepen als overlast worden ervaren. Dit punt is van belang, omdat het NPUH door een groot nog steeds groeiend aantal mountainbikers bezocht wordt. Bij ongewijzigd beleid zal de overlast door mountainbikers dan ook alleen maar toenemen.

De basisgedachte van het rapport, het terugdringen van de conflicten tussen mountainbikers en andere groepen (met name terreineigenaren en mede-recreanten) door een *uitgekiende combinatie van verleiden en verbieden*, wordt door de meeste belanghebbenden ondersteund. Die basisgedachte is in dit rapport uitgewerkt in twee samenhangende onderdelen (routestructuur en beheermodel) plus twee flankerende onderdelen (financieel kader en juridisch kader):

- Een *mountainbike-routestructuur*, die er voor zorgt dat de mountainbikers minder vaak van de route af zullen wijken. Over de uitgangspunten hiervan bestaat overeenstemming tussen de verschillende betrokken partijen. Ook de driedeling aanrij-, koppel- en mountainbikeroutes wordt omarmd. Zo gauw de routevoorstellen uitgewerkt worden in concrete 'lijnen op de kaart' blijkt het echter niet eenvoudig om over het not in my backyard heen te stappen.
- Het bijpassende *beheermodel* zorgt voor uitbesteden van onderhoud en aansprakelijkheid en het belonen van de terreineigenaren, en lijkt een goede basis voor het daadwerkelijk beheren van de mountainbike-routestructuur. Over dit beheermodel bestaat grote mate van overeenstemming onder de betrokkenen.
- Het in het rapport uitgewerkte *gebruiker-betaalt* systeem lijkt op voldoende draagvlak onder alle betrokken (inclusief de mountainbikers zelf) te kunnen rekenen. Daarenboven lijkt dit systeem in staat om voldoende inkomsten te genereren om het stelsel van mtb-routes rendabel te kunnen exploiteren.

Er zijn geen *juridische struikelblokken* voor het invoeren van een gebruiker-betaalt systeem. En met de 'recreatieschap-route' en de 'wegenleggenlegger-route' lijken zich mogelijkheden aan te dienen om het aansprakelijkheids-vraagstuk solide af te dekken.

7.2 Discussie ten aanzien van de methode

De combinatie van onderzoek en ontwerp in een cyclisch proces levert goede resultaten. Eerst is onderzocht waaraan oplossingen moeten voldoen, daarna is op basis daarvan ontworpen en deze oplossingen zijn daarna getoetst (onderzocht) op haalbaarheid. Waarna het proces opnieuw in gang werd gezet door nieuw onderzoek op vlakken waar dat nodig was om nieuwe ontwerpen te maken. Zo is het project op veel gebieden tot een gedragen ontwerp gekomen.

Her en der in het rapport zijn schattingen gemaakt. Zo goed mogelijk en op basis van alle beschikbare gegevens, maar het blijven schattingen - met een daarbij horende onzekerheid. We hebben er voor gekozen om alle schattingen conservatief in te zetten. Vraag is of we daarmee niet een ál te voorzichtige koers hebben gekozen.

Om het aantal leden van de Begeleidingscommissie niet al te zeer uit te laten dijen, hebben we gekozen voor een getrapte representatie. Zo representeerde de vertegenwoordiger van het Utrechts Landschap ook Staatsbosbeheer en Natuurmonumenten, representeerde de vertegenwoordiger van gemeente Rhenen ook de gemeenten Utrechtse Heuvelrug en Veenendaal, en waren de particuliere landgoed-eigenaren vertegenwoordigd door één hunner. In de praktijk blijkt een dergelijke getrapte representatie niet goed te werken: afstemming tussen de representant en de gerepresenteerden is niet altijd vanzelfsprekend.

De Wetenschapswinkel werkt aan het beantwoorden van een vraag van een klantorganisatie, in dit geval de Nederlandse Toer Fiets Unie. Het onderzoek is daardoor meer gericht geweest op het oplossen van het probleem aan de kant van de mountainbikers dan op het oplossen van het probleem van de terreineigenaren. Die laatste groep hadden we nadrukkelijker bij het proces moeten betrekken.

Voor het eerst dat een zo integrale oplossing gekozen is waarbij routestructuur, beheer en financiën samengenomen zijn. Deze aanpak heeft potentie om succesvol te zijn.

7.3 Aanbevelingen

- Vooraleer er weer lijnen op een kaart getrokken worden, is het absoluut noodzakelijk om met alle terreineigenaren gesproken te hebben.
- Het kan zijn dat de terreineigenaren het 'aanbod' (vrijwaring van onderhouds- en aansprakelijkheidslasten, en een openstellingsvergoeding van € 0,45 per meter per jaar) als te mager beoordelen. Onderzocht zou kunnen worden hoe dit pakket dusdanig uit te breiden is, dat een aanzienlijk deel van de terreineigenaren wél geïnteresseerd raakt in het onderdak bieden aan een mtb-route. Wellicht kan dit via een substantiële verhoging van de openstellingsvergoeding. Hierbij zij aangetekend dat de daarvoor benodigde gelden waarschijnlijk niet volledig op de gebruiker verhaald kunnen worden; optopping vanuit een andere bron (Provincie?) is wellicht noodzakelijk.
- Beschouw NPUH als casus voor de invoering van een 'gebruiker betaalt systeem' voor mountainbiken in alle Nationale Parken, en later wellicht nog breder. Daarbij is het van groot belang dat er geen wirwar aan verschillende vergunningssystemen ontstaat: er moet gestreefd worden naar één landelijk systeem.
- Beschouw NPUH als casus voor invoeren van gebruiker betaalt in andere categorieën, bijvoorbeeld hondenuitlaters en ruiters.

Per jaar worden er zo'n 24.000 bezoeken door ruiters aan het NPUH afgelegd. Wanneer we, bij gebrek aan betere schattingen, uitgaan van een gebruikersintensiteit van 5 (iedere unieke bezoeker brengt gemiddeld 5 bezoeken per jaar aan het NPUH), dan gaat het hier om 1,200 ruiters. Wanneer we er, wederom vanuit het ontbreken van betere schattingen, van uitgaan dat deze groep 1.000 jaarkaarten en 200 maandkaarten zal kopen, dan is er sprake van een *potentiële inkomstenbron van ruim € 100.000* (gebaseerd op de jaar- en dagtarieven van Den Treek: € 100 resp. € 9).

Het is evident dat voor een dergelijk systeem dezelfde organisatorische infrastructuur gebruikt kan worden als voor de mtb-ers; dit werkt kostendrukkend.

- In de jaren waarin het systeem winst genereert, kan die winst worden omgeslagen naar een hogere gebruikersvergoeding voor de terreineigenaren voor dat betreffende jaar.
- Aansluiting van het routenetwerk in het NHUP op de mtb-routes bij Soest en Lage Vuursche moet verder uitgewerkt worden. Ook aansluiting met het onlangs geopende bikepark Nedereindse Berg moet onderzocht worden. Wellicht is het mogelijk om voor de aansluiting op de mtb-routes Soest en Lage Vuursche gebruik te maken van de spoordijk van de voormalige spoorlijn tussen Amersfoort en Kesteren; door er natuurgerelateerde voorzieningen (zoals een mountainbike-route) op aan te leggen, kunnen de natuurwaarden van die spoordijk veilig worden gesteld.

- Als mountainbiking en het in goede banen leiden daarvan als maatschappelijk belang gezien wordt, hoort daar ook (financieel) commitment vanuit de samenleving bij. Met andere woorden: de kosten die voortkomen uit aanleg en onderhoud van een mountainbike-routenetwerk hoeven niet voor de volle 100% door de mountainbikers zelf betaald te worden. In onze ogen is het legitiem om hiervoor tevens, in beperkte mate, publieke middelen in te zetten. Gedacht kan worden aan de eerder genoemde garantstelling vanuit bijvoorbeeld de provincie (zie paragraaf 4.2), en/of aan het inzetten van publieke middelen om de *investeringskosten* te dekken.
- Wellicht loont het de moeite om wenselijkheid en haalbaarheid te onderzoeken van gebruik (door mtb-ers en anderen) van de strook 'niemandslaan' tussen A12 en spoor.
- De stabiliteit van verdere financiële berekeningen kan worden vergroot door aanvullend onderzoek naar met name het aantal unieke mountainbikers dat jaarlijks het NPUH bezoekt.
- Om te weten welke openbare wegen, en dan met name de openbare zandwegen, onderdeel zouden kunnen gaan vormen van het routenetwerk moeten eerst alle openbare wegen in het NPUH geïnventariseerd worden. Dit kan hand in hand gaan met de broodnodige actualisering van de verschillende wegenleggers. Tevens moet uitgezocht worden of op openbare wegen beperkende voorwaarden kunnen gelden (zoals: "toegang enkel tussen zonsopgang en zonsondergang").

Geraadpleegde literatuur

Almenkinders, C., L. Beukema & C. Tromp, 2009. Research in action: theory and practices for innovation and social change. Wageningen Academic Publishers, Wageningen.

Beleidsregel Openstelling van Natuurschoonwet-landgoederen, 1991. Inmiddels vervallen, maar onder meer te downloaden via: <http://lexius.nl/aanschrijving-van-de-staatssecretaris-van-landbouw-natuurbeheer-en-visserij-en-de-staatssecretaris-van-financien-van-8-februari-1991-nr-ib-901016artikel2>.

Beleidsregel Openstellingsbesluit Natuurschoonwet, 2007. Te raadplegen via onder meer www.wetten.nl.

Brandts, M., J. Tummers & M. Mulder, 2009. Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug; evaluatie beheer- en inrichtingsplan 2003 -2008. Soesterberg, Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug.

Brunel Legal, 2010a. De aansprakelijkheid van eigenaren van bos en natuur. *Rapportage opgesteld in opdracht van het Bosschap*. Te downloaden via www.bosschap.nl.

Brunel Legal, 2010b. Aansprakelijkheid in bos en natuur, een wegwijzer voor eigenaren en beheerders. *Brochure opgesteld in opdracht van het Bosschap*. Te downloaden via www.bosschap.nl.

Bureau Hemmen, 2003. Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug; beheers en inrichtingsplan. Utrecht, Overlegorgaan Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug.

Bureau Verten, 2009a. Monitor recreatiegebruik Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug: hoofdrapport.

Bureau Verten, 2009b. Monitor recreatiegebruik Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug: bijlagenrapport.

Bureau Verten, 2009c. Monitor recreatiegebruik Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug: aanbevelingen.

Cessfort, G.R., 1995. Off-road impacts of mountainbikes: a review and discussion. Science and research series # 92, Department of conservation, Wellington, New Zealand.

Derriks, T., L. van Dijk, E. van der Graaf, R. Ridder & E. Vallinga, 2010. Mountainbike routes in Nederlandse Natuurgebieden: een vergelijking (rapport Academic Consultancy Training). Wageningen, Wageningen University.

Doorn, R.M.G., R.R. Strikwerda, L.M. van Os, A.J. Prins, H. Hoofwijk, J.G.M. Jacobs & W.J.M. Heijman, 2011. Wat zijn gebruikers bereid te betalen? Uitbreiding mountainbikeroutes Utrechtse Heuvelrug. *Landschap* 28 (2011)3. - ISSN 0169-6300 - p. 121-129.

Flora- en faunawet, 1998. Te raadplegen via onder meer www.wetboek-online.nl.

Gaaff, A. & D. Melman, 2011. EHS en ecosysteemdiensten: verkenning onderzoeksvragen samenhangend met kosten en baten op lange termijn. Wageningen, Alterra, onderdeel van Wageningen UR, Research Instituut voor de Groene Ruimte. Alterra-rapport 2092.

Hoofwijk, H., D.J. Stobbelaar, R. Simons & R. Jaarsma, 2007. Verkeer is als water: overlast, veiligheid, bereikbaarheid en landschapskwaliteit in de casus Erp, Noord Brabant. Wageningen UR, Wetenschapswinkel, Wageningen.

Jansen, P.A.G., 2004. Schade en overlast door mountainbikers; Perceptie of realiteit? Wageningen, Stichting Probos.

Kiezenbrink, J., I. van Oorschot, K. Pepers, E. Roelfsema & M. de Vries, 2010. Mountainbike routenetwerk in Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug: uitbreidingsmogelijkheden in kaart gebracht (rapport Academic Consultancy Training). Wageningen, Wageningen University.

Marion, J. & J. Wimpey, 2007. Environmental Impacts of Mountain Biking: Science Review and Best Practices, Managing Mountain Biking: IMBA's Guide to Providing Great Riding.

Melman, D., M. van der Heide, L. Braat & H. Udo de Haes, 2010. Ecosysteemdiensten: nieuw anker voor omgevingsbeleid? Landschap 27/4: 209-219.

Natuurschoonwet, 1928. Te raadplegen via onder meer www.wetboek-online.nl.

Prins, A, L. van Os, H. Mijnen, R. Strikwerda & R. van Doorn, 2011. Betalingsbereidheid gebruikers mountainbikeroutes in Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug (rapport Academic Consultancy Training). Wageningen, Wageningen University.

Rangschikkingsbesluit Natuurschoonwet, 1990. Te raadplegen via onder meer www.wetten.nl

Rijksoverheid, 2011. Vaststelling van de begrotingsstaten van het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (XIII) voor het jaar 2012. Memorie van toelichting. 's-Gravenhage, pp. 139.

Schalkwijk, B., 2010. Mountainbikeroutenetwerk in Nationaal Park de Utrechtse Heuvelrug: eindeloze fictie of aankomende realiteit? Leerstoelgroep Landgebruiksplanning. Wageningen, Wageningen University.

Schuurman, S., 2010. De weg naar uniforme toegangsvoorwaarden: een bestuurskundig onderzoek naar de totstandkoming van de uniforme toegangsvoorwaarden voor nationaal park Utrechtse Heuvelrug. Stageverslag Sociaal Ruimtelijke Analyse, Wageningen UR.

Stobbelaar, D.J. & H. Hoofwijk, 2009. Groeven en graven: nieuw leven voor voormalige zandgroeven in Zuid-Limburg. Wageningen University, Wetenschapswinkel, Wageningen.

Taylor, A. R., & R.L. Knight, 2003. Wildlife Responses to Recreation and Associated Visitor Perceptions. Ecological Applications 13 4: 12.

Thurston, E. & T.J. Reader, 2001. Impacts of Experimentally Applied Mountain Biking and Hiking on Vegetation and Soil of a Deciduous Forest, Environmental Management Vol. 27, No. 3, pp. 397-409, University of Guelph, Ontario, Canada.

Wegenlegger, 1932. Onder meer te raadplegen via www.wetboek-online.nl.

Wegenwet, 1930. Onder meer te raadplegen via www.wetboek-online.nl.

Wetboek van Strafrecht, 1881. Te raadplegen via onder meer www.wetboek-online.nl.

White, D.D., M.T. Waskey, G.P. Brodehl, & P.E. Foti, 2006. A Comparative Study of Impacts to Mountain Bike Trails in Five Common Ecological Regions of the Southwestern U.S., Journal of Park and Recreation Administration Volume 24, Number 12, pp. 21-41.

Zwart, R. & Van Hennik, 2010. Stille zones in Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug: inrichting van Leersumse Veld en Amerongse Berg. Afstudeerverslag Bos en natuurbeheer, hogeschool Van Hall Larenstein, Velp.

Geraadpleegde experts

Niet alleen de leden van de Begeleidingscommissie hebben hun expertise ingebracht. De onderzoekers hebben onder meer gesproken met:

- Hans Jonker en Han van der Voet, projectmedewerkers Stichting Wandelplatform-LAW. Onderwerpen: aansprakelijkheid, openstelling van wegen.
- René Schuurman, boswachter Staatsbosbeheer.
- Hugo Spitzen, boswachter Utrechts Landschap.
- Jan de Groot, boswachter Staatsbosbeheer.
- Michel Reukers, boswachter Natuurmonumenten.
- Jack Schoenmakers, GIS-expert Hogeschool Van Hall Larenstein. Onderwerpen: opzetten van een interactief GIS-systeem.
- Eddy Poppe, dienst geo-informatie provincie Utrecht. Onderwerp: GIS-informatie.
- Bart Looman, programmaleider Sport bij provincie Utrecht.
- Juridische afdeling provincie Utrecht.
- Louk Welter, Recreatieschap Utrechtse Heuvelrug, Vallei- en Kromme Rijngebied.

Aanbevolen literatuur

Naast de literatuur waaraan gerefereerd wordt in het rapport, kan de lezer onder meer gebruik maken van de volgende literatuur:

Publieksvriendelijke informatie over (de toegangsvoorwaarden van) *Natuurschoonwet-landgoederen* is te vinden in de volgende brochures van het Ministerie van LNV:

- Ministerie van LNV, Dienst Regelingen (2010a): Landgoed als natuurschoon.
Te downloaden via: www.hetInvloket.nl
http://www.hetInvloket.nl/portal/page?_pageid=122,1780509&_dad=portal&_schema=PORTAL&p_file_id=19485
- Ministerie van LNV, Dienst Regelingen (2010b): Rangschikking als landgoed: voorwaarden.
Te downloaden via www.hetInvloket.nl
http://www.hetInvloket.nl/portal/page?_pageid=122,1780509&_dad=portal&_schema=PORTAL&p_file_id=19487
- Ministerie van LNV, Dienst Regelingen (2010c): Rangschikking als landgoed: fiscale faciliteiten.
Te downloaden via www.hetInvloket.nl
http://www.hetInvloket.nl/portal/page?_pageid=122,1780509&_dad=portal&_schema=PORTAL&p_file_id=19487
- Ministerie van LNV, Dienst Regelingen (2010d): Rangschikking als landgoed: werkboek.
Te downloaden via www.hetInvloket.nl
http://www.hetInvloket.nl/portal/page?_pageid=122,1780509&_dad=portal&_schema=PORTAL&p_file_id=19492

www.mtbroutes.nl

De kennisbank van www.singletracks.nl

Bijlage 1

Huidige mountainbikeroutes³⁸

Op het kaartje in paragraaf 1.2 is te zien hoe de vier mountainbikeroutes zijn gelegen ten opzichte van elkaar. De kaartje in deze bijlage geven meer detail.

MTB-route Lombokbos



Lengte van de route: 3 kilometer.

Startlocatie: Parkeerplaats Utrechtsebaan in Leersum.

Markering: De route is gemarkeerd met houten palen met een witte afgeschuinde kop. Op de schuine kop staat een rode mountainbiker afgebeeld met een pijl.

Omgeving: De routes liggen in een uitgestrekt bosgebied op de Utrechts Heuvelrug. Van oorsprong waren dit twee landgoederen, te weten het Amerongse bos en het Zuilensteinse bos. Het gebied bestaat hoofdzakelijk uit grove dennen bossen. De route ligt op de Utrechtse Heuvelrug. In de boswachterij tref je twee natuurterreinen aan met stuifzand, heide en hakhout (Slaperdijk en het Egelmeer). Ook vind je er een bosreservaat met oud loofbos (Galgenberg) en wat akkers. Het gebied staat bekend om zijn enorme hoeveelheid broedende vogelsoorten. In het terrein tref je grote hoogteverschillen aan, van 8 t/m 69 meter boven NAP.

Aard van de route: Vertrek je vanaf de Utrechtsebaan dan kom je op een geasfalteerd fietspad om vervolgens rechts af te buigen de heuvel op. Bijna boven denk je in een gat te rijden maar de route gaat hier naar rechts tegen het heuveltje op en direct scherp naar links (springbult!). Zorg dat je voor het heuveltje voldoende snelheid hebt.

Boven volg je de brede laan om uit te komen bij de Uilentoren (startplaats mtb-route Zuilensteinsebos). Rij hier rechts voorbij. In de afdaling kom je een 'uitholling overdwers' tegen die je of aan de rechterkant kunt nemen over de wortels of slalommen door het midden.

³⁸ Bron van deze beschrijvingen: www.mtbroutes.nl.

Let op: Je steekt hier een fietspad over. Dit wordt erg druk gebruikt door (toer)fietsers die op dit punt geen zicht hebben op jou (en jij niet op hun) en zowel van links als rechts in een lichte afdaling zitten dus meestal wat snelheid maken.

Rechtdoor, links, rechts en weer links kom je het tweede van de drie punten tegen waar je een fietspad oversteekt. Direct hierna komt een leuk stukje singletrack. Nog even en je bent weer bij het fietspad op het punt waar je het bos bent ingedraaid.

Extra: Deze route is te combineren met de andere "Heuvelrugse" mtb-routes.

MTB-route Zijlensteinsebos



Lengte van de route: 3 kilometer.

Startlocatie: Scherpenzeelse weg in Leersum.

Markering: Zie MTB-route Lombokbos.

Omgeving: zie MTB-route Lombokbos.

Aard van de route: Direct rechts op de parkeerplaats aan de Scherpenzeelseweg vind je het routebord met daarnaast een singletrack dat het startpunt van de route is. Volg dit pad bergop. Let op: bij het eerste pad/markering moet je rechtsaf gaan.

Bij regen is dit pad snel volgelopen. Volg de markeringen en geniet van het lange wortelpad. Een snelle afdaling brengt je bij een met schrikhekkende beveiligde oversteek van het fietspad.

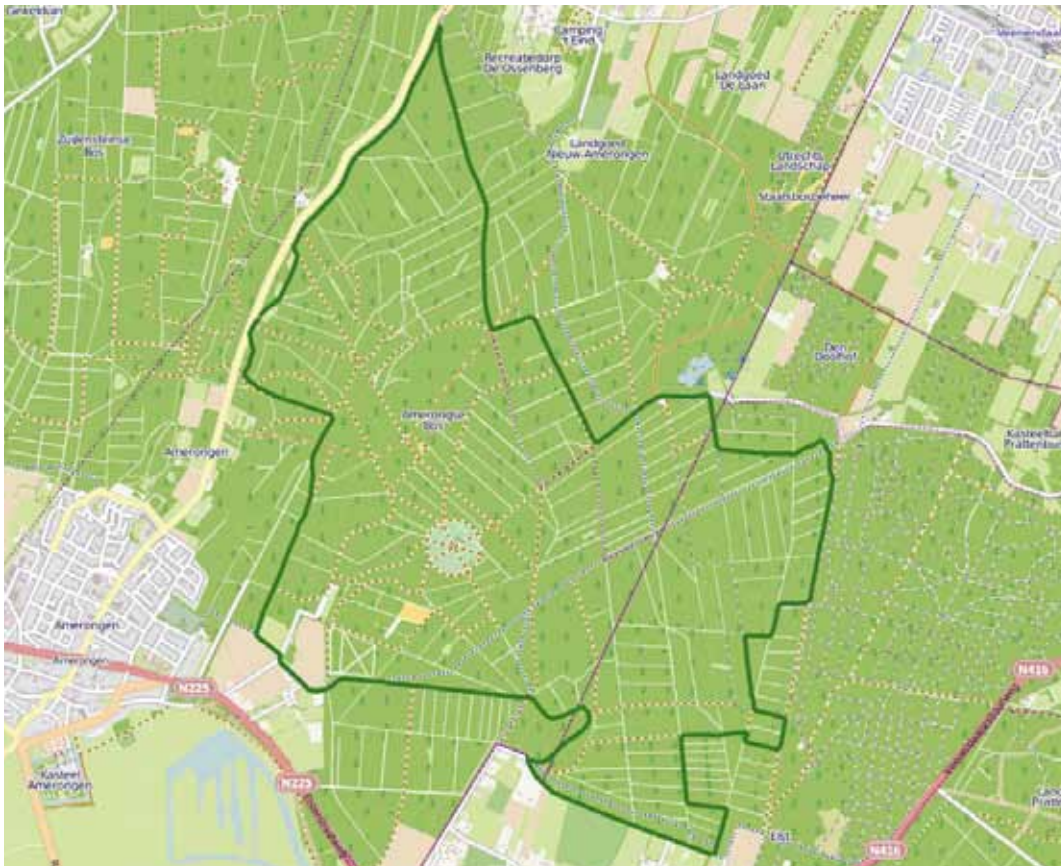
Even verder tussen de aardewallen door linksaf krijg je weer een beklimming van de heuvelrug voor de kiezen. Hier kun je even uitrusten en nog verder naar boven. Naast het brede pad loopt de route via een hobbelige singletrack naar de laatste klim. Boven gekomen ga je voor de slagboom, bij Dierenpark De Hazenberg, linksaf voor het vervolg van de route. Dit is het verbindingspunt met de Amerongsebosroute.

Om de zandvlakte heen draai je naar rechts. Wees op dit pad voorzichtig in verband met de schuin op de rijrichting liggende boomstammetjes die de erosie tegen moeten gaan en het losse zand. Het volgende klimmetje ziet er onschuldig uit als je aan komt rijden. Het venijn zit hier halverwege; ben je te snel omhoog gegaan dan val je hier bijna stil. Boven 2x rechts en een keer links en je bent weer bij de als eerste genoemde markering.

Tip: Als je vanaf de Scherpenzeelseweg wilt starten rij dan eerst, om even warm te draaien de Lombokbosroute.

Start je vanaf de Bergweg/Amerongen volg dan de markeringen en ga op het einde van het slingerpad rechtsaf. Steek voorzichtig de Bergweg over richting De Hazenberg. Na de slagboom volg je de markering rechtsaf.

MTB-route Amerongen



Lengte van de route: 14,5 kilometer. Je kunt bij Amerongen oversteken, in het Zuilenbergsebos bevindt zich ook nog eens 7 kilometer route.

Markering: Zie mtb-route Lombokbos.

Startlocatie: Top van de Bergweg in Amerongen.

Omgeving: De routes liggen in een uitgestrekt bosgebied op de Utrechts Heuvelrug. Van oorsprong waren dit twee landgoederen, te weten het Amerongse bos en het Zuilensteinse bos. Het gebied bestaat hoofdzakelijk uit grove-dennen bossen. De route ligt op de Utrechtse Heuvelrug. In de boswachterij tref je twee natuurterreinen aan met stuifzand, heide en hakhout (Slaperdijk en het Egelmeer). Ook vind je er een bosreservaat met oud loofbos (Galgenberg) en wat akkers. Het gebied staat bekend om zijn enorme hoeveelheid broedende vogelsoorten. In het terrein tref je grote hoogteverschillen aan, van 8 t/m 69 meter boven NAP.

Aard van de route: De 14,5 lange route ligt in het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug tussen Amerongen en Veenendaal. Het pad gaat hoofdzakelijk over brede paden. Na regen zijn er een aantal stukken die erg modderig zijn en lang nat blijven.

Vanaf de parkeerplaats in Prattenburg rij je richting Egelmeer en kun je lekker warm draaien. Je steekt het verharde fietspad over en ziet voor je de eerste helling. Maar nog even geduld. De route gaat naar rechts via een bij nat weer verraderlijk wortelpad.

Het volgende brede pad brengt je aan de voet van de beklimming van de noordzijde van de Amerongse Berg. Het venijn zit hier in het begin. Boven gekomen rij je over de parkeerplaats, die je dus ook als startpunt kunt gebruiken, tot aan het einde. Hier staat rechts een informatiebord bij de markering. Neem het smalle pad recht voor je met wat snelheid. Prachtige links/rechts opgehoogde bochten maken dit mogelijk.

Op het einde heb je de keuze om rechtsaf richting de Zuilensteinsebosroute te gaan of linksaf dit parcours te volgen. Voor deze beschrijving kiezen we voor dit laatste.

De route brengt je naar de volgende hoogte met als beloning een snelle lange afdaling. Let hier op watergeulen, boomwortels en klapzand voor en in de bocht op het einde. In het verleden zijn hier al aardige smaken gemaakt.

Beneden zie je links de terrassen van het Berghuis. Via een korte singletrack, langs de parkeerplaats van de Burgwal, (let op rijders van rechts!) volg je kort het fietspad en kies bij de Y-splitsing rechts het pad met de slagboom. Even verder wacht een korte venijnige helling, gevolgd door een dito afdaling. Het brede zandpad langs de rand van het bos is om even bij te komen voor de laatste beklimmingen die je nog restten. Let in de bocht naar links op het eind op het fietspad! Halverwege de helling gaat de route naar links. Je komt nu een aantal natte stukken tegen. Als toetje krijg je een breed zandpad naar beneden dat vlak voor de slagboom links overgaat in een bochtige hobbelige singletrack. Op het eind ben je dan weer op de parkeerplaats en steek je het fietspad over (gevaarlijk punt!) voor nog een rondje.

Extra: Deze route is te combineren met de andere "Heuvelrugse" mtb-routes.

MTB-route Kwinteloijen



Lengte van de route: De route heeft een lengte van 1,2 kilometer.

Markering: Zie mtb-route Lombokbos.

Startlocatie: Parkeerplaats Oude Veensegrindweg tussen Veenendaal en Rhenen.

Omgeving: Kwinteloijen is te vinden aan de Oude Veensegrindweg tussen Veenendaal en Rhenen. De meer dan ruime parkeerplaats wordt druk bezocht. Dagkamperen en recreatie is toegestaan in deze voormalige zandafgraving.

Aard van de route: Vanaf het toiletgebouwtje word je, via 400 meter aanlooproute rond het midden terrein, door middel van de markeringen naar het beginpunt van de omloop gebracht. Het rondje zelf heeft een lengte van 1,2 kilometer.

Hier moet je de crossbaan oversteken en rechts blijven aanhouden, ook al lonken links de hellingen. Na een paar honderd meter wordt de verleiding (bij droog weer) nog groter als de route naar links afbuigt en je aan de voet van de helling brengt. (Als het geregend heeft zak je hier tot aan je assen in de blubber).

Helaas, weer mis. De pijl staat duidelijk rechtsaf en wijst naar een licht stijgend drassig pad tussen de bomen dat overgaat in een zanderig stuk. Wederom overstekend, het pad aan de overkant volgend kom je boven aan op de crossbaan. Via een tussenstukje en een bult kom je op het hoogste punt van de route.

De eerste bult in de afdaling is gebarricadeerd en moet genomen worden via de rechterkant. Een nieuw zanderig pad brengt je aan de laatste (spring)bult in de afdaling. Via de rand van het open terrein en twee bulten kom je na 1,2 km bij het beginpunt van het rondje waar je rechtsaf weer aan een nieuw rondje kunt beginnen of waar linksaf je terug naar de parkeerplaats brengt. *Extra:* De route is te combineren met de andere permanente routes op de Utrechtse Heuvelrug. Nadeel is dat er geen uitgepilde aansluiting bestaat op de andere vaste routes die zich meer westelijk bevinden. Gevolg is dat er nogal wat mensen al zoekend kris-kras door Prattenburg rijden. Wil je vanuit Kwintelooijen de routes op neem dan de asfaltweg richting Veenendaal en volg de groene bordjes van de Grebbelinieroute. Steek bij de T-splitsing (Veenendaalsestraat weg) gelijk over en volg het fietspad naar beneden. Blijf aan de linkerkant van de weg en neem de asfaltweg die het bos in loopt. Op het einde vind je dan bij de parkeerplaats het begin van de route in Veenendaal.

Bijlage 2

Van Recreatiemonitor naar tabel 1

In de Recreatiemonitor is voor een tiental telpunten het aantal bezoeken-per-jaar geschat (Bureau Verten 2009a, figuur 2.7; weergegeven in kolommen 1 en 4 in onderstaande tabel). Tevens is voor elk van de telpunten het aandeel mountainbikers gegeven (weergegeven in kolommen 2 en 5 in onderstaande tabel). Uit deze twee kengetallen laat zich eenvoudig het totaal aantal bezoeken-per-jaar dat door mountainbikers wordt gegenereerd afleiden (kolommen 3 en 6 in onderstaande tabel).

telpunt	aantal bezoekers 2003	mtb-percentage 2003	aantal mtb-ers 2003	aantal bezoekers 2008	mtb-percentage 2008	aantal mtb-ers 2008
St. Helenaheuvel	31.250	0%	0	69.630	2%	1.393
Leersumse Veld	41.250	6%	2.475	65.360	10%	6.536
Heulweg	40.820	11%	4.490	48.620	7%	3.403
Prattenburg	107.410	17%	18.260	189.570	28%	53.080
Maamse Berg	90.440	7%	6.331	97.470	11%	10.722
Hoogstraat	8.140	30%	2.442	49.360	4%	1.974
Ginkelduin	55.620	13%	7.231	52.900	22%	11.638
Bergweg	89.250	50%	44.625	77.780	67%	52.113
Berghuis	56.830	6%	3.410	93.890	5%	4.695
Defensieweg	62.280	10%	6.228	55.850	8%	4.468
TOTAAL	583.290	16%	95.491	800.430	19%	150.021

Bijlage 3

Gedragscodes mountainbikers

In deze bijlage vindt u drie verschillende gedragscodes voor mountainbikers.

Gedragscode Nederlandse Toer Fiets Unie

Gedragscode MTB

De NTFU heeft in samenwerking met de KNWU, Staatsbosbeheer en Natuurmonumenten een gedragscode MTB ontwikkeld om een goede omgang met andere recreanten en een goed behoud van de natuur na te streven.

- Fiets alleen daar waar het is toegestaan.
- Respecteer de natuur: plant én dier.
- Fiets in kleine groepjes.
- Waarschuw andere recreanten tijdig en vriendelijk.
- Benader andere recreanten en drukke locaties stapvoets.
- Voorkom onnodig remmen: spaar de ondergrond.
- Maak geen onnodig lawaai.
- Laat geen afval achter.

Bron: www.ntfu.nl, bezocht op 14 november 2010.

Gedragscode op www.singletracks.nl:

De mogelijkheden om te mountainbiken worden sterk bepaald door ons eigen gedrag als mountainbiker. Respecteer daarom de gedragscode die in samenwerking met Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, de KNWU en de NTFU is opgesteld.

- **Fiets alleen daar waar het is toegestaan**

Maak geen gebruik van paden waar aangegeven staat dat deze verboden zijn voor fietsers. Vermijd gemarkeerde, smalle wandel- en ruiterroutes waar nauwelijks uitwijkmogelijkheden bestaan. Maak zelf geen nieuwe paden zonder daarvoor toestemming te hebben van de terreinbeheerder.

- **Respecteer de natuur: plant én dier**

Verniel geen planten en laat geen dieren schrikken. Paarden kunnen bij een ontmoeting met een mountainbiker schrikken en vluchten. Fiets dan ook ruim om paarden heen, kondig even rustig aan als je wilt passeren, rij rustig voorbij en gun de ruiter en het paard tijd om aan de kant te gaan. Zie je dat het paard angstig wordt, blijf dan even staan tot het paard gekalmeerd is.

- **Fiets in kleine groepjes**

Grote groepen worden door andere bosbezoekers en beheerders als een groter probleem ervaren dan kleine groepen van maximaal 3-4 personen.

- **Waarschuw andere recreanten tijdig en vriendelijk**

Wanneer je een groep recreanten nadert, waarschuw de groep dan tijdig. En doe dit vooral vriendelijk.

- **Benader andere recreanten en drukke locaties stapvoets**

Verleen voorrang aan wandelaars en ruiters. Deze ongeschreven regel wordt al langer toegepast in de VS en Schotland. De belangrijkste bron van conflicten is de schrikreactie van wandelaars en ruiters op mountainbikers die onaangekondigd en met een hoge snelheid langskomen. Benader andere recreanten en drukke locaties daarom stapvoets. Wil je mountainbiken zonder al te veel andere recreanten tegen te komen? Begeef je dan vooral 's ochtends in het terrein en mijd bijvoorbeeld de drukke zondagmiddagen of drukke locaties.

- **Voorkom onnodig remmen: spaar de ondergrond**

Voorkom slippen. Slippen kan de bovengrond losmaken en kan geulen veroorzaken die het water kanaliseren. Slippen wijst bovendien op een gebrek aan techniek. Hellingen, bochten, mulle bodems en bodems met een slechte afwatering zijn gevoelig voor schade door mountainbikers. Overweeg in dat geval een ander pad of andere route. Maak geen nieuwe paden maar blijf op bestaande routes. Snijd geen bochten af maar blijf op het pad.

- **Maak geen onnodig lawaai**

Met name paarden kunnen schrikken wanneer je veel lawaai maakt in hun omgeving. Schreeuw nooit naar andere recreanten als je wilt passeren, dit is funest voor het imago van de mountainbiker en brengt de toegankelijkheid van gebieden voor mountainbikers in gevaar.

- **Laat geen afval achter**

Houd de natuur schoon en gooi verpakkingen van energierepen, drankjes of bijvoorbeeld bananenschillen altijd in een prullenbak of container. Is deze niet aanwezig, neem je eigen afval dan mee om het bij terugkomst van de activiteit weg te gooien.

Bron: www.singletracks.nl, bezocht op 10 juli 2011.

Gedragscode mountainbike.nl:

Je bent niet de enige in het bos

Het bos wordt gebruikt door vele recreanten die allen op hun eigen manier willen recreëren zonder daarbij last van elkaar te hebben. Om dit te bewerkstelligen zijn er een aantal regels waaraan iedereen zich dient te houden. Dus ook jij!

Off the road code

Draag altijd een fietshelm!!!

Het kan niet vaak genoeg gezegd worden, maar ik moet heel eerlijk bekennen dat ik er zelf in de zomer ook wel eens moeite mee heb. Gelukkig zijn er tegenwoordig zeer goed ventilerende helmen die ook in de zomer je hoofd koel houden.

Blijf altijd op de bewegwijzerde ATB/fiets route.

Het bos is voor iedereen en er zijn genoeg voorzieningen in zowel Nederland als België waar gefietst kan worden. Maak daar gebruik van.

Kom niet op uitgezette wandelroutes,

en vermijd zoveel mogelijk ruiterspaden. Mocht je toch een paard tegen komen, blijf dan rustig wachten, maar scheur nooit langs een paard. Let ook op bij remmen, want zelf heb ik een keer gehad dat een paard op hol sloeg door m'n piepende remmen. (had net geregend en je maakt niet bepaald vrienden zo)

Rem rustig af wanneer er wandelaars naderen.

Wandelaars verplaatsen zich niet zo snel en als je een beetje goed uitkijkt kan je ze al lang van te voren aan zien komen. Mocht je er wel plotseling een tegen komen, zeg dan niet dat je van mij rustig moest remmen, maar trap vol op de rem!

Groet vriendelijk en passeer.

Mocht je een mede bikedude tegen komen, snij deze dan nooit af, maar wacht rustig tot je er langs kan en bel even! Een vriendelijke groet als dank kost geen moeite. Daarna kun je weer lekker hard optrekken. Wandelaars groeten wordt vaak ook erg gewaardeerd. Mocht je een groep van 20 man tegen komen, dan is het niet nodig deze allemaal afzonderlijk te groeten.

Train in kleine groepjes. Dat is veiliger en prettig voor de dieren.

Trainen is uiteraard iets anders dan een toertocht. Mocht je echt gaan trainen met intervals en dergelijke, dan is het beter dit met een niet al te grote groep te doen. Dit traint ook prettiger. Bovendien heeft de natuur er dan minder last van.

Rem rustig om de bosgrond op zijn plaats te houden.

Een beetje slippen is best leuk, maar ook slecht voor de grond in het bos. Vooral als het net geregend heeft haal je de grond snel open. Probeer hier voor uit te kijken.

Houd je fiets onder controle in afdalingen en bochten.

Neem niet meer risico dan nodig is en probeer niet meteen wat een ander kan. Met name als je net een nieuwe fiets hebt is het belangrijk hier eerst weer vertrouwd mee te worden.

Pas je snelheid aan de omgeving aan.

Dit kan je op twee manieren zien.

- 1) Mocht je ergens komen waar het erg druk is in het bos, fiets dan even wat rustiger totdat er weer ruimte is om te crossen.
- 2) Niemand z'n conditie is gelijk of heeft altijd z'n dag. Als je met meerderen bent houd elkaar dan in de gaten en pas je aan. Controleer ook regelmatig of iedereen er nog is. Mocht je iemand missen ga dan niet stom staan wachten, maar fiets terug. Wij hebben zelf de afspraak gemaakt om luid te bellen als er iets is, maar als je onderuit gaat is dit natuurlijk erg moeillijk. Let dus op elkaar!

Laat geen afval achter.

Als ik me ergens aan erger is het wel aan mensen die hun afval gewoon weg gooien in het bos!

Bron: www.mountainbike.nl, bezocht op 4 augustus 2011.

Bijlage 4

Maatschappelijk debat rondom 'gebruiker betaalt voor natuur'

Uit de rijksbegroting Economische Zaken, Landbouw en Innovatie:

"Daarnaast wil het kabinet de komende jaren inzetten op het creëren van van markten voor de zogenoemde ecosysteemdiensten als CO₂-opslag, waterberging, recreatie en gezondheid die de natuur momenteel vaak nog gratis ter beschikking stelt aan de maatschappij"

Bron: Rijksoverheid, 2011.



altijd in de buurt **rtv** drenthe

Home Nieuws Sport Teletekst Weer Foto's Agenda Radio Tv Gids Bestellen Over ons Contact Typ een trefwoord Zoek

'Nationale Parken moeten meer ondernemer worden' 07-10-2011

DWINGELOO - De Nationale Parken in Drenthe moeten zich gaan ontwikkelen tot ondernemingen. Dat zegt Tineke Witteveen van de Nationale Parken Drents Friese Wold en Dwingelderveld.

Het rijk wil fors bezuinigen op natuurbeheer en dus ook op de nationale parken. Die zouden alvast moeten nadenken over het opvangen van de bezuinigingen. Witteveen denkt daarbij aan betaald parkeren rond de parken en verhoging van de prijzen van consumpties.

Bron: www.rtvdrenthe.nl, bezocht op 10 oktober 2011.

Tineke Witteveen-Hevinga is voorzitter van zowel het overlegorgaan van het Nationaal Park Dwingelderveld als dat van Nationaal Park Drents-Friese Wold.

FRIESE CDK WIL ENTREEGELD VOOR NATUUR



24 nov 2010 5 reacties

De Friese Commissaris van de Koningin, John Jorritsma, heeft woensdag het idee geopperd om geld te vragen voor toegang tot de Friese natuur.

Taboe

Nu de landelijke overheid stevig wil bezuinigen op het onderhoud van natuurgebieden, kan het heffen van entreegeld extra geld opleveren, opperde Jorritsma tijdens de viering van het tachtigjarige bestaan van de natuurorganisatie It Fryske Gea. „Ik probeer een taboe te slechten, ik zeg uitdrukkelijk dat ik er niet voor ben“, aldus Jorritsma.

Nobel

„Het is heel nobel om iedereen gratis welkom te heten. Maar als we werkelijk menen dat onze natuurgebieden de moeite waard zijn, waarom kunnen we daar dan niet iets voor terugvragen?“ Jorritsma verwijst naar plaatsen waar het volgens hem niet ongebruikelijk is om te betalen om van natuur te genieten. „Zie de Nationale Parken in de Verenigde Staten, zie Nationaal Park De Veluwe. Wie van u keert om als hij naar zo'n park gaat en ziet dat hij moet betalen?“

Bron: www.binnenlandsbestuur.nl, bezocht op 10 oktober 2011.

Bijlage 5

Betalen per SMS

Kwart enkele ritten De Lijn verkocht via sms-tickets

14 november 2011 | Mail | Print

Ruim een kwart van de 'enkeltjes' van de Belgische vervoerder De Lijn wordt verkocht via de gsm. In totaal verkocht De Lijn dit jaar al 2,5 miljoen sms-tickets.

Met het sms-ticket wil De Lijn de reizigers een alternatief bieden voor het biljet bij de chauffeur. Een sms-ticket is een kwart goedkoper. Daarnaast wil De Lijn de stiptheid verbeteren, door de verkoop in bus of tram te verminderen. Wie een sms-ticket wil kopen, sms't vóór hij opstapt een bestelcode naar een meldnummer. Voor een sms-ticket van 60 minuten is dat 'DL', voor een sms-ticket van 120 minuten 'DL120'. Na enkele seconden krijgt de reiziger een bevestigings-sms die geldt als vervoerbewijs. Tijdens de geldigheidsduur van het sms-ticket mag de reiziger onbeperkt overstappen. Als de reis langer duurt, moet de reiziger een nieuw sms-ticket of een ander vervoerbewijs kopen. Een sms-ticket kost 1,30 euro voor 60 minuten of 2,10 euro voor 120 minuten. Daarbij komen nog 0,15 euro telecomkosten voor de aanvraag-sms. Het sms-ticket is tot 28 % goedkoper dan een biljet bij de chauffeur. Een sms-ticket wordt afgerekend via de gsm-factuur of afgetrokken van het beltegoed (prepaid kaarten). Het is niet nodig om zich eerst te registreren. Het sms-ticket werd gelanceerd in september 2007 op de stadsnetten van Antwerpen en Gent. Momenteel neemt het sms-ticket al 27 % van de verkoop van vervoerbewijzen voor een enkele rit (biljet) voor zijn rekening.

Bron: www.verkeersnet.nl, bezocht op 17 november 2011.

Bijlage 6

Overeenkomst Let de Stichterpad

TOESTEMMING T.B.V. AANLEG EN ONDERHOUD FIETSPAD Let de Stigterpad

Ondergetekende, [invullen], rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar directeuren [invullen],

hierna te noemen *toestemminggever*,

verleent hierbij aan het Recreatieschap Utrechtse Heuvelrug, Vallei- en Kromme Rijngebied, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door dhr., secretaris,

hierna te noemen *toestemminghouder*,

die door medeondertekening aanvaardt, een toestemming tot het op kosten van toestemming- houder aan te leggen, hebben, instandhouden, onderhouden en verwijderen van:

een recreatief fietspad over een lengte van circa [invullen] in het perceel, plaatselijk bekend als [invullen], kadastraal bekend [invullen], zoals aangegeven op de bij deze toestemming behorende kaart Let de Stigterpad,

hierna te noemen het fietspad

onder de navolgende voorwaarden en bepalingen:

Art. 1. AANVANG EN OPZEGGING

- Deze toestemming gaat in op [invullen] voor de duur van, in beginsel, 25 aaneengesloten jaren, alsoo eindigende op [invullen].
- Partijen zullen elke 5 jaar op initiatief van de toestemminggever een tussentijdse evaluatie houden, waarbij de gemaakte afspraken worden geëvalueerd en er met wederzijdse overeenstemming tussentijdse aanpassingen kunnen worden doorgevoerd.
- Partijen zullen uiterlijk 1 jaar voor afloop van de toestemming in overleg treden over eventuele voortzetting, beëindiging en of wijziging
- Toestemminggever kan de toestemming wegens dringende redenen opzeggen middels een aange-tekend schrijven met inachtneming van een opzegtermijn van een jaar, waarna deze toestemming eindigt. De kosten van eventuele verwijdering van de voorzieningen zijn in dat geval voor de toestemminggever. Indien de toestemminggever een alternatief tracé aanwijst zijn de kosten van aanleg daarvan voor rekening van de toestemminghouder.
- Toestemminghouder kan de toestemming te allen tijde opzeggen middels een aangetekend schrijven met inachtneming van het bepaalde in art 6.

Art. 2. VERGOEDING

8. Toestemminghouder is aan toestemminggever een vergoeding verschuldigd in de vorm van een jaarlijkse vergoeding van € 0,45 per meter per jaar, alsmede aanspraken van de toestemminggever of zijn gebruiker(s) ingeval van aangerichte schade als omschreven in art.4. Deze vergoeding is gekoppeld aan de verplichting voor toestemminghouder om toezicht uit te oefenen om het gebruik van het fietspad in strijd met de toegangsvoorwaarden tegen te gaan.
9. De betaling dient jaarlijks te worden voldaan binnen één maand na de aanvang van het contractjaar op een van bovenstaande rekeningen.

10. Deze vergoeding kan ook geleverd worden in de vorm van nader af te spreken diensten, waarbij de som van deze diensten gelijk is aan de hoogte van de afkoopsom.
11. Deze vergoeding zal vijf jaarlijks worden geïndexeerd en zal, indien relevant, de landelijke richtlijn voor vergelijkbare vergoedingen maximaal volgen, waarbij uitgangspunt is dat de vergoeding niet lager wordt dan de hierboven genoemde € 0,45 per strekkende meter. Als één van de bij de aanleg van het Let de Stigterpad betrokken eigenaren een hogere vergoeding bedingt en ontvangt, zal deze voor alle betrokken particuliere eigenaren gelden.

Art. 3. INHOUD EN UITOEFENING VAN DE TOESTEMMING

- De toestemming houdt in de bevoegdheid werkzaamheden te verrichten in, op en boven de grond van het vooromschreven kadastrale percelen, welke nodig zijn voor de aanleg, uitvoering, instandhouding, onderhoud en het verwijderen van de half/verharding, berm en daarin aanwezige borden, markeringen en afzettingen.
- De breedte van het door en op kosten van toestemminghouder op het door toestemminggever aangeduide tracé aan te leggen fietspad bedraagt, inclusief de berm, gemiddeld 2,50 m.
- Voor met uitdrukkelijk schriftelijke toestemming van toestemminggever, door toestemminghouder aan het einde van de overeenkomst achter te laten zaken zal generlei vergoeding, hoe dan ook genaamd, worden betaald.
- Bij de uitoefening van de toestemming zullen partijen in onderling overleg belangen van natuur, landschap, bosexploitatie en overig gebruik vaststellen en daarover bindende afspraken maken, om in het algemeen zo weinig mogelijk hinder en schade te veroorzaken bij het bepalen van het tracé, het nemen van maatregelen bij aanleg, bij het beheer en onderhoud van het fietspad.
- Het is toestemminghouder niet toegestaan beplantingen te vellen, te rooien of te beschadigen tenzij uitdrukkelijke voorafgaande toestemming is verkregen van toestemminggever.
- Alle in redelijkheid gegeven aanwijzingen van toestemminggever of zijn gemachtigde zal toestemminghouder onverwijld opvolgen.
- De toestemminggever verleent deze toestemming behoudens rechten van derden.
- De toestemminghouder dient zelf zorg te dragen voor de van overheidswege vereiste vergunningen met betrekking tot deze toestemming.
- Daar waar dit door de toestemminggever nodig wordt geoordeeld, worden bij de aanleg van het fietspad door en voor rekening van toestemminghouder fysieke maatregelen genomen om het verder betreden van het eigendom tegen te gaan. Alle getroffen voorzieningen worden voor rekening en verantwoording van toestemminghouder onderhouden.

Art. 4. SCHADE EN AANSPRAKELIJKHEID

- De toestemminghouder aanvaardt jegens toestemminggever aansprakelijkheid voor alle schade, onder welke benaming dan ook, welke ontstaat ten gevolge van:
 - de door of vanwege de toestemminghouder in, op of boven de grond uit te voeren of uitgevoerde werkzaamheden;
 - het gebruik van het fietspad.
- Toestemminghouder vrijwaart toestemminggever voor iedere aansprakelijkheids-stelling door derden welke met het gestelde onder lid 1 verband zou kunnen houden.
- Toestemminggever kan niet aansprakelijk worden gesteld voor schade buiten haar schuld veroorzaakt aan het fietspad.
- Schade die de toestemminggever lijdt en die redelijkerwijs moet worden toegeschreven aan het recreatief medegebruik van het betreffende gedeelte van het terrein door fietsers, zal of door het recreatieschap worden vergoed, of naar genoegen van toestemminggever worden hersteld.
- Tot uitbetaling van schadevergoeding zal worden overgegaan na voldoende aannemelijk maken van de aard en de omvang van de schade door de schadelijdende partij. De kosten die gemaakt worden voor het vaststellen van de schade komen ten laste van toestemminghouder.

Art. 5. OVERDRACHT EIGENDOM EN TOESTEMMING

- De toestemminggever zal er zorg voor dragen dat eventuele opvolgers in eigendom toestemming en haar voorwaarden zullen overnemen.
- De toestemming kan door toestemminghouder niet worden overgedragen dan na voorafgaande uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van toestemminggever, tenzij het een overdracht betreft aan een andere overheidsinstelling. Daarvoor is geen aparte toestemming vereist. Deze overdracht zal schriftelijk worden bevestigd.

Art. 6. EINDE VAN DE TOESTEMMING

Tenzij uitdrukkelijk anders schriftelijk overeengekomen is de toestemminghouder aan het einde van de toestemming verplicht binnen 4 maanden het fietspad, alsmede eventueel aanwezige andere werken, op te ruimen en (het pad) in de oude toestand op te leveren, inclusief eventuele herplant van bomen indien de Boswet daartoe verplicht.

Art. 7. ONDERHOUD

Toestemminghouder is verplicht het fietspad in goede staat van onderhoud te houden. Tussen partijen worden afspraken gemaakt over het onderhoud aan in de berm voorkomende bomen en struiken. Dit betreft het snoeien van takken, verwijderen opslag en afval, dood hout en takken. Aanwijzingen met betrekking tot achterstallig onderhoud zullen op eerste verzoek van toestemminggever zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk na 1 maand na kennisgeving, worden verholpen.

Art. 8. GEBRUIK

Toestemminghouder draagt er zorg voor, dat het de gebruikers van het fietspad duidelijk is:

- dat het fietspad niet gebruikt mag worden door bromfietzers en paarden;
- dat het fietspad uitsluitend mag worden gebruikt tussen zonsopgang en zonsondergang;
- dat het fietspad deel uit maakt van de voor het gebied geldende toegangsvoorwaarden, zoals unaniem vastgesteld in de Overlegorgaan vergadering van het N.P. Utrechtse Heuvelrug van 19 september 2007 en zal hier ook toezicht op laten uitvoeren.

Art. 9. GESCHILLEN

Eventuele geschillen met betrekking tot deze overeenkomst, hoe ook genaamd, zullen in eerste instantie minnelijk tussen (een afgevaardigde van) het bestuur van toestemminghouder en (een afgevaardigde van) de grondeigenaar worden opgelost. Mocht in der minne uiteindelijk geen volledige overeenstemming worden bereikt, dan zal door beide partijen één ter zake onafhankelijk deskundige worden aangewezen. Zij wijzen op hun beurt een derde onafhankelijke partij aan. Gedrieën brengen zij, voor gemeenschappelijke kosten, een voor beide partijen bindend advies uit over hoe het geschil dient te worden opgelost.

Art. 10. BIJZONDERE BEPALINGEN

Geen

Aldus in tweevoud opgemaakt en getekend ter respectieve woonplaatsen
op

Toestemminggever:

Toestemminghouder:

[invullen]

dhr.
Secretaris.

Bijlage 7

Eerste aanzet tot een investeringsbegroting

EENMALIGE KOSTEN				
onderdeel	aantal	kostprijs per eenheid	bedrag	referentie voor kostprijs
Opwaarderen van bestaande routes	26,25 km	€ 1.000 per km	€ 26.250	<i>eigen schatting</i>
Aanrijroutes markeren	6,33 km	€ 532 per km	€ 3.369	<i>markeren van mtb-route in België</i>
Verbindingsroutes markeren	19,24 km	€ 532 per km	€ 10.241	<i>markeren van mtb-route in België</i>
Inmeten van alle bebording voor routebeheer.net			€ 3.000	<i>offerte Recreatieschap</i>
Aanleggen van nieuwe routes	15,13 km	€ 1.665 per km	€ 25.191	<i>Grontmij-berekening voor Turfroute</i>
TOTAAL		eenmalig	€ 68.052	
EENMALIGE INKOMSTEN				
onderdeel	aantal	bedrag per eenheid	bedrag	referentie
Bijdrage vanuit provincie		50%	€ 34.000	<i>eigen schatting</i>
Bijdrage uit Landschapsfonds Utrechtse Heuvelrug			€ 20.000	<i>eigen schatting</i>
Sponsoring uit lokale MTB-clubs			€ 2.000	<i>eigen schatting</i>
Sponsoring door lokaal MKB (horeca, rijwielhandel, ...)			€ 3.000	<i>eigen schatting</i>
Sponsoring door nationaal opererende bedrijven			€ 5.000	<i>eigen schatting</i>
NISB			€ 0	<i>eigen schatting</i>
Provinciale sportontwikkeling			€ 0	<i>eigen schatting</i>
Bijdrage uit de verschillende gemeenten			€ 4.000	<i>eigen schatting</i>
TOTAAL		eenmalig	€ 68.000	

Bijlage 8

Paardrijden op landgoed Den Treek



Den Treek Henschoten

U bevindt zich in: Paardrijden

Landgoed Den Treek Henschoten heeft circa 60 km. aan mooi aangelegde ruterpaden, die zich ook prima lenen voor aanspanningen. De ruterpaden zijn eind 2009 vernieuwd en uitgebreid. Bekijk hier de nieuwe [kaart met ruterpaden](#).

Om van deze ruterpaden gebruik te maken, dient u te beschikken over een ruterkaart. Deze ruterkaart kunt u kopen voor een dag, maand, half jaar of jaar en geeft u gelegenheid om tussen zonsopgang en zonsondergang op de daartoe aangelegde paden te rijden.

De kosten bedragen **per paard**:

- Jaarkaart (van 01-01 t/m 31-12): € 100,-
- Halfjaarkaart (01-01 t/m 30-06 of 01-07 t/m 31-12): € 66,-
- Maandkaart (per hele maand): € 12,50
- Dagkaart: € 3,- (groepen van 6 tot 10 personen: € 6,-)

Bij een jaar- en halfjaarkaart ontvangt u een penning. Deze penning dient op een goed zichtbare plaats aan het hoofdstel van uw paard(en) bevestigd te zijn, wanneer u ons Landgoed bezoekt. De herkenningsteken dient namelijk als bewijs van betaling voor de toezichthouders.

Voor bestelling van een ruterpenning kunt u contact opnemen met: Rentmeesterkantoor T.Schootenhuis BV te Woudenberg. Tel. 033 386 1166 of via e-mail: backoffice@woudenshuis.nl

U kunt het verschuldigde bedrag direct overmaken op rekeningnummer 12.57.62.791 t.n.v. landgoed Den Treek Henschoten B.V. te Woudenberg onder vermelding van 'rutervergunning' en de door u gewenste periode.

Verder verzoeken wij u om een goed gelijkende foto en de juiste teenaamstelling te sturen aan T.Schootenhuis BV, postbus 12, 3900 RA te Woudenberg. Deze foto wordt op uw legitimatie afgedrukt. Na ontvangst van uw foto, teenaamstelling en betaling wordt het aantal ruterkaarten en -penningen waarvoor betaald is aan u toegestuurd.

Dagkaarten zijn ook te verkrijgen bij Faanenkoekenhuis Bergzicht, Doornseweg 23 in Woudenberg. De openingstijden van Bergzicht zijn: maandag t/m vrijdag van 10.00 - 20.30 uur en zaterdag/zondag van 11.30 - 20.30 uur.

Wilt u in het belang van de flora en fauna de volgende gedragsregels in acht nemen tijdens uw bezoek aan het Landgoed.

Het landgoed is uitsluitend toegankelijk tussen zonsopgang en zonsondergang.

Gebruik van wandel- en fietspaden is niet toegestaan. Dit voor seders veiligheid.

Er wordt verzocht om wandelaars en/of fietsers stapvoets te passeren.

Van de ruter wordt verwacht dat hij/zij zich op het Landgoed als gast gedraagt, zorgvuldig omgaat met de aanwezige vegetatie en geen disten vercrust.

Het aanraken van schade aan de flora en het verontrusten van de fauna zijn strafbare overtredingen. Loslopende honden mogen u niet vergetellen op uw tocht.

Ruters die zich zonder ruterpenning of zich buiten de verplichte ruterpaden op het Landgoed bevinden, zijn in overtreding en riskeren een boete van € 50,00.

Te paard het Landgoed bezoeken, gebeurt geheel op eigen risico. Het Landgoed aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid ingeval van persoonlijke ongevallen of distal van uw persoonlijke eigendommen.

Bron: www.dentreekhenschoten.nl.

Bijlage 9

De Wegenwet en de Wegenlegger

De Wegenwet (Wegenwet, 1930) begint met het vaststellen van het begrip 'weg':

Artikel 1

- 1 Deze wet is uitsluitend van toepassing op openbare wegen.
- 2 Onder wegen worden in deze wet mede verstaan:
 - i voetpaden, rijwielpaden, jaagpaden, dreven, molenwegen, kerkwegen en andere verkeersbanen voor beperkt gebruik;
 - ii bruggen.

Voorts gaat de wet in op de openbaarheid van wegen:

Artikel 4

- 1 Een weg is openbaar:
 - i wanneer hij, na het tijdstip van dertig jaren vóór het in werking treden van deze wet, gedurende dertig achtereenvolgende jaren voor een ieder toegankelijk is geweest;
 - ii wanneer hij, na het tijdstip van tien jaren vóór het in werking treden van deze wet, gedurende tien achtereenvolgende jaren voor een ieder toegankelijk is geweest en tevens gedurende dien tijd is onderhouden door het Rijk, eene provincie, eene gemeente of een waterschap;
 - iii wanneer de rechthebbende daaraan de bestemming van openbaren weg heeft gegeven.
- 2 Het onder I en II bepaalde lijdt uitzondering wanneer, loopende den termijn van dertig of van tien jaren, gedurende een tijdvak van ten minste een jaar duidelijk ter plaatse is kenbaar gemaakt, dat de weg slechts ter bede voor een ieder toegankelijk is.
- 3 Dit kenbaar maken kan geschieden door het stellen van opschriften als: eigen weg, particuliere weg, private weg en soortgelijke, of door andere kenteekenen.

De Wegenwet omschrijft ook de juridische status van de wegenlegger. Hieronder zijn de meest relevante artikelen hieromtrent weergegeven:

Artikel 27

- 1 In iedere gemeente wordt van de buiten de bebouwde kom, of kommen gelegen wegen alsmede van de toegangswegen naar stations als bedoeld in artikel 26, tweede lid, van de Spoorwegwet, ook al zijn deze binnen een bebouwde kom gelegen, een legger opgemaakt.
- 2 Gedeputeerde Staten stellen vast, welke voor de toepassing van deze wet de grenzen van de bebouwde kom of kommen der gemeente zijn.

Artikel 30

- 1 De legger houdt in³⁹:
 - i het nummer van den weg;
 - ii den naam, waaronder de weg bekend staat;
 - iii de eindpunten en de richting van den weg;
 - iv de beperkingen in het gebruik van den weg, als bedoeld in artikel 6, alsmede de afschuttingen, welke zich op den weg bevinden;
 - v de verharding met vermelding van haren aard, breedte en lengte;
 - vi de zich in den weg bevindende bruggen en duikers, met vermelding van hunnen aard, hoofdafmetingen en samenstelling;
 - vii de onderhoudsplichtigen van den weg en van de zich daarin bevindende bruggen en duikers;
 - viii den omvang van den onderhoudsplicht;
 - ix degenen, die tot het onderhoud hebben bij te dragen, met vermelding van de hoegrootheid der bijdrage;
 - x het gezag, dat volgens de artikelen 16 of 17 heeft te zorgen, dat de weg in goeden staat verkeert.
- 2 Van bruggen, welke onder een afzonderlijk nummer op den legger worden gebracht, worden aard, hoofdafmetingen en samenstelling onder VI vermeld.
- 3 Tot den legger behoort eene overzichtskaart op geen kleinere schaal dan 1 op 25.000, waarop de wegen met hunne nummers zijn aangewezen.

Artikel 31

De omvang van een op het Rijk of eene provincie rustenden onderhoudsplicht wordt met afwijking van het onder VIII van artikel 30 bepaalde in den legger niet omschreven.

Artikel 32

Rust de verplichting om een weg te onderhouden of tot het onderhoud daarvan bij te dragen op grondstukken, dan worden op den legger in plaats van de onderhoudsplichtigen of de verplichten tot bijdragen de kadastrale perceelen of gedeelten van die perceelen vermeld, waarop de verplichting rust.

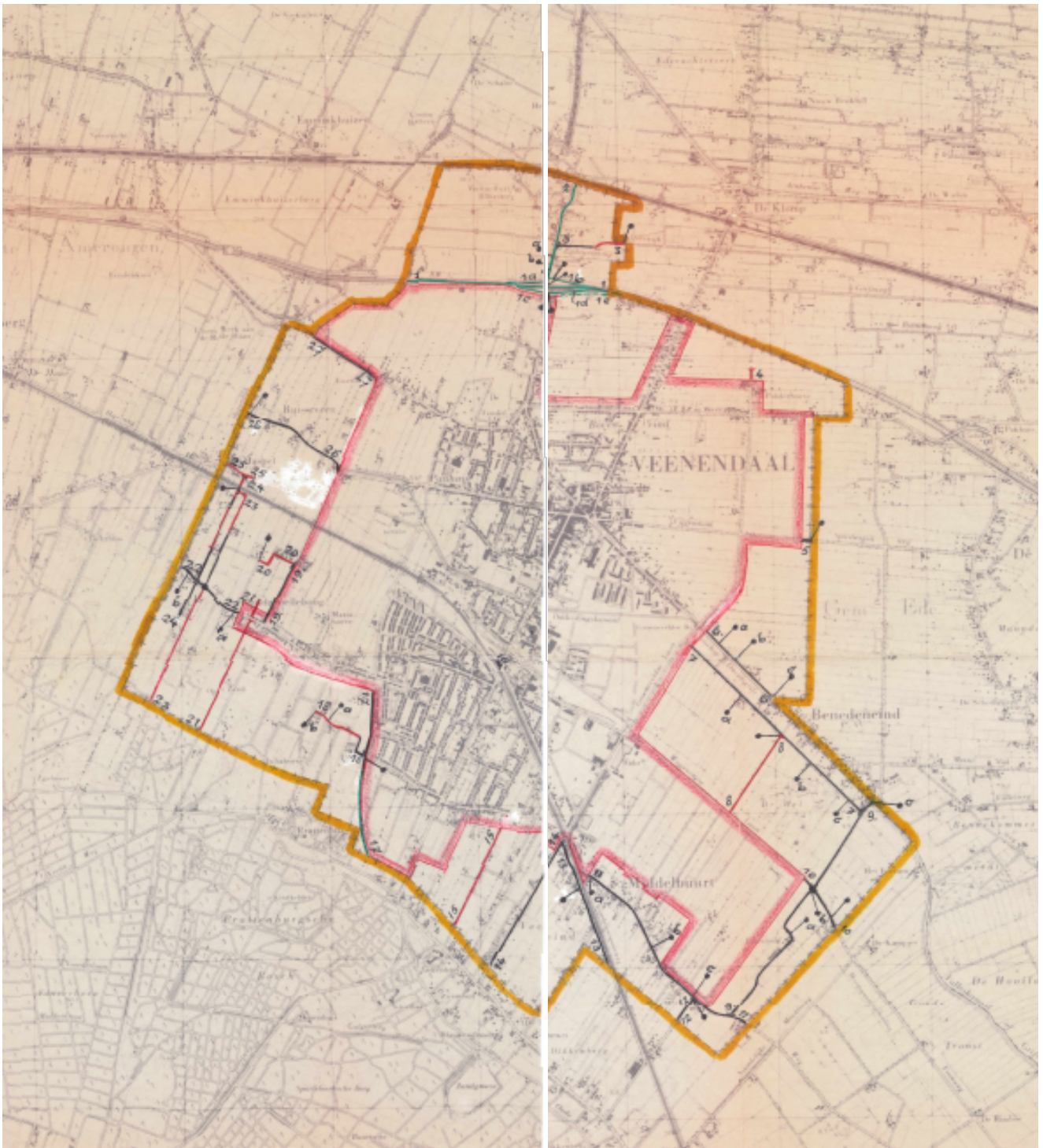
Artikel 49

Een weg, welke op den legger voorkomt, wordt aangemerkt als te zijn openbaar onder geen andere dan de uit den legger blijkende beperkingen in het gebruik, tenzij bewezen mocht worden dat na de vaststelling van den legger of na de wijziging, waarbij de weg op den legger is gebracht, de weg heeft opgehouden openbaar te zijn.

Artikel 50

Hij, die door den legger wordt aangewezen als onderhoudsplichtige van een weg of van een duiker of als verplichte om tot het onderhoud eene geldsom bij te dragen, is onderhoudsplichtig of verplicht om tot het onderhoud bij te dragen in voege als bij den legger is bepaald, voor zoover hij niet bewijst, dat na de vaststelling van den legger of na de wijziging, waarbij de aanwijzing als onderhoudsplichtige of als verplichte om tot onderhoud bij te dragen heeft plaats gehad, de verplichting om te onderhouden of om tot het onderhoud bij te dragen is te niet gegaan of gewijzigd.

³⁹ De vorm waarin de legger moet worden gegoten, alsook de wijze waarop ze wordt vastgesteld en wordt gewijzigd, worden in verder detail uitgewerkt in het Wegenleggerbesluit (Wegenleggerbesluit, 1932).



De kaart behorende bij de wegenlegger van de gemeente Veenendaal:

- de groene lijnen geven de openbare rijks- en provinciale wegen aan
- de zwarte lijnen geven de openbare verharde wegen aan
- de dunne rode lijnen geven de openbare onverharde wegen aan

Wetenschapswinkel



Wageningen UR, Wetenschapswinkel

Wageningen UR (University & Research centre) ondersteunt met de Wetenschapswinkel maatschappelijke organisaties als verenigingen, actiegroepen en belangenorganisaties. Deze kunnen bij ons terecht met onderzoeksvragen die een maatschappelijk doel dienen. Samen met studenten, onderzoekers en maatschappelijke groepen die hiervoor zelf de middelen niet hebben, maken wij inspirerende onderzoeksprojecten mogelijk.

Wageningen UR (University & Research centre), Wetenschapswinkel

Postbus 9101
6700 HB Wageningen
tel. (0317) 48 39 08
e-mail: wetenschapswinkel@wur.nl
www.wetenschapswinkel.wur.nl