# Verkeersstromen en toeristische doorstroming

Nationaal Park Nieuw Land



SWECO

# Versiebeheer

| Versie | Datum | Beschrijving van de wijziging | Herzien | Vrijgegeven door |
|---|---|---|---|---|
| C1 | 24-3-2023 | Concept Eindrapport | | |
| C2 | 21-4-2023 | Concept Eindrapport<br>Opzet en invulling geheel gewijzigd n.a.v. review | | |
| C3 | 2-6-2023 | Concept Eindrapport<br>Opmerkingen provincie en gemeente verwerkt | | |

Bron foto voorpagina: © Nationaal Park Nieuw Land, Schokker Fotografie

# Inhoudsopgave


1 Aanleiding en doel ..... 5
2 Werkwijze en leeswijzer ..... 7
3 Toekomstige verkeersstromen ..... 8
3.1 Input in het verkeersmodel ..... 8
3.2 Resultaten verkeersmodel ..... 8
3.3 Parkeerterreinen ..... 11
3.4 Voldoen de wegen voor de verwachte verkeersstromen ..... 11
3.4.1 Routes parkeerlocaties Almere ..... 12
3.4.2 Routes parkeerlocaties Lelystad ..... 13
3.5 Conclusie ..... 14

4 Visie ..... 15
4.1 Inleiding ..... 15
4.2 Waarom bezoekers ontvangen? ..... 15
4.3 Welke beleving biedt het Nationaal Park? ..... 16
4.4 Waar kunnen bezoekers recreëren? ..... 17
4.5 Wie wil het Nationaal Park ontvangen? ..... 21
4.6 Hoe wil het Nationaal Park bereikbaar zijn? ..... 24

5 Uitwerking maatregelen verkeersstructuur ..... 29
5.1 Herinrichting van de Oostvaardersdijk ..... 31
5.1.1 Analyse ..... 31
5.1.2 Beschrijving maatregel ..... 33
5.1.3 Effect van de maatregel ..... 35
5.1.4 Aanbevelingen voor nader onderzoek ..... 36
5.2 Het aanbrengen van een ‘knip’ in de Praamweg ..... 36
5.2.1 Analyse ..... 36
5.2.2 Beschrijving maatregel ..... 38
5.2.3 Effect van de maatregel ..... 41
5.2.4 Aanbevelingen voor nader onderzoek ..... 42
5.3 Herinrichting van de Knardijk (2 gedeelten) ..... 42
5.3.1 Analyse ..... 43
5.3.2 Beschrijving maatregel ..... 44
5.3.3 Effect van de maatregel ..... 45
5.3.4 Aanbevelingen voor nader onderzoek ..... 46
5.4 Verbeteren bereikbaarheid met het openbaar vervoer ..... 46
5.4.1 Analyse ..... 46
5.4.2 Beschrijving maatregel ..... 47
5.4.3 Effect van de maatregel ..... 47
5.4.4 Aanbevelingen voor nader onderzoek ..... 47
5.5 Zuidzijde: dé fietsverbinding tussen Poort Almere en Poort Lelystad ..... 48

5.5.1 Analyse ..... 48
5.5.2 Beschrijving maatregel ..... 48
5.5.3 Effect van de maatregel ..... 48
5.5.4 Aanbevelingen voor nader onderzoek ..... 48
5.6 Nieuwe fietsverbindingen Lelystad ..... 49
5.6.1 Analyse ..... 49
5.6.2 Beschrijving maatregel ..... 49
5.6.3 Effect van de maatregel ..... 51
5.6.4 Aanbevelingen voor nader onderzoek ..... 51
5.7 Ontbrekende schakels toevoegen aan het fietsnetwerk Almere ..... 51
5.7.1 Analyse ..... 51
5.7.2 Beschrijving maatregel ..... 51
5.7.3 Effect van de maatregel ..... 53
5.7.4 Aanbevelingen voor nader onderzoek ..... 53

Bijlage 1 Omschrijving doelgroepen ..... 54

**Separate bijlagen** [PM nu niet bijgevoegd]:

Achtergronddocument uitgangspunten en scenario's

Plots met intensiteiten

# 1 Aanleiding en doel

Nationaal Park Nieuw Land is een Nationaal park in ontwikkeling dat in 2018 de status van Nationaal Park heeft gekregen. Het is een initiatief van de provincie Flevoland, Staatbosbeheer, Natuurmonumenten, Stichting Het Flevo-Landschap, Gemeente Almere, Gemeente Lelystad, Rijkswaterstaat en Waterschap Zuiderzeeland. Nationaal Park Nieuw Land bestaat uit de natuurgebieden Oostvaardersplassen, Lepelaarplassen en de Marker Wadden: in totaal is het Nationaal Park 29.000 hectare groot. Zie figuur 1.1. Bataviakwartier maakt geen onderdeel uit van het Nationaal Park maar is wel een belangrijk gebied in de invloedssfeer van het park.




Figuur 1.1 Overzicht Nationaal Park Nieuw Land (bron Ontwikkelingsvisie Nationaal Park Nieuwland, 2019).

Er is behoefte aan een eenduidig beeld wat voor het Nationaal Park Nieuw Land belangrijke uitgangspunten zijn die van invloed zijn op de verkeerscirculatie en wat aan (toekomstige) projecten in en rond het park kan worden meegegeven als basisprincipes. Daarvoor is een visie met uitgangspunten nodig hoe om te gaan met en in te spelen op ontwikkelingen in en rond het park. Zoals de aanleg van het Snelfietspad Almere- Lelystad en de aanleg van de Laan van Nieuwland.

Sweco heeft daarom in opdracht van de gemeente Lelystad voorliggend project uitgevoerd.

Doel van het project is het in beeld brengen van:

**Inventarisatie**

1. De huidige en toekomstige bestemmingen en de verwachte (toekomstige) aantrekkende werking hiervan i.h.k.v. aantal bezoekers;
2. De herkomst en bestemmingen van de bezoekers/gebruikers vanuit alle richtingen en daaraan gerelateerd de keuzes voor vervoersmiddelen naar het park en vervolgens in het park;
3. De (geschatte) omvang van de dominante bezoekersstromen, gezien over een jaar van en naar de bestemming/herkomst;

**Visie**

4. De gewenste bereikbaarheid van locaties en voorkeursroutes (zowel doorgaande routes als attractiebezoek) tussen de verschillende bestemmingen naar vervoerswijze;

**Maatregelen**

5. De aan voorgaande uitkomsten faciliterende voorzieningen voor gebruik van auto (bijv. parkeren), openbaar vervoer (bijv. station, pendelbus, OV fiets), fiets (bijv. oplaadpunten e-bikes, stalling), wandelaars en vaartuigen (bijv. op- en overstappunten).

Het project is begeleid door Arthur Jongeneelen van de Provincie Flevoland en Anne Kok van de gemeente Lelystad en een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de provincie Flevoland, de gemeenten Lelystad en Almere en Staatsbosbeheer.

# 2 Werkwijze en leeswijzer

Er is een uitgebreide inventarisatie uitgevoerd van bestemmingen, parkeerplaatsen, huidige en toekomstig verwachte bezoekers en hun keuze voor vervoermiddelen. Deze gegevens zijn als input gebruikt voor berekeningen met het strategisch verkeersmodel Lelystad – Almere (Stravela). Doel van de berekeningen is om gevolgen van de verwachte toename aan bezoekers voor de verkeersdoorstroming in beeld te brengen. Alle uitgangspunten en aannames die zijn gedaan voor de berekeningen met het verkeersmodel zijn vastgelegd in het Achtergronddocument. Om de bandbreedte in beeld te brengen, zijn met het verkeersmodel twee scenario's doorgerekend namelijk een scenario Doorstroming (waarbij de huidige situatie is doorgezet naar de toekomst) en een scenario Beleving (waarin maatregelen zijn meegenomen die de verkeersstromen beïnvloeden). De werkzaamheden met het verkeersmodel worden toegelicht in *hoofdstuk 3*.

Er is ook onderzocht of de belangrijkste parkeerplaatsen en de toeleidende wegen naar deze parkeerplaatsen voldoen voor de in de toekomst voorziene verkeersstromen. Dat is ook terug te vinden in *hoofdstuk 3*.

De uitgangspunten voor de werkzaamheden met het verkeersmodel (waaronder ook doelen 1, 2 en 3 uit hoofdstuk 1) zijn vastgelegd in het *Achtergronddocument*.

Met de werkgroep zijn gezamenlijk algemene uitgangspunten bepaald voor de (toekomstige) verkeersdoorstroming en recreatiemobiliteit in en rond het nationaal park. Dat heeft geleid tot de volgende algemene uitgangspunten voor het project:

1. Duurzaamheid / duurzame mobiliteit;
2. Voorkeur voor vervoer naar het park via openbaar vervoer, fiets en auto (naar de poorten). In het park vervoer met de fiets;
3. Toekomstbestendig;
4. (Verkeers)veiligheid, rekening houdend met de natuur;
5. Houd rekening met enorme afstanden en hiërarchie auto/fiets/wandel;
6. Beleving / aantrekkelijk;
7. Multimodaal: recreatietoervaart (varen: sloep, kano), fietsen, lopen, openbaar vervoer en auto, innovatieve modaliteit (bv steps, segways, elektrische fluisterbootjes);
8. Voor iedereen toegankelijk en betaalbaar;
9. De Ruimtelijke Kwaliteitsgids Nationaal Park Nieuw Land (Mecanoo, editie 2020) is randvoorwaarde voor nieuwe maatregelen;
10. Aansluiten op bestaande systemen en lopende projecten.

Deze algemene uitgangspunten en daarnaast de conclusies uit hoofdstuk 3 vormen de basis voor het uitwerken van de visie op de bereikbaarheid en doorstroming in het park. De visie is te vinden in *hoofdstuk 4*. De visie is besproken met de werkgroep en vervolgens is met de werkgroep de discussie gevoerd over mogelijke maatregelen in lijn met de visie.

De mogelijke maatregelen zijn uitgewerkt in voorliggend rapport en staan in *hoofdstuk 5*.

# 3 Toekomstige verkeersstromen

## 3.1 Input in het verkeersmodel

Met het verkeersmodel Stravela zijn berekeningen uitgevoerd om de gevolgen van de verwachte toename aan bezoekers aan het Nationaal Park voor de verkeersdoorstroming te laten zien.

Het wegennetwerk en de sociaal economische gegevens van het verkeersmodel Stravela vormen de basis. De Laan van Nieuwland en extra woningbouw met 14.000 extra woningen in de wijk Warande (2040) zijn hierin meegenomen. Er is geen rekening gehouden met een eventueel aan te leggen Station Lelystad-Zuid, dat is nog niet gerealiseerd voor 2040. Ook met eventuele bezoekersstromen naar Lelystad Airport is geen rekening gehouden.

Stravela beschrijft normaliter een reguliere werkdag, maar voor dit onderzoek is een toeristische piekdag gehanteerd om zicht te krijgen op de effecten van een toename van de bezoekersstromen. De piekdag is gedefinieerd als het gemiddelde van de drukste 10 dagen van het nationaal park qua aantal bezoekers. Het aantal parkeerplaatsen en de (toekomstige) parkeercapaciteit zijn in het verkeersmodel richtinggevend voor de toegankelijkheid van het park.

De berekeningen zijn uitgevoerd voor de jaren 2030 en 2040. Het verschil in de jaren wordt bepaald door demografische en sociaal-economische gegevens.

Er zijn twee scenario's doorgerekend om de bandbreedte in effecten in beeld te brengen. *Scenario 1, Beleving*, gaat uit van het nemen van maatregelen om te bevorderen dat gebruik wordt gemaakt van openbaar vervoer, fiets of andere duurzame vervoermiddelen, zowel naar het park toe als binnen het gebied van de poorten. Dit scenario sluit aan bij de algemene uitgangspunten uit hoofdstuk 2. *Scenario 2, Doorstroming*, gaat uit van een voortzetting van de huidige situatie en fungeert als referentiesituatie. De toegankelijkheid in en rond het park voor auto en fiets blijft in dit scenario vergelijkbaar met die in de huidige situatie. De hoofdgedachten achter deze scenario's zijn terug te vinden in het Achtergronddocument.

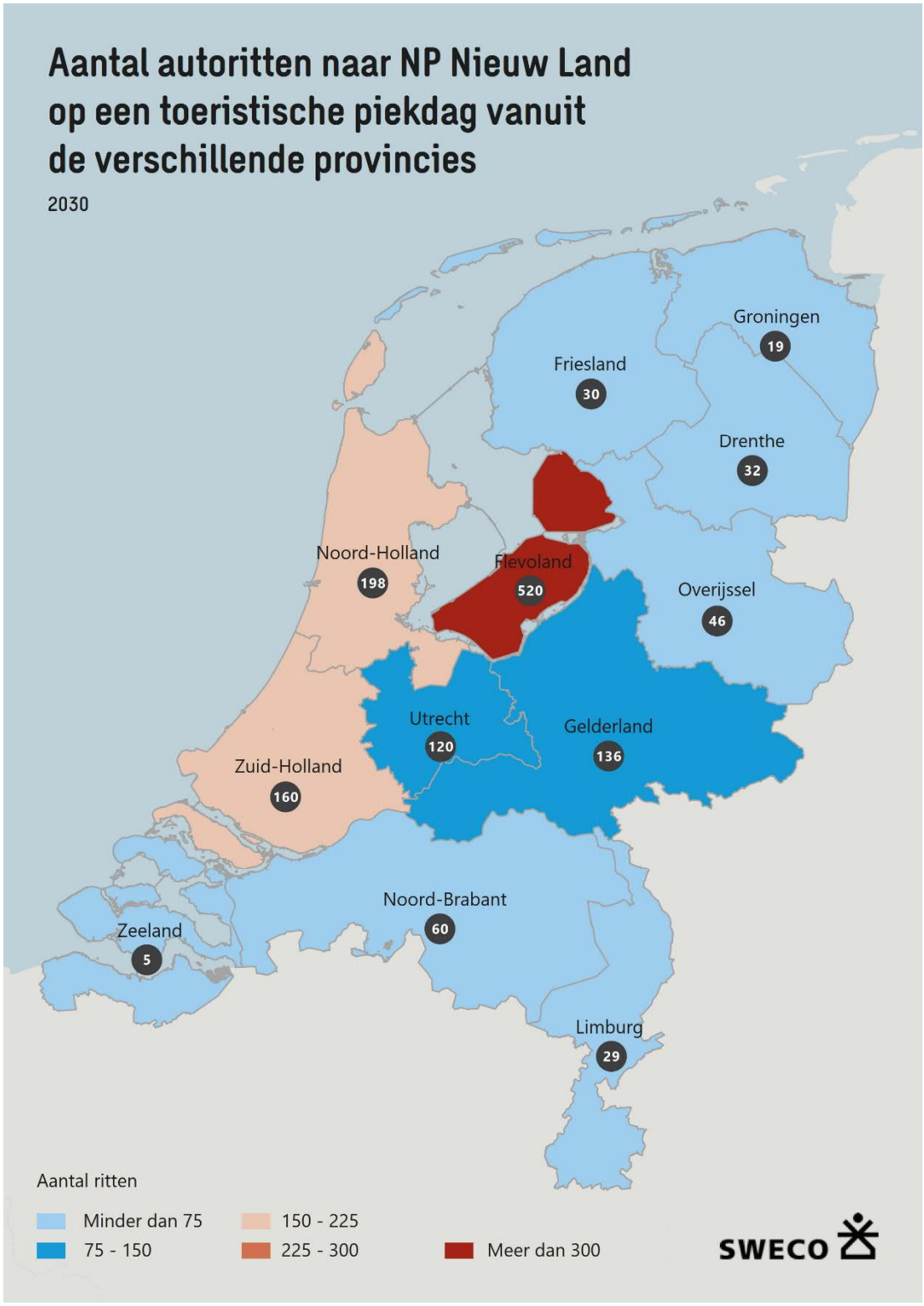
De vertaling van scenario 1, Beleving, is uitgevoerd door in het verkeersmodel de volgende maatregelen op te nemen:

- De Knardijk wordt voor autoverkeer afgesloten tussen de Buizerdweg en de Oostvaardersdijk;
- Er is een 'knip' in de Praamweg zodat hier geen doorgaand autoverkeer mogelijk is;
- De maximumsnelheid op de Oostvaardersdijk is aangepast naar 60 km/uur.

Een toelichting op de gebruikte input (bezoekersstromen, verdeling van bezoekers) en de wijze waarop de berekeningen zijn uitgevoerd is te vinden in het Achtergronddocument.

## 3.2 Resultaten verkeersmodel

Figuur 3.1 laat zien waar de recreatieve bezoekers van het Nationaal Park vandaag komen. In de figuur is het aantal autoritten per provincie naar het Nationaal Park weergegeven op een toeristische piekdag (de 10 drukste dagen van het jaar) in 2030. Het aantal autoritten vanuit de provincie Flevoland bestaat voor ruim 60% uit ritten vanuit de gemeente Lelystad en 30% vanuit de gemeente Almere; het resterende deel komt uit de overige gemeenten in de provincie.




Figuur 3.1 Aantal autoritten naar Nationaal Park Nieuwland op een toeristische piekdag vanuit de verschillende provincies in 2030

Figuur 3.2 laat de intensiteiten van het toeristisch recreatief verkeer (10 drukste dagen) op de toeleidende wegen naar het Nationaal Park zien. De figuur geeft de resultaten in het jaar 2040 voor het scenario Doorstroming. Het beeld is vergelijkbaar indien wordt uitgegaan van het scenario Beleving dan wel het jaartal 2030.




Figuur 3.2 Intensiteiten van het toeristisch recreatief verkeer (10 drukste dagen) op de toeleidende wegen naar het Nationaal Park (scenario Doorstroming, 2040).

Uit de berekeningen blijkt dat de toekomstige groei van het aantal bezoekers naar Nationaal Park Nieuw Land niet tot grote knelpunten voor het autoverkeer leidt. Dat is bij beide scenario's het geval en zowel in het jaar 2030 als 2040. Het aandeel van de bezoekers aan het park ten opzichte van het totale verkeer is op de meeste wegen laag.

De maatregelen in het scenario 'Beleving' (in vergelijking met 'Doorstroming') leiden wel tot een verandering van routes:

- Oostvaardersdijk, Grote Vaartweg, Knardijk en Buizerdweg (westelijke deel) worden rustiger;
- Er gaat meer verkeer via: Buitenring - A6 - Laan van Nieuwland – Westerdreef – Visarenddreef.

Deze verandering in routes is overigens op het schaalniveau van figuur 3.2 niet of nauwelijks te zien.

Conclusie van de berekeningen met het verkeersmodel is dat de verwachte groei van het aantal bezoekers aan het Nationaal Park niet leidt tot belangrijke knelpunten op de

toeleidende wegen naar het park omdat het aandeel van het toeristisch verkeer relatief beperkt is in vergelijking met het andere verkeer. Er is vanuit dit oogpunt dan ook geen reden maatregelen te nemen.

In het Achtergronddocument wordt nader ingegaan op de berekende intensiteiten op verschillende wegen en voor de verschillende scenario's. Verder zijn de plots met intensiteiten per wegvak, scenario en jaar als bijlage bijgevoegd bij het Achtergronddocument.

## 3.3 Parkeerterreinen

Er is een eenvoudige analyse uitgevoerd of de capaciteit van de parkeerplaatsen rondom het Nationaal Park in de toekomst voldoet op basis van de verwachte bezoekersaantallen. Hiervoor is gebruik gemaakt van de intensiteiten die met het verkeersmodel zijn berekend. Deze check is uitgevoerd voor de parkeerplaatsen groter dan 25 plaatsen: dat zijn ook de parkeerplaatsen die in het verkeersmodel zijn meegenomen. De conclusie van deze eenvoudige analyse is dat de verwachte toename van bezoekersaantallen naar verwachting niet tot grote knelpunten zal leiden in relatie tot de beschikbare parkeercapaciteit.

Enkele aandachtspunten zijn:

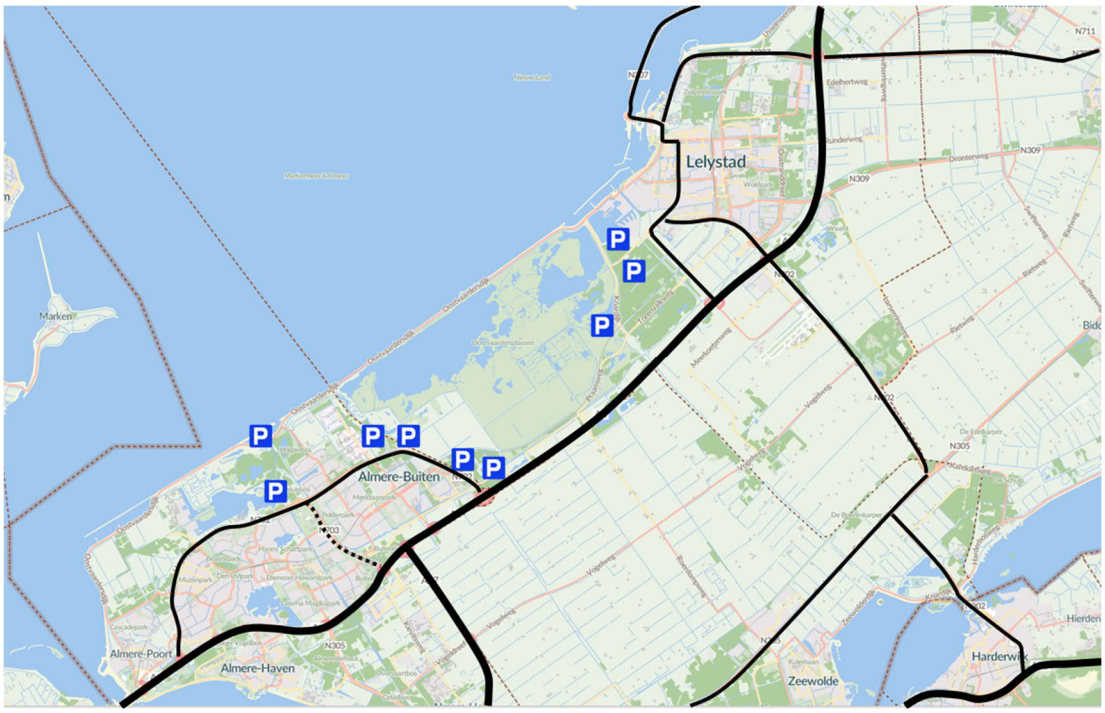
Het parkeerterrein Poort OVP Lelystad kan in de toekomst mogelijk overloop bieden voor een mogelijk tekort aan capaciteit bij het parkeerterrein van Tom's Creek. Andersom is dit naar verwachting niet nodig en ook niet logisch daar Tom's Creek een particulier terrein is.

Het parkeerterrein Hugo de Vries is in de toekomst mogelijk te krap.

Er komt een parkeerplaats ter hoogte van de Torenvalkweg, op de kruising met de Laan van Nieuwland voor de inwoners Warande die bijvoorbeeld de hond willen uitlaten in Hollandse Hout. Overwogen kan worden dit parkeerterrein op te schalen als dat nodig/wenselijk is.

## 3.4 Voldoen de wegen voor de verwachte verkeersstromen

Er is getoetst of de wegen in en rond het Nationaal Park voldoen voor de verwachte intensiteiten zoals berekend met het verkeersmodel, om na te gaan of er vanuit dat oogpunt aanleiding is tot het treffen van maatregelen. Er is daarbij gekeken naar de toeleidende wegen naar de belangrijkste parkeerplaatsen (de parkeerplaatsen groter dan 25 plaatsen), zie figuur 3.3.

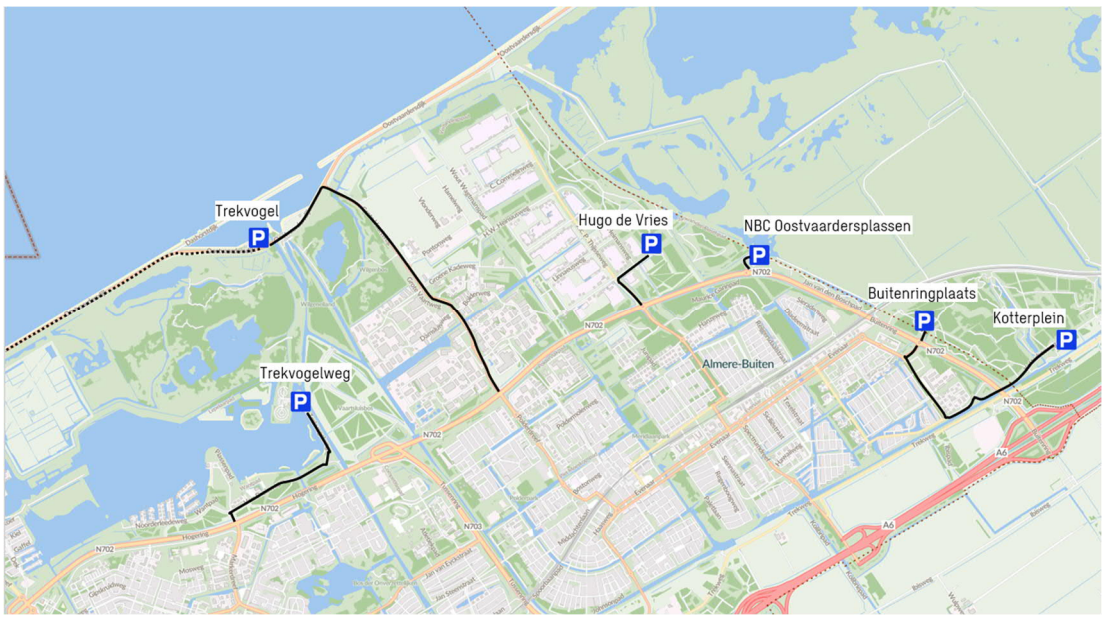



Figuur 3.3 Belangrijkste parkeerplaatsen en routes daarnaartoe in en rond het Nationaal Park

### 3.4.1 Routes parkeerlocaties Almere

In figuur 3.4 zijn de belangrijkste parkeerplaatsen rond Almere en de route daarnaar toe aangegeven.

Tabel 3.1 geeft per parkeerplaats en bijbehorend wegvak aan wat de breedte van de weg is en of deze voldoet voor de verwachte verkeersstromen.




Figuur 3.4 Routes naar parkeerplaatsen in/bij Almere

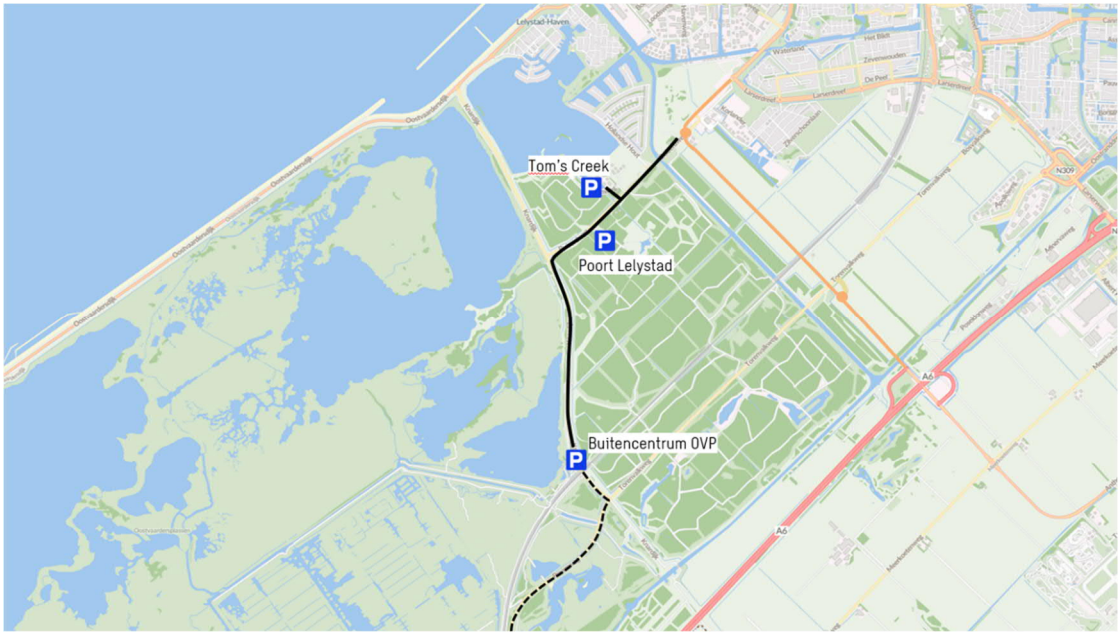
Tabel 3.1 Parkeerplaatsen bij Almere met bijbehorend wegvak, wegbreedte en check of deze voldoen voor de verwachte verkeersstromen

| P-locatie | Wegvak | Breedte | Voldoet | Maatregel/opmerking |
|---|---|---|---|---|
| NBC Oostvaarders | Toegangsweg | 5.00m | Ja | - |
| Hugo de Vries | Jac. P. Thijsseweg en Hugo de Vriesweg | 6.50m<br>3.60m | Ja | P-terrein niet uitbreiden, huidig blijft |
| Buitenringplaats | Toegangsweg | 5.00m | Ja | - |
| Kotterplein | Kotterbosweg | 3.60m | Ja | Eventueel uitwijk berm |
| Trekvogelweg | Trekvogelweg | 3.70m | Ja | Passeerhavens aanwezig |
| Trekvogel | Oostvaardersdijk | 7.40m | ja | Voorstel: aanpassen naar 60km (zie § 5.1) |

### 3.4.2 Routes parkeerlocaties Lelystad

In figuur 3.5 zijn de belangrijkste parkeerplaatsen rond Lelystad en de routes daarnaar toe aangegeven.

Tabel 3.2 geeft per parkeerplaats en bijbehorend wegvak aan wat de breedte van de weg is en of deze voldoet voor de verwachte verkeersstromen.




Figuur 3.5 Routes naar parkeerplaatsen Lelystad

Tabel 3.1 Parkeerplaatsen bij Lelystad met bijbehorend wegvak, wegbreedte en check of deze voldoen voor de verwachte verkeersstromen

| P-locatie | Wegvak | Breedte | Voldoet | Maatregel/opmerking |
|---|---|---|---|---|
| Tom's Creek | Buizerdweg<br>Uilenweg | 6.00m<br>3.60m | Ja<br>Nee | -<br>Verbreden naar 5.00m. |
| Poort Lelystad | Buizerdweg | 6.00m | Ja | - |
| Buitencentrum OVP | Buizerdweg<br>Knardijk | 6.00m<br>6.20m | Ja<br>Ja | Voorstel: Knardijk 'auto te gast', profielaanpassing gedeelte tussen Buizerdweg en Praamweg (zie § 5.3). |

## 3.5 Conclusie

De omvang van de verwachte toekomstige verkeersstromen is in het algemeen geen aanleiding om aanpassingen te doen aan de verkeersinfrastructuur en de parkeermogelijkheden in en rond het nationaal park Nieuw Land. Ook bij ingrepen die leiden tot een wijziging van de verkeersstromen (zoals meegenomen in het scenario Beleving) is dat niet nodig.

# 4 Visie

## 4.1 Inleiding

Op basis van de modelberekeningen (zie hoofdstuk 3) blijkt dat de capaciteit van de wegen en de parkeervoorzieningen in het Nationaal Park in het algemeen toereikend is voor de verwachte automobiliteit. Ook als er rekening wordt gehouden met een toename van het aantal bezoekers. Slechts op een enkel aantal locaties is het wenselijk maatregelen te treffen. Verbeteringen doorvoeren in de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het Nationaal Park is met name wenselijk om het gastheerschap en belevingsmogelijkheden van het park te vergroten.

De visie is opgebouwd rondom een aantal invalshoeken: waarom, waar, wie en hoe het Nationaal Park bezoekers wil ontvangen en welke beleving zij wil aanbieden. De hoe-vraag in deze studie spitst zich toe vanuit het perspectief van recreatiemobiliteit.

De visie geldt als opmaat en kader voor het bepalen van verbeterpunten en maatregelen voor de recreatiemobiliteit (zie hoofdstuk 5). De visie houdt daarbij rekening met de geformuleerde algemene uitgangspunten (zie hoofdstuk 2).

## 4.2 Waarom bezoekers ontvangen?

**Waardevol toerisme: People, Planet en Profit in evenwicht**

Het Nationaal Park en haar partners zien het ontvangen van bezoekers in het Nationaal Park niet als doel op zich, maar juist als middel om waarden te creëren voor de leefomgeving van bewoners, de lokale economie en de fysieke omgeving: People, Planet en Profit[1]. Daarbij zijn zij op zoek naar het vinden van evenwicht tussen deze drie pijlers. Wanneer dat evenwicht aanwezig is, ontstaat een duurzame toeristische besteming. Dit is in lijn met hoe breder in de vrijetijdssector gekeken wordt naar toeristisch-recreatieve ontwikkeling na het uitbrengen van het advies 'Waardevol toerisme' door de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) en het door het Nationaal Bureau voor Toerisme &Congressen (NBTC)2030: Bestemming Nederland.

Rekening houdend met het evenwicht tussen People, Planet en Profit stelt het Nationaal Park zich ten doel meer bezoekers te trekken die langer blijven en meer besteden[2]. Om dat evenwicht niet te verstoren is het belangrijk dat invulling wordt gegeven aan bezoekersmanagement en, als onderdeel daarvan, een recreatiezonering wordt doorgevoerd. De recreatiezonering heeft direct consequenties voor de situering van recreatievoorzieningen en de gewenste recreatiemobiliteit in het Nationaal Park. Op hoofdlijnen is deze samen te vatten met het opvangen van de automobiliteit in de randen van het park (de poorten) en het bevorderen van fietsverkeer en openbaar vervoer. Dit sluit aan bij de eerder geformuleerde uitgangspunten: duurzaamheid, toekomstbestendig en voorkeur voor openbaar vervoer en fiets (zie hoofdstuk 2).

Bij recreatiemobiliteit onderscheiden we twee begrippen: bereikbaarheid en toegankelijkheid van het park. Bereikbaarheid heeft betrekking op hoe bezoekers *naar* het park komen, toegankelijkheid heeft betrekking op hoe zij zich vervolgens *in* het park verplaatsen (het recreëren zelf).

Voor recreatiemobiliteit betekent deze visie:

[1] Gebaseerd op vigerende beleids- en actieplannen vrijetijdseconomie provincie en gemeenten.
[2] Nationaal Park Nieuw Land, Marketingcommunicatiestrategie 2021-2026

- Het verbeteren van de bereikbaarheid van het Nationaal Park Nieuw Land voor bezoekers, dit geldt voor alle mobiliteitsvormen (auto, openbaar vervoer, fiets, te voet, boot);
- Het vergroten van het aandeel duurzame vervoersmiddelen zoals het openbaar vervoer, de fiets en te voet in de vervoersbewegingen naar het Nationaal Park Nieuw Land;
- Het verminderen van de toegankelijkheid van het Nationaal Park Nieuw Land voor gemotoriseerd verkeer;
- Het optimaliseren van de toegankelijkheid van het Nationaal Park Nieuw Land voor fietsers en wandelaars;
- Het gebiedsgericht optimaliseren van de recreatiemobiliteit om invulling te geven aan bezoekersmanagement, zodat gebieden waar het vanuit draagkracht van natuur gezien drukker mag worden, gemakkelijker bereikbaar zijn en vice versa.

**Belevingswaarde creëren**

Een tweede vertrekpunt in de visie op recreatie en mobiliteit is dat de waardencreatie voor bewoners, bezoekers en bedrijven is gebaseerd op het creëren van belevingswaarde. Dit betekent dat niet zo zeer de recreatieve activiteit zelf centraal staat, maar veel meer wordt ingezet op de belevingen en ervaringen die bezoekers op willen doen. In het optimaliseren van de belevingswaarde wordt dankbaar gebruik gemaakt van de bepaling van doelgroepen aan de hand van leefstijlen. Door het Nationaal Park te richten op specifieke leefstijlen, kan extra kwaliteit worden geboden aan de bezoeker.

Het creëren van belevingswaarde gebeurt niet pas in het park zelf, maar start al bij de eerste stap van de bezoekersjourney: de voorbereiding op het bezoek. De daarna volgende stappen zijn de reis naar het park, het bezoek in het park, de reis terug en mogelijk het herhaalbezoek. Via verleiden en ontmoedigen worden de bezoekers naar de gewenste locaties en bestemmingen geleid (honing- en azijnmaatregelen). Mogelijkheden daarbij kunnen zijn het creëren van aantrekkelijke entrees, doorvoeren van verkeersbelemmerende maatregelen en stimuleren van openbaar vervoer.

## 4.3 Welke beleving biedt het Nationaal Park?

Nationaal Park Nieuw Land is uitnodigend en het beleven waard. Doordat het gebied zich blijft ontwikkelen én deze wetlands van nature erg dynamisch zijn in combinatie met de seizoenen, is elk bezoek verrassend. Elke keer is de natuur anders en zijn er andere manieren om deze te beleven. Het Nationaal Park Nieuw Land kent vijf merkwaarden die het karakter verder invullen[3]. Dit is hoe Nationaal Park Nieuw Land wil worden ervaren en gewaardeerd. Nationaal Park Nieuw Land is primair **Avontuurlijk**. Door mensenhanden op een **Innovatieve** en **Toonaangevende** manier ontstaan. Door de natuur overgenomen en van nature **Levendig**. Aandacht voor een welkom onthaal, komt voort uit de vijfde merkwaarde: **Open**. Deze waarden komen terug in de verhaallijnen die aan Nationaal Park Nieuw Land zijn verbonden, te weten Manmade Nature in een voormalige binnenzee, de grote vogeltrek, dynamische wetlands en mens en natuur in de metropoolregio (zie kader op de volgende pagina).

De hiervoor benoemde waarden worden waar mogelijk en relevant vertaald naar hoe de recreatiemobiliteit wordt ingevuld:

- Avontuurlijk: ruimte om te dwalen, niet alle paden worden gemarkeerd voor routes, afwisseling, safari- of expeditiegevoel, verharde en onverharde paden en wegen;

[3] Nationaal Park Nieuwland, Marketingcommunicatiestrategie 2021 – 2026.

- Innovatief: ruim baan voor nieuwe vervoerswijzen, ondernemers uitdagen voor nieuwe verhuur- en vervoersconcepten, zeker als deze minimaal effect hebben op de omgeving, vernieuwde aanpak om bijvoorbeeld Nationaal Park 'Parkway' te maken;
- Toonaangevend: maatregelen als inspirerende voorbeelden voor andere Nationale parken;
- Levendig: drukte mag, variatie in openstelling of sluiting van wegen als de situatie daarom vraagt;
- Open: bij voorkeur zo min mogelijk werken met harde fysieke afsluitingen, weinig verbodsborden maar de inrichting van de weg laten spreken, duidelijke bewegwijzering vanaf snel- en provinciale weg.

***Tekstkader Verhaallijnen***

**Manmade natuur in een voormalige binnenzee**

De natuur in Nationaal Park Nieuw Land is niet natuurlijk, maar door middel van menselijke ingrepen wél 'puur natuur'. De Marker Wadden is een mooi voorbeeld over de samenwerking tussen mens en natuur binnen het park. Dit spreekt d.m.v. toeristische trekpleisters ook echt de bezoekers aan op deze manier.

**De grote vogeltrek**

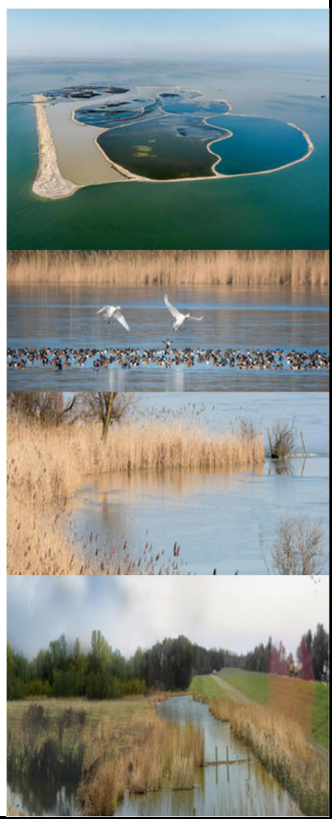
Het nationaal park is een veilige haven voor een grote diversiteit aan vogels, zowel in soort als in hoeveelheden. Watervogels, trekvogels maar ook roofvogels voelen zich hier thuis en vormen een alsmaar fascinerende belevenis voor toeristen.

**Dynamische wetlands**

Veel delen in het nationaal park zijn moerasachtig, wat een grote waarde biedt qua biodiversiteit, ecologische dynamiek, onderzoeksmogelijkheden maar ook voor toerisme. Dit laatste is wel lastig over te brengen vanwege het karakter van een moeras.

**Mens en natuur in de metropoolregio**

Het nationaal park biedt veel mogelijkheden voor economische groei en als algemeen vestigingsklimaat, en is ook onmisbaar voor de lokale volksgezondheid. Deze symbiose is diepgeworteld, maar er zijn wel zorgen over de spanningen die dit opleveren.



## 4.4 Waar kunnen bezoekers recreëren?

In de Ontwikkelingsvisie Nationaal Park Nieuw Land is aangegeven waar in het Nationaal Park bezoekers welkom zijn. De visie onderscheidt drie zones: natuurkernen, natuurmantel en de dijken als ruggengraat (zie figuur 4.1)[4].

Voor de *natuurkernen* geldt dat dat de locaties zijn waar de natuur de absolute prioriteit heeft. De kwetsbaarheid van de gebieden maakt dat deze voor bezoekers niet of beperkt zijn opengesteld. De bereikbaarheid en toegankelijkheid van deze gebieden wordt niet of in zeer beperkte mate verbeterd.

[4] Ontwikkelingsvisie Nationaal Park Nieuw Land, 2019.

De *natuurmantel* is de zone waar het recreatieve verkeer mogelijk is en kent (recreatie)voorzieningen als wegen en paden. De bereikbaarheid van deze zone met auto, openbaar vervoer en fiets wordt verder geoptimaliseerd. Dit is de zone waar de grootste parkeervoorzieningen worden aangeboden. Bij voorkeur aan de randen en nabij belangrijke invalswegen gepositioneerd. Voor de vervoersbewegingen in deze zone (de toegankelijkheid) wordt ingezet op fiets- en wandelverkeer. Dit betekent dat al het autoverkeer in die zone wordt tegengegaan ten faveure van de fiets. Daarvoor is het belangrijk dat de verschillende deelgebieden in deze zone onderling goed verbonden zijn voor de fietser.

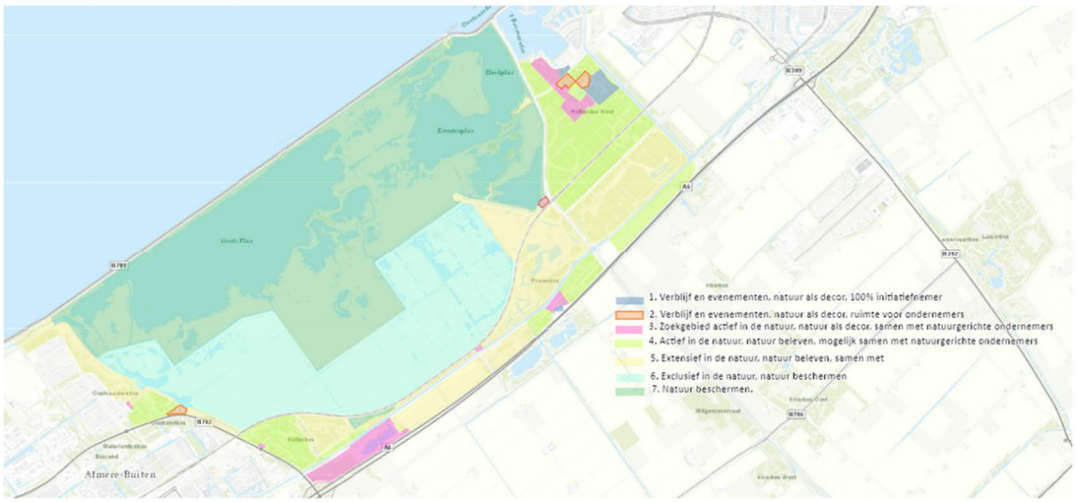
Met de *dijken als ruggengraat* wordt een sterke structuur geboden voor beleving van het Nationaal Park. Deze structuur vormt ook een goede basis voor het geleiden van de recreatiemobiliteit. De Oostvaardersdijk kan zich daarbij ontwikkelen tot dé belevingsboulevard voor bezoekers die met de auto het park willen verkennen (een Nationaal Park 'Parkway'). Ook de Houtribdijk is het domein voor beleving van het park met de auto, waarvoor Trintelzand als belevingspunt gaat dienen. De Knardijk daarentegen gaat juist het domein voor fietsers worden en fungeert als entree voor fietsers uit het zuiden. De drie dijken komen samen bij de Kop van de Knardijk, dit gebied gaat zich ontwikkelingen tot één van de trekpleisters van het Nationaal Park.




Figuur 4.1 Zones en bereikbaarheid

Voor de Oostvaardersplassen en omgeving is de zonering van recreatie verder uitgewerkt[5]. Aangegeven is dat de groei van het aantal bezoekers vooral moet plaatsvinden in de randgebieden buiten het kerngebied (zie figuur 4.2). Dit is noodzakelijk om het gewenste evenwicht in natuur en recreatie in stand te houden. Dit betekent dat bezoekers zo veel als mogelijk worden opgevangen in de Almeerse Poort en de Poort Lelystad. Voor bereikbaarheid betekent dit, dat deze poorten maximaal bereikbaar moeten zijn voor alle mobiliteitsvormen: auto, fiets, te voet en openbaar vervoer. Dit heeft zowel betrekking op verbindingen als op parkeervoorzieningen voor fiets en auto. De poorten dienen als de startlocaties voor wandel- en fietsroutes. Rondom de poorten is sprake van een fijnmazig wandelnetwerk.

[5] Natuurbeleving en recreatie, Staatsbosbeheer, februari 2022.

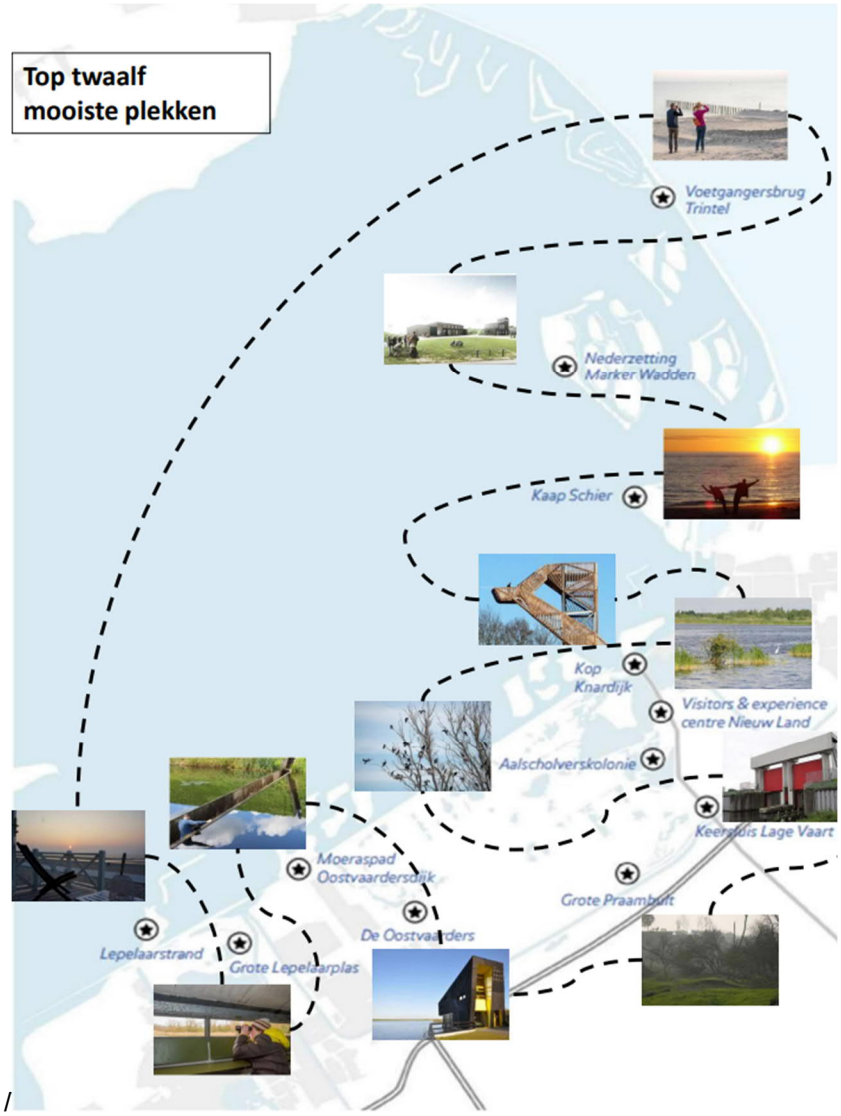



Figuur 4.2 Zonering recreatie Oostvaardersplassen en omgeving (bron: Natuurbeleving en recreatie, Staatsbosbeheer, februari 2022)

### De 12 mooiste plekken

Naast de zonering in gebieden zijn voor het Nationaal Park de 12 mooiste plekken geformuleerd[6]. Dit zijn de plekken die een goede aansluiting moeten krijgen op het recreatieve routenetwerk, onderling verbonden zijn en waarvan de bereikbaarheid belangrijk is. In figuur 4.3 zijn zij weergegeven. De gewenste bereikbaarheid en vervoermiddel van deze plekken wordt mede bepaald door de zone waarin de mooiste plek is gelegen. Tabel 4.1 geeft een overzicht van de gewenste bereikbaarheid van de plekken naar vervoermiddel. Met '+-en' is het belang van het vervoermiddel en daarmee de gewenste bereikbaarheid aangegeven.

[6] Ontwikkelingsvisie Nationaal Park Nieuw Land, 2019.




Figuur 4.3 De 12 mooiste plekken van Nationaal Park Nieuw Land

Tabel 4.1 Overzicht bereikbaarheid Mooiste plek naar vervoermiddel

| Mooiste plek | Auto | Fiets | Boot |
|---|---|---|---|
| Trintelzand | +++ | + | + |
| Markerwadden | | | +++ |
| Kaap Schier | ++ | + | |
| Kop Knardijk | +++ | +++ | + |
| Experiencecenter | + | +++ | |
| Aalscholverkolonie | | | |
| Keersluis Lage Vaart | + | ++ | + |
| Grote Praambult | + | +++ | + |
| De Oostvaarders | +++ | ++ | |
| Moeraspad Oostvaardersdijk | ++ | ++ | + |
| Grote Lepelaarplas | ++ | ++ | + |
| Lepelaarstrand | ++ | ++ | + |

| | |
|---|---|
| + | De plek moet bereikbaar zijn, maar het aandeel in het totaal is minder groot |
| ++ | De plek moet goed bereikbaar zijn, het aandeel in het totaal is substantieel |
| +++ | De plek moet goed bereikbaar zijn, het aandeel in het totaal is omvangrijk |

## 4.5 Wie wil het Nationaal Park ontvangen?

Algemeen vertrekpunt is dat het Nationaal Park meer bezoekers wil trekken. Daarbij richt zij zich op specifieke doelgroepen. Die kunnen we onderverdelen naar herkomst en leefstijl.

**Indeling naar herkomst**

*Inwoners Almere en Lelystad*

De belangrijkste doelgroepen voor het Nationaal Park zijn de eigen inwoners van de gemeenten Almere en Lelystad. Almere heeft nu zo'n 218.000 inwoners en de ambitie om te groeien tot 240.000 in 2040. Voor Lelystad geldt ook een sterke groeiambitie: van 83.000 nu naar mogelijk 120.000 inwoners in 2040. Een deel van die groei vindt ook direct grenzend aan het Nationaal Park plaats. De inwoners van Lelystad en Almere komen naar het park in een grote diversiteit aan vervoermiddelen: de auto, fiets, openbaar vervoer en ook te voet. Door in te zetten op deze doelgroep levert het park waarde aan de eigen inwoners: de kwaliteit van de leefomgeving wordt versterkt.

*Bezoekers uit Nederland*

De tweede doelgroep voor het Nationaal Park wordt gevormd door bezoekers uit heel Nederland. Het aantal inwoners van Nederland stijgt van ongeveer 17 miljoen in 2020 tot 18,4 miljoen in 2040. Belangrijk groeisegmenten daarbinnen zijn senioren (het aantal 65-

plussers stijgt tot 25%), buitenlandse migranten en inwoners met een niet-westerse achtergrond. Zij komen nu voornamelijk met de auto naar het Nationaal Park.

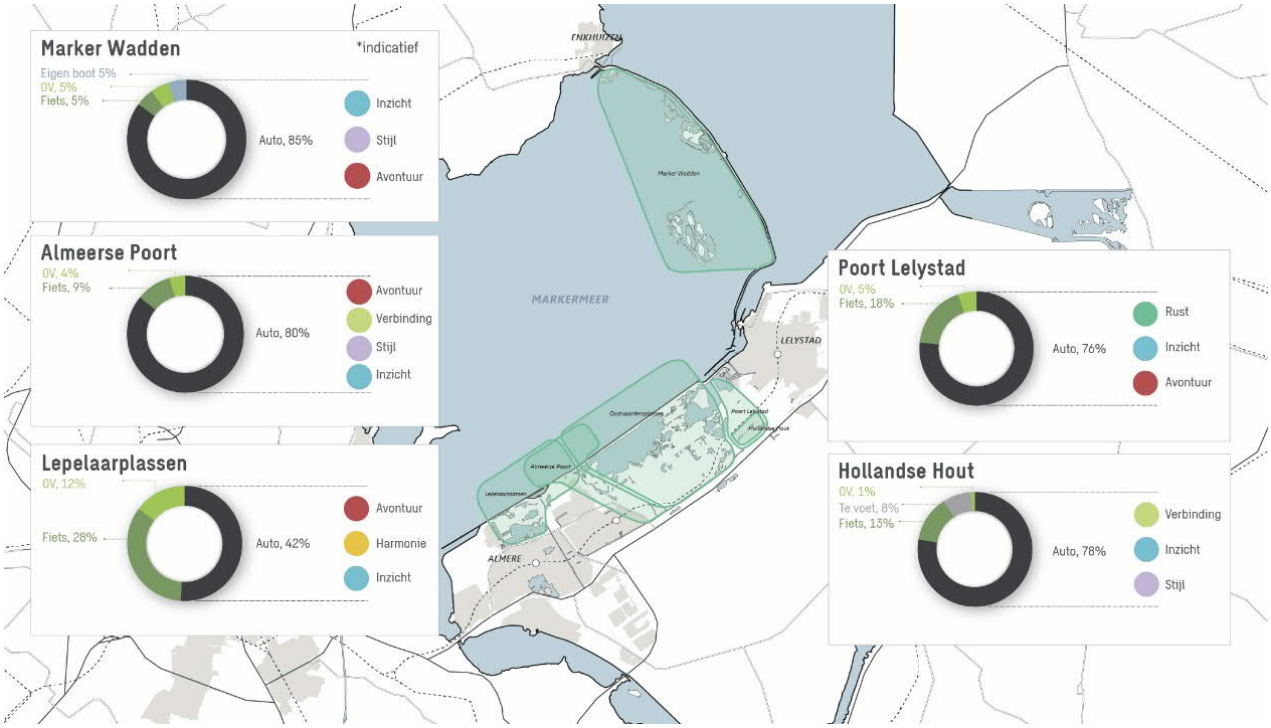
*Verblijfs- en dagrecreanten in de omgeving*

De derde doelgroep wordt gevormd door in de omgeving verblijvende toeristen. Dit betreft voornamelijk gasten verblijvend in hotels, jachthavens in Almere en Lelystad. Maar ook de campings in beide gemeenten; in Lelystad wordt dit aanbod in de toekomst uitgebreid met de komst van 'clamping' Huttopia. Ook riviercruises vormen een omvangrijke doelgroep. Voor toeristen die in Almere of Lelystad verblijven vormt de combinatie van gevarieerde bezoekmogelijkheden zoals Markerwadden, Bataviakwartier en de Oostvaardersplassen een belangrijk bezoekmotief.

Daarnaast is het Nationaal Park een belangrijke dagtocht voor toeristen die verblijven in de bungalowparken aan de zuidzijde van de provincie, in Zeewolde en Dronten. De toeristische sector zet in op groei van het aantal overnachtingen in Flevoland. De verwachting is dan ook dat ook deze groep in de toekomst verder gaat groeien. Deze bezoekers komen voornamelijk met auto of fiets naar het Nationaal Park.

**Indeling naar leefstijl**

In de vrijetijdssector wordt veel gewerkt met de Leefstijlvinder. De Leefstijlvinder onderscheidt zeven leefstijltypen met ieder een eigen recreatiegedrag[7]. Het huidige profiel van de bezoekers van het Nationaal Park en het gebruikte vervoermiddel is in een bezoekersonderzoek onderzocht. Figuur 4.4 geeft de belangrijkste resultaten.



Figuur 4.4 Profiel huidige bezoekers naar vervoermiddel en leefstijl (Bron: Bezoekersonderzoek natuurgebieden – Provincie Flevoland 2019)

[7] Zie www.leefstijlvinder.nl voor meer informatie over de leefstijltypen.

Het Nationaal Park Nieuw Land heeft drie leefstijltypen geselecteerd waarop zij zich specifiek wil richten in haar aanbod en communicatie. Dit betekent uiteraard niet dat de andere leefstijlgroepen niet welkom zijn. De drie doelgroepen zijn:

*Avontuurzoeker*: nieuwe avonturen beleven staat centraal. Buiten de gebaande paden. Struinen of onverharde, smalle wandelpaden zijn populair. Ook fietspaden liever niet verhard.

*Inzichtzoeker*: rust, ontspanning en nieuwe inzichten zijn belangrijk. Zoekt rustige, onverharde wandelpaden en verharde, brede fietspaden vrij van auto's. Maakt gebruik van gemarkeerde routes.

*Stijlzoeker*: actief en langere afstanden wandel en fietsen. Wandelpaden weg van het alledaagse en buiten de drukte. Fietsen zowel verhard als onverhard, gebruik route-app. Wandel- en fietsevenementen.

Zie bijlage 1 voor een uitgebreide omschrijving van deze doelgroepen. Elk van de leefstijlgroepen heeft eigen wensen en gedrag ten aanzien van recreatiemobiliteit. Met doelgroepgerichte maatregelen kan het gewenst gedrag worden bevorderd. In het kader hierna wordt ter inspiratie per leefstijlgroep een aantal voorbeeldmaatregelen gegeven.

***Kader: Voorbeeldmaatregelen uitgesplitst naar leefstijlgroep***

**Avontuurzoeker:**



- Bied als alternatieve verbindingen onverharde en niet bewegwijzerde paden aan;
- Creëer onverwachte 'ontdekkingen': een klein strandje, plek met waanzinnig uitzicht, een tijdelijk onverhard voetpad;
- Bied (in)spannende vervoerswijzen aan, georganiseerd of ongeorganiseerd: RIB-boot, kano;
- Beleef-app voor 'zelfstandig struinen' door Nationaal Park.

**Inzichtzoeker:**



- Betaald parkeren op locaties waar je het rustiger wil hebben;
- Duidelijke informatie over recreatiemogelijkheden bij parkeerplaats;
- Informatiezuilen over natuur, landschap en cultuurhistorie (bijvoorbeeld gekoppeld aan de 12 Mooiste plekken);
- Creëer kleine stopplekken, bijvoorbeeld observatieplekken, kunst, speelplek om bezoekers uit te nodigen het gebied te leren kennen.

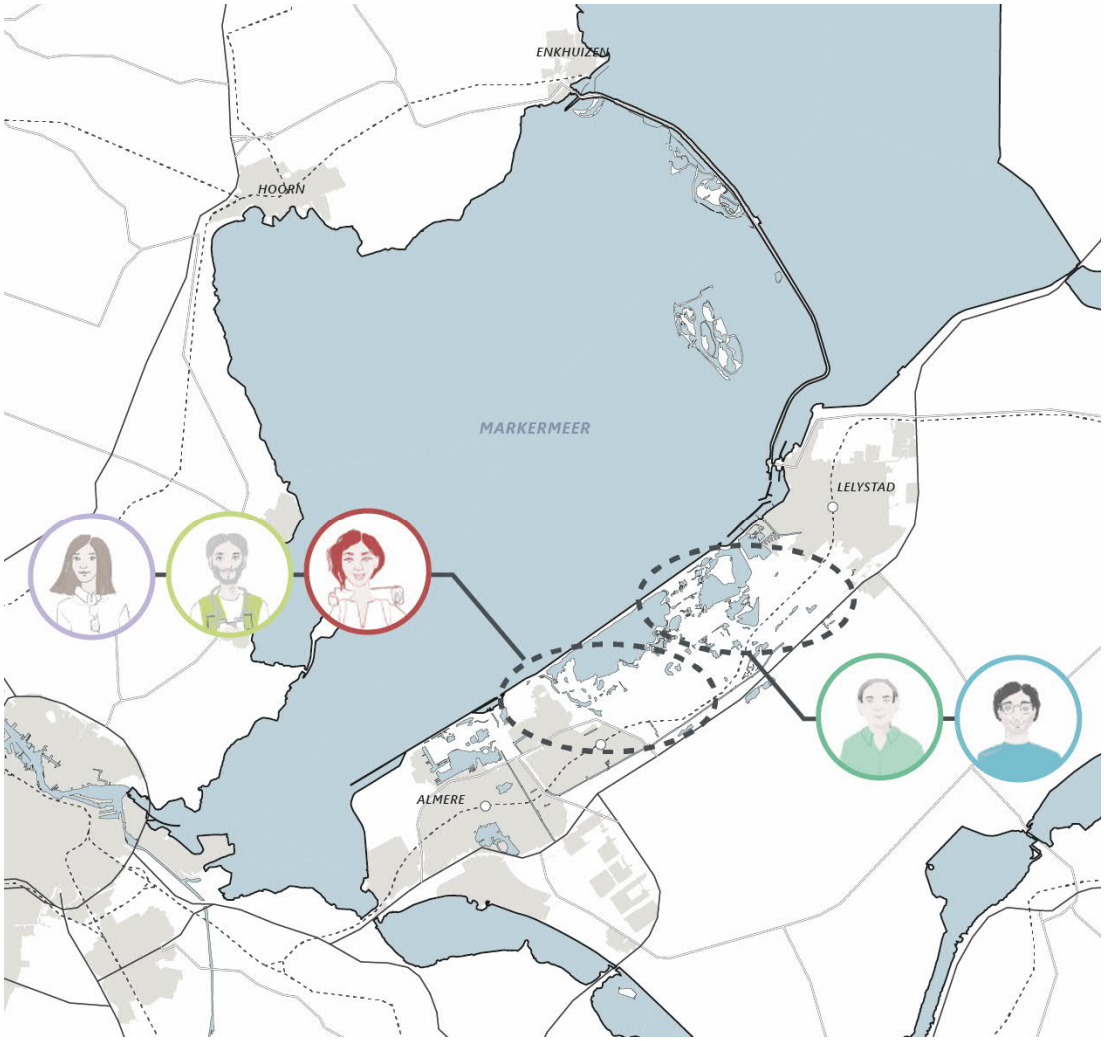
**Stijlzoeker**:



- Creëer unieke (tijdelijke) beleefmomenten: seizoenexcursie met gids, pop-up restaurant, evenementen en activiteiten;
- Goed bereikbare grotere parkeervoorzieningen waar het drukker mag zijn;
- Verhuur van innovatieve, duurzame vervoersmiddelen;
- Voor- en natransport in de vorm van Nationaal Park Safari (elektrische trein, bootexcursie).

Aanvullend op de drie geselecteerde overall doelgroepen zijn voor de gebieden Oostvaardersplassen Lelystad en Oostvaardersplassen Almere specifieke accenten gelegd voor doelgroepen in die zones (zie figuur 4.5):

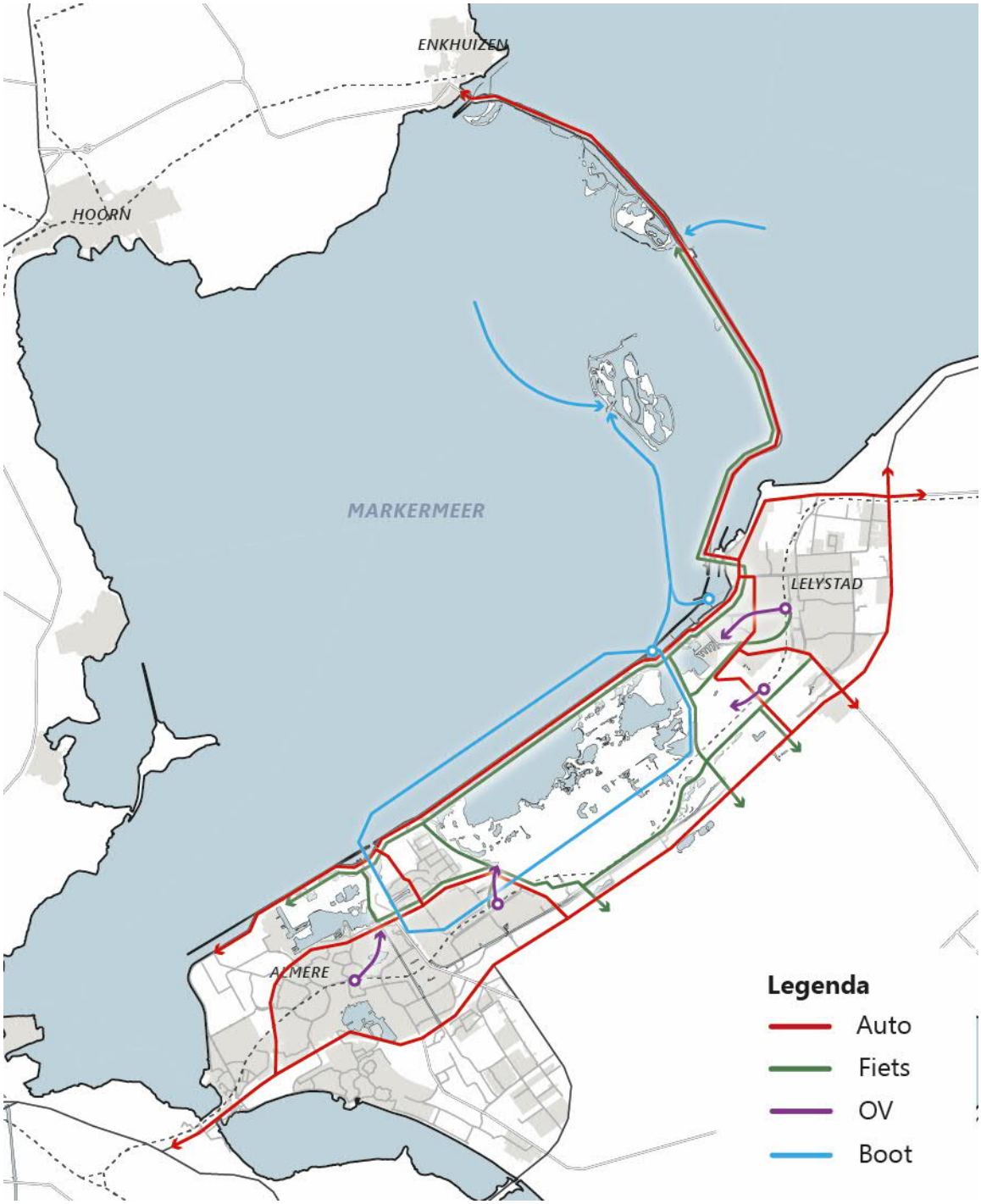
- Oostvaardersplassen Lelystad: rust- en avontuurzoeker;
- Oostvaardersplassen Almere: verbinding-, inzicht- en stijlzoeker.



Figuur 4.5 Accenten doelgroepen per zone (als aanvulling op de algemene doelgroepen)

## 4.6 Hoe wil het Nationaal Park bereikbaar zijn?

Deze vraag spitst zich toe op de verschillende vervoerswijzen die we zien: auto, fiets, te voet, openbaar vervoer en over water. Figuur 4.6 geeft het samenvattende beeld van de visie op bereikbaarheid van het Nationaal Park Nieuw Land, uitgesplitst naar vervoerswijzen. In het figuur zijn de belangrijkste toegangswegen en verkeersstromen in het Nationaal Park aangegeven. Onder het figuur wordt per vervoerswijze de gewenste toekomstige situatie omschreven. Concrete voorstellen voor maatregelen die samenhangen met deze visie, worden toegelicht in hoofdstuk 5.




Figuur 4.6 Visie op vervoermiddel en bereikbaarheid Nationaal Park Nieuw Land

### Auto

Nu, en waarschijnlijk ook in de toekomst, is de auto het meest gebruikte vervoermiddel naar het Nationaal Park. De inzet is erop gericht een verschuiving richting duurzame vervoermiddelen te bewerkstelligen. Niet alleen vanwege het klimaat, maar ook vanwege de belevings- en gebruiksmogelijkheden die zo ontstaan voor wandelaars en fietsers. Het Nationaal Park blijft gastvrij naar bezoekers die met de auto komen. De aanleg van de Laan van Nieuwland met aansluiting op de A6 draagt hieraan bij.

Het autoverkeer wordt aan de rand van het park opgevangen op Toeristische Overstappunten (TOP's) met voldoende capaciteit en laadfaciliteiten. In Almere direct grenzend aan het bezoekerscentrum. In Lelystad door de TOP te verplaatsen naar de Buizerdweg (deze verplaatsing is al gepland). Dit beperkt het autoverkeer op de Knardijk aanzienlijk. De Poort Lelystad vormt de entree van het Nationaal Park, zeker ook voor bezoekers van verder weg die met de auto komen. Naast de TOP's blijven er verspreid over het park een aantal meer kleinschalige parkeervoorzieningen, zodat alle deelgebieden bereikbaar blijven.

Om een optimale beleving te creëren voor alle recreanten wordt het gemotoriseerd en niet-gemotoriseerd zo veel als mogelijk van elkaar gescheiden. Op het schaalniveau van het Nationaal Park wordt voorgesteld de noordzijde van het park gastvrij in te richten voor de auto. De Oostvaardersdijk wordt een belangrijke belevingsroute en zo ingericht dat recreanten verleid worden stil te staan en de auto kort te verlaten voor een ommetje of uitkijkpunt. Zij vormt het hart van de Safariroute. Aan de zuidzijde van het Nationaal Park wordt het forenzen- en recreatieautoverkeer tegengegaan, zodat hier beleving wordt gecreëerd voor wandelaars en fietsers. De doorgaande directe verbinding voor autoverkeer Lelystad – Almere wordt doorbroken. De parkeerplaatsen blijven wel toegankelijk via ‘inprikkers'. Op deze wijze blijft het Nationaal Park voor alle bezoekers bereikbaar. Door het doorgaande autoverkeer op een aantal wegen aan de zuidzijde van het Nationaal Park tegen te gaan, ontstaat een aantrekkelijk fietsnetwerk.

Voor het aanwezige vracht- en werkverkeer dat in het park moet zijn, geldt dat dit slechts een beperkt aantal vervoersbewegingen zijn, die inpasbaar worden gemaakt met het voorgestelde recreatieve gebruik van de weg.

Het Bataviakwartier vormt de entree naar Markerwadden. Via de dijk Enkhuizen – Lelystad en vanuit het zuiden is de locatie uitstekend bereikbaar met de auto. Hier zijn, zeker in combinatie met het outletcentre, voldoende parkeervoorzieningen beschikbaar, waarna bezoekers vervolgens de boot naar Markerwadden kunnen nemen. Via een leisureboulevard is het Bataviakwartier verbonden met de Oostvaardersplassen.

### Openbaar vervoer

Openbaar vervoer vormt nu nog een beperkt aandeel in de gebruikte vervoerswijzen. In de toekomst wil het park dat verder stimuleren. Met name aan de Lelystad-zijde liggen er kansen om de openbaarvervoervoorzieningen te verbeteren, bijvoorbeeld in de busverbinding tussen het park en Lelystad CS. De openbaarvervoervoorzieningen in Almere zijn reeds toereikend. Het mogelijk nieuw aan te leggen station Lelystad-Zuid, zal een uitstekend startpunt vormen voor een bezoek aan het Nationaal Park.

Naast de voorzieningen is het belangrijk het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Er zijn maar weinig Nationaal Parken zo goed bereikbaar met openbaar vervoer als Nationaal Park Nieuw Land. Fietsverhuur op de stations (OV-fiets), goede fiets- en wandelpaden naar beide poorten en fiets- en wandelroutes van station naar station/bushalte zijn belangrijk. Aanvullend kan in de communicatie en informatievoorziening over het Nationaal Park de bereikbaarheid per Openbaar Vervoer meer prominent worden opgenomen. Bijvoorbeeld door het station te positioneren als 'Buitenpoort': stations die

grenzen aan prachtige natuurgebieden en als toegangspoort kunnen dienen. Beide gemeenten oriënteren met NS of dit passend is.

**Fiets**

De fiets vormt bij uitstek het vervoermiddel voor het Nationaal Park: duurzaam en vrijwel iedereen kan probleemloos de grote afstanden in het park overbruggen. Zeker voor de doelgroep ‘eigen inwoners’ valt er op het gebruik van de fiets nog veel te winnen. Daarbij moeten meer en betere fietsvoorzieningen worden gerealiseerd. Belangrijk is het te realiseren dat nu, en zeker ook naar de toekomst toe, sprake is van een grote variatie in 'fietsers': individuele fietsers, e-bikes, fatbikes, familiefietsen, bakfietsen, wielrennen, gravelbikes, etc. Fietsen wordt in de toekomst nog gevarieerder in snelheid, breedte en lengte. Zeker als het drukker wordt, kan dat niet altijd samen op hetzelfde pad. Door wegen in het Nationaal Park autoluw of –vrij te maken, ontstaat, in combinatie met de soms aanwezige vrij liggende fietspaden, een uitnodigend netwerk aan wegen en paden die de verschillende doelgroepen kunnen bedienen. In beide poorten van het park zijn daarvoor goede mogelijkheden. De Knardijk, tevens de markante scheiding tussen Zuid- en oost-Flevoland, vormt de entree van het park voor fietsers uit het zuiden.

Daarnaast is het belangrijk te zoeken naar mogelijkheden om het netwerk uit te breiden voor de meer avontuurlijk ingestelde doelgroepen (avontuurzoeker en stijlzoeker). Voor hen zijn onverharde paden, bij voorkeur niet bewegwijzerd, relatief weinig aanwezig in het park. In Poort Lelystad is het wenselijk deze uit te breiden.

Voor de kant van Almere geldt dat de verbinding tussen de deelgebieden van het Nationaal Park versterkt kan worden. Concreet gaat het hier om de verbinding tussen het bezoekerscentrum Oostvaarders met de Lepelaar Plassen, waarvan het bezoek een extra impuls krijgt met de renovatie van bezoekerscentrum De Trekvogel. Onderdeel van de verbinding is een fietsbrug over de vaart. Samen met de goede fietsverbinding langs de Oostvaardersdijk ontstaat op deze wijze een aantrekkelijk fietsrondje in en rondom Almere.

Ook in Lelystad is de verbinding tussen de deelgebieden voor fietsers een aandachtspunt. Door de fietsverbinding tussen Bataviastad en de Oostvaardersplassen te verbeteren, kan dit de samenhang in het gebruik versterken. Met het Werkeiland en de te ontwikkelen Kop van de Knardijk ontstaat een aantrekkelijke leisureboulevard. Daarnaast geldt specifiek voor de haven en het veer naar Markerwadden dat de fietsenstalling ter plaatse uitgebreid moet worden.

De voorzieningen van de Nationaal Park 'Parkway’ aan de Oostvaardersdijk maken dat dit traject ook voor recreatieve fietsers meer interessant gaat worden. Qua beleving maken zij gebruik van dezelfde voorzieningen als de ‘automobilisten'.

Samenhangend met de visie op de ontwikkelingsmogelijkheden van de wegen- en padenstructuur in het Nationaal Park worden hierop voortbordurend extra fietsvoorzieningen en –services aangeboden die het fietsen in het Nationaal Park verder stimuleren. Hierbij gaat het om extra fietsstallingen (bijvoorbeeld bij Batavia Stad en de haven), een netwerk aan oplaadpunten (gekoppeld aan horeca en recreatievoorzieningen), reparatieplekken, verbetering van de fietsverhuurmogelijkheden (in combinatie met de omliggende treinstations), bewegwijzering en fietsroutes- en arrangementen (denk bijvoorbeeld aan Bike&Boat).

Aanbod als fietsverhuur, introductie innovatieve fietsvormen (fatbikes, familiefietsen) en arrangementen is aan ondernemers. Belangrijk daarbij is te zorgen dat dit goed passend is in het aanbod en gebruik van de fietsverbindingen, het gebruik op piekmomenten en in grote groepen kan al snel tot overlast en onveilige situaties leiden.

### Te voet

Een relatief beperkt aantal bezoekers komt te voet naar het park. Dit betreft veelal inwoners die in de omliggende wijk wonen of bezoekers die met het Openbaar vervoer komen. Voor hen is het belangrijk dat veilige en aantrekkelijke ‘groene’ verbindingen aanwezig zijn van de woonwijk en station naar het Nationaal Park. Bij voorkeur zonder barrières van autowegen. Aan de kant van Almere is hier goed invulling aan gegeven, voor Lelystad zijn de mogelijkheden beperkter.

### Boot

De eigen boot en diverse vormen van georganiseerd vervoer over water (veerdienst, zeilschip en RIB-boot[8]) zijn voor de Markerwadden de manieren om daar te komen. Deze 'beperkte’ bereikbaarheid is direct ook een kracht. Zij draagt direct bij aan de exclusieve en bijzondere ervaring. Het gebied Oostvaardersplassen is omringd door het Markermeer en vaarten. Deze zijn ook bevaarbaar: zowel met een eigen of gehuurde boot, als met georganiseerde vaartochten (door een ondernemer). Via steigers bij markante punten als de Grote Praambult en de Lage Dwarsvaart wordt het mogelijk gemaakt even uit de boot te stappen en de natuur te beleven. Door een focus te leggen op elektrisch varen en kanoën wordt een duurzame vervoersmogelijkheid aangeboden. Met name de slenken in Hollandse Hout bieden voor kanoërs veel mogelijkheden. Het gebruik zal veelal onderdeel zijn van een excursie of arrangement.

[8] Rigid Inflatable Boat, dit is een rubberboot met een vaste bodem

# 5 Uitwerking maatregelen verkeersstructuur

In dit hoofdstuk worden concrete maatregelen voorgesteld gericht op de recreatiemobiliteit, die aansluiten bij de visie uit hoofdstuk 4. Per maatregel wordt aangegeven:

- Een analyse van de huidige situatie;
- De beschrijving van de maatregel;
- Het effect van de maatregel;
    - wat levert de maatregel op (consequenties voor auto, fiets, wandelaar, openbaar vervoer);
    - welke effecten ontstaan door deze maatregel; zowel recreatief-toeristisch, als verkeerskundig;
    - eventuele nadelige consequenties;
- Aanbevelingen voor nader onderzoek.

De maatregelen houden rekening met de locaties van de Poorten van het Nationaal Park bij Almere en Lelystad, waarbij rekening is gehouden met de verschuiving van de Poort Lelystad.

De maatregelen zijn genummerd naar de paragraaf waarin ze worden beschreven, zie figuur 5.1:

- Maatregel 1: Herinrichting van de Oostvaardersdijk;
- Maatregel 2: Het aanbrengen van een ‘knip’ in de Praamweg;
- Maatregel 3: Herinrichting van de Knardijk (2 gedeelten);
- Maatregel 4: Verbeteren bereikbaarheid met het openbaar vervoer;
- Maatregel 5: Zuidzijde: dé fietsverbinding tussen Poort Almere en Poort Lelystad;
- Maatregel 6: Uitbreiding fietsnetwerk Lelystad voor avontuurzoeker (6a), extra fietsbrug over Lage Vaart (6b) en fietspad op kruin van Houtribdijk (6c);
- Maatregel 7: Uitbreiding fietsnetwerk Almere door fietsverbinding over water bij Lepelaarplassen (7a) en extra fietsverbinding naar bezoekerscentrum (7b).




Figuur 5.1 Voorgestelde maatregelen (nummer verwijst naar de paragraaf)

## 5.1 Herinrichting van de Oostvaardersdijk

### 5.1.1 Analyse

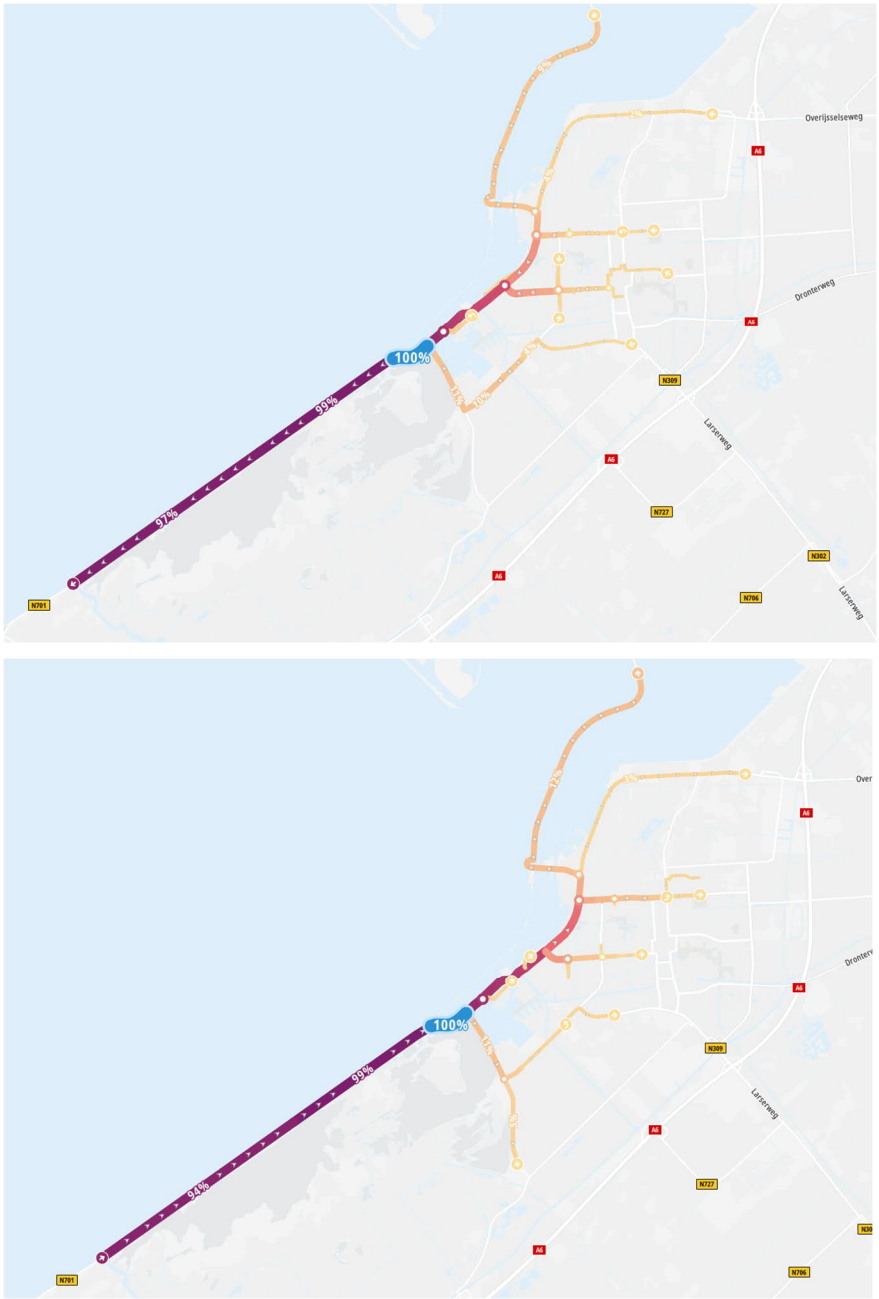
In de huidige situatie heeft de Oostvaardersdijk de functie van gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80km/u. In de praktijk wordt er veel harder gereden dan 80km (zie figuur 5.2):




Figuur 5.2 Snelheidsprofiel Oostvaardersdijk

Volgens het snelheidsprofiel rijdt meer dan de helft van het verkeer 88km/u of harder, met pieken boven de 100km/u.

Voor wat betreft de herkomst en bestemming van het verkeer heeft een groot deel een niet-toeristisch karakter. Op basis van data uit TomTom Move is een indicatie te geven; het is goed te zien dat het overgrote deel van het verkeer herkomst/bestemming Lelystad heeft. Verder heeft een aandeel van het verkeer een relatie met Noord-Holland. Er is weinig aandeel van verkeer vanaf bijvoorbeeld de Knardijk ter hoogte van het huidige Buitencentrum. Zie figuur 5.3 en 5.4.




Figuur 5.3 en 5.4 Herkomst-bestemming verkeer Oostvaardersdijk kop Knardijk volgens data TomTom Move

Vanuit de toeristische beleving gezien is een herinrichting gewenst. Dit kan bijvoorbeeld uitgevoerd worden in samenhang met de plannen ‘Oostvaardersoevers’.

Maar ook vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is een aanpak zeer gewenst. In de huidige situatie is er sprake van (potentiële) onveiligheid omdat de snelheid vaak hoog ligt (boven de 100 km/u). Op basis van risico-inschatting (SPV 2030[9]) is de kans op (dodelijk)

[9] Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 Veilig van deur tot deur. Het SPV 2030 beschrijft 9 beleidsthema’s met de belangrijkste risico’s voor verkeersveiligheid.

letsel heel groot. Ook wordt de samenstelling van het verkeer anders, wanneer er sprake is van een toename van toeristisch verkeer. Dit verkeer kijkt bijvoorbeeld om zich heen, en stopt bij de daarvoor aangewezen plekken. Ook zal de weg worden overgestoken om enerzijds de Oostvaardersplassen te beleven en anderzijds het Markermeer. Vooral op die locaties zal de snelheid drastisch moeten afnemen om een verkeersveilige situatie te creëren.

Hoewel dit niet de bedoeling is, wordt de Oostvaardersdijk nog wel eens gebruikt als ‘terugvaloptie’ bij een calamiteit op of stremming van de A6. Bij voorkeur dient echter de officiële U-route via de N305 Gooiseweg te worden gevolg. Mogelijk dat navigatiesystemen kiezen voor de Oostvaardersdijk. Door de aanpassing van het snelheidsregime kan dit minder aantrekkelijk worden, of dat systemen deze route niet meer als alternatief aanbieden bij een calamiteit of een stremming.

### 5.1.2 Beschrijving maatregel

Het voorstel is om de Oostvaardersdijk af te waarderen tot een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/u (maatregel 1). Eventueel kan dit gecombineerd worden met een huidige 60 km zone wanneer dit aangrenzend is. In andere gevallen wordt de maximumsnelheid met niet-zone borden aangeduid. Herinrichting van de Oostvaardersdijk staat ook op de bestuurlijke agenda, en de aanpassing van de snelheden kan meegenomen worden binnen de herijking van de categorisering van de provinciale wegen door de provincie Flevoland.

Er is volgens de visie sprake van een aantal uitzichtpunten, zie voorbeeld in figuur 5.5. Dit zijn ideale punten in het traject om accent te leggen op een (soort van) verblijfskarakter. Immers hier komen verschillende modaliteiten bij elkaar: fiets, voetganger en auto. Er kan worden aangesloten bij projecten (‘belevingspunten’) aan het ‘begin’ en ‘eind’ van de dijk (Block van Kuffeler (bezoekerscentrum Trekvogel) en Kop van de Knardijk); de snelheid wordt daar teruggebracht naar 60 km/u. Het toevoegen van markeerpunten sluit aan bij de Visie Parkway van Mecanoo.




Figuur 5.5 Traject Oostvaardersdijk met (indicatief) uitzichtpunten

Parkeerplaatsen zijn geïntegreerd in de omgeving, bijvoorbeeld tussen bomen en bestaan zoveel mogelijk uit halfverharding, zodat de bodem niet wordt aangetast en de waterbergingscapaciteit behouden blijft, zie figuur 5.6.



Goed: halfverhard parkeerterrein met bomen en boomstammen als afscheiding

Goed: gebruik van natuurlijke en lokale materialen: riet

Goed: natuurlijk ingepaste parkeerplaats

Figuur 5.6 Vriendelijke en 'omgevingseigen' inrichting volgens de Ruimtelijke Kwaliteitsgids Nationaal Park Nieuw Land (Mecanoo, editie 2020)

De parkeervoorzieningen liggen dicht bij de doorgaande rijbaan, zie ook het voorbeeld vanaf de Veluwe (figuur 5.7). Ook een veilige oversteekvoorziening mag niet ontbreken. De inrichting moet zodanig zijn dat het gewenst rijgedrag ook wordt afgedwongen. Bij de in- en uitgangen van het parkeerterrein kan gedacht worden aan snelheidsremmende voorzieningen; Bij voorkeur een kleine asverspringing (een soort slinger in de rijbaan, voor zover het dijklichaam dit toelaat).

Overwogen kan worden om ter plekke van de oversteekplaatsen / parkeerplaatsen lokaal 30km/u in te stellen, om te genieten van het uitzicht over het water. Bijvoorbeeld een rustpunt bij de locatie waar het Doorkijkpaneel Vliegtuigwrak komt. Dit moet nader worden onderzocht bij de verdere uitwerking.



Figuur 5.7 Voorbeeld parkeerplaats op de Veluwe

### 5.1.3 Effect van de maatregel

De maatregel dient drie doelen:

- Verhoging van de verkeersveiligheid;
- Verhoging van de kwaliteit van beleving vanuit toeristisch oogpunt;
- De route wordt minder aantrekkelijk voor sluipverkeer (niet-bestemmingsverkeer), zodat er eerder voor de A6 wordt gekozen.

Door de verlaging van de snelheid zal de verkeersveiligheid toenemen. Het terugdringen van het niet-bestemmingsverkeer zal hierin ook een positieve bijdrage leveren omdat dit type verkeer het liefst zo snel mogelijk van A naar B wil. De verlaging van de snelheid heeft ook een positieve uitwerking bij het oversteken van langzaam verkeer (fietsers en voetgangers), oftewel een lager risico op de zogenoemde ‘conflictpunten’. Het risico op ongevallen ligt een stuk lager dan bij een ongewijzigde situatie.

De toerist zal zich veiliger weten, wat niet alleen objectief het geval is maar ook voor het gevoel (subjectief). Men kan meer genieten van de omgeving door minder met het verkeer ‘bezig te zijn’. Het geluidsniveau zal dalen vanwege de verlaagde snelheid en door de verminderde verkeersdruk ontstaat een rustiger wegbeeld. Bij de belevingspunten zal een veilige situatie gerealiseerd worden voor een prettig verblijf.

De maatregelen gericht op het autoverkeer (snelheid verlagen, minder verkeer, minder geluidsoverlast) maken dat deze verbinding aantrekkelijker wordt voor recreatieve fietsers. Daar komt bij dat de beleefpunten uiteraard ook door hen gebruikt gaan worden. Zo ontstaat een aantrekkelijk rondgaande fietsroute Oostvaardersplassen.

In totaliteit zal er een situatie ontstaan die verkeerskundig meer wenselijk is. Namelijk dat de (landelijke) hoofdwegenstructuur beter benut gaat worden. Het zal ten goede komen aan de totaalbeleving maar ook aan de natuur door minder geluid en overlast. De Oostvaardersdijk wordt zo een belangrijke belevingsroute en het hart van de Safariroute.

Deze maatregel wordt meer acceptabel en ook geloofwaardiger bij het uitvoeren van maatregel 3, en dan met name de afsluiting van het noordelijk deel van de Knardijk.

### 5.1.4 Aanbevelingen voor nader onderzoek

Op welke locaties de parkeerplekken en oversteekpunten moeten komen, en hoe die integraal worden ingepast en geschikt voor alle modaliteiten, moet nader worden onderzocht. De parkeerfaciliteiten dienen op de behoefte worden afgestemd.

De fysieke maatregelen moeten nog nader worden bepaald in verband met de ‘beperking’ die een dijklichaam met zich meebrengt. Geadviseerd wordt om bijvoorbeeld handig gebruik te maken van de al aanwezige vlucht- of parkeerhavens, om bijvoorbeeld een soort slinger in de weg te maken (om de snelheid te remmen en de gestrektheid van het traject te onderbreken).

Afhankelijk van de situatie en voorzieningen dienen de oversteekplaatsen daar nader op te worden afgestemd. Dit vergt in verband met zicht en veiligheid nader onderzoek.

## 5.2 Het aanbrengen van een ‘knip’ in de Praamweg

### 5.2.1 Analyse

Voor veel bestuurders is de route Knardijk-Praamweg een sluiproute. Met name wanneer het de relatie Lelystad-A6 en richting Zeewolde/Harderwijk betreft. De gemeente Zeewolde heeft daar al maatregelen voor getroffen in de vorm van een geslotenverklaring[10] voor niet-bestemmingsverkeer binnen een tijdvenster. Dit blijkt in de spitsen niet afdoende te werken, maar ook buiten de spitsen is er sprake van sluipverkeer.

Naast het nadeel dat er ongewenst verkeer aanwezig is, wordt hiermee ook de verkeersonveiligheid groter. Sluipverkeer wil zo snel mogelijk van A naar B, en ontwikkelt vaak een hogere snelheid dan bestemmingsverkeer. Met name op de Praamweg is er sprake van gemengd verkeer, daar zijn geen vrij liggende fietsvoorzieningen aanwezig. Ook gaat de Praamweg onderdeel uitmaken van de snelfietsroute Lelystad-Almere, vanuit dit oogpunt is menging met niet-bestemmingsverkeer ongewenst.

In de huidige situatie is de Praamweg een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 80km/u. Over een deel geldt een adviessnelheid van 60km/u, met name daar waar een aantal snelheidsremmende maatregelen getroffen zijn. Met name op het zuidelijk deel van de Praamweg wordt er hard gereden, meer dan de helft van het verkeer rijdt harder dan 86km/u en 15% van het verkeer zelfs harder dan 103km/u, zie figuur 5.8.

[10] De huidige geslotenverklaring gaat in op de Praamweg, net ten zuiden van de aansluiting met de Trekweg.

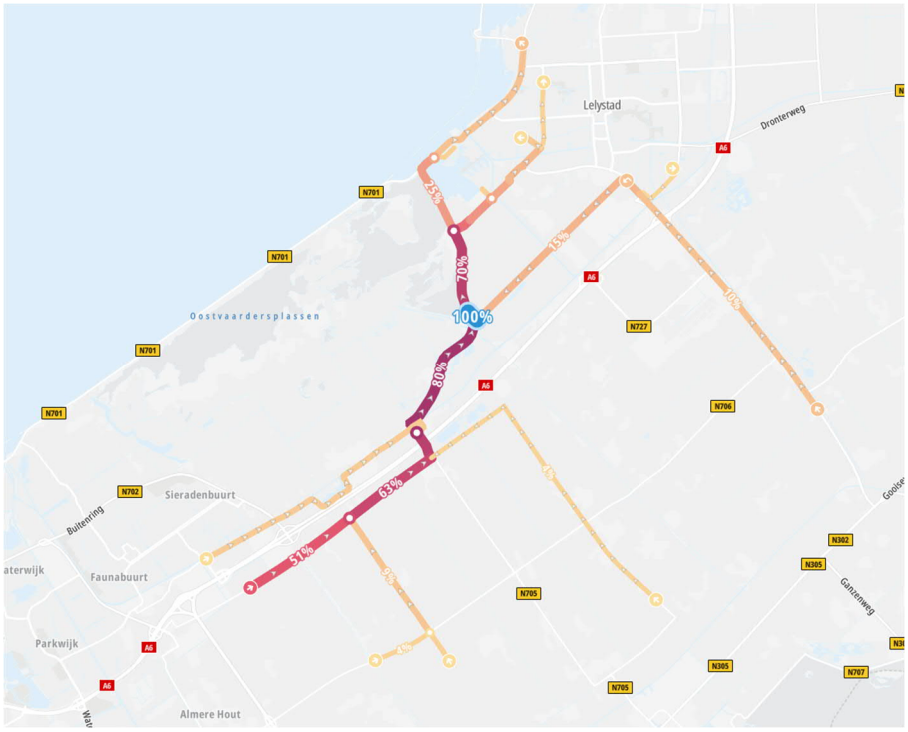



Figuur 5.8 Snelheidsprofiel Praamweg zuidelijk deel (bron: TomTom Move)

Voor wat betreft de herkomst en bestemming van het verkeer heeft een groot deel een niet-toeristisch karakter. Op basis van data uit TomTom Move is een indicatie te geven; het is goed te zien dat het overgrote deel van het verkeer herkomst/bestemming Lelystad heeft. Verder heeft een aandeel van het verkeer een relatie met Noord-Holland. Zie figuur 5.9 en 5.10.




Figuur 5.9 Herkomst verkeer Knardijk ter hoogte van de aansluiting met de Praamweg (bron: TomTom Move)




Figuur 5.10 Bestemmingsverkeer Knardijk ter hoogte van de aansluiting met de Praamweg (bron: TomTom Move)

Vanuit het oogpunt van aantrekkelijkheid en beleving, maar ook vanuit verkeersveiligheid is het wenselijk dat het sluipverkeer geweerd wordt. Dit kan op verschillende manieren; aanbevolen wordt om een ‘verkeersknip’ (afsluiting) aan te brengen in de route. Dit verdient de voorkeur boven het aanbrengen van  veel fysieke maatregelen om het sluipverkeer te ontmoedigen (effect: reistijd verlengen en discomfort aanbrengen) of het instellen van een regime door middel van verkeersborden. Dit laatste staat of valt met handhaving, waar veelal niet de prioriteit ligt bij handhavers. Bij een ‘ontmoedigingsscenario’ blijft er altijd nog een bepaald percentage van het sluipverkeer over dat de route alsnog gebruikt. En daarnaast brengt het discomfort dat voor het sluipverkeer ter ontmoediging wordt aangebracht, ook discomfort mee voor het bestemmingsverkeer en het fietsverkeer. Dit doet afbreuk aan de gastvrijheid en vriendelijkheid van het gebied.

De maatregel biedt ook meer kansen voor fietsverkeer. Met name omdat de Praamweg in de regionale fietsroute Lelystad-Almere komt te liggen. Door het weren van het sluipverkeer ontstaan er veel mogelijkheden voor een vriendelijke en veilige fietsroute.

### 5.2.2 Beschrijving maatregel

Het doel van de maatregel ‘verkeersknip’ in de Praamweg (maatregel 2) is het voorkomen van sluipverkeer. Een fysieke afsluiting heeft in deze situatie het meest gewenste effect (oftewel de harde ‘verkeersknip’). Een andere maatregel geeft ook geen garantie op het weren van sluipverkeer in totaliteit. De maatregelen moet eventueel wel kunnen worden ‘opgeheven’ door bijvoorbeeld hulpdiensten of door beheerders in en van het gebied.

Type en locatie van de maatregel

Voor wat betreft de locatie ligt een afsluiting in de buurt van Grote Praambult voor de hand. Dit is vanuit Lelystad gezien een soort ‘eindstation’ dat bezoekers per auto trekt. Het uitgangspunt is dat deze plek vanuit Lelystad gezien per auto bereikbaar blijft. Aan de zuidzijde van het kanaal ligt de aansluiting met de Trekweg. Deze kruising moet ten zuiden van de afsluiting blijven liggen om de verbinding Trekweg in zuidoostelijke richting in stand te kunnen houden.

Op dit moment is het bestaande parkeerterrein Grote Praambult al te klein. Door de afsluiting kan er gemakkelijker een herinrichting plaatsvinden omdat het parkeerterrein een ‘eindstation’ is (zie gele bol figuur 5.12). Het parkeerterrein zou breder uitgevoerd kunnen worden bijvoorbeeld, om zo de parkeercapaciteit te kunnen vergroten. Wanneer er ook parkeergelegenheid moet zijn (blijven) voor sommige bezoekers vanuit zuidelijke richting, dan is een knip op het parkeerterrein mogelijk een praktische optie. Het parkeerterrein zou opgesplitst kunnen worden zodat er een x- aantal parkeerplekken voor verkeer vanuit het noorden beschikbaar is en een x- aantal parkeerplekken voor verkeer uit zuidelijke richting (verdeling nader te bepalen). Een aarden wal (dijkje, om in de sfeer van de polder te blijven) zou bijvoorbeeld een scheiding kunnen zijn, met daarin een (dijk)doorbraak voorzien van een afsluiting die op te heffen is door bijvoorbeeld hulpdiensten of beheerders. Dit kunnen bijvoorbeeld één of twee palen zijn, of een slagboom. Maar ook bijvoorbeeld het gebruik van een dijkcoupure, zonder ‘schotbalken’ maar met het toepassen van een paal die eventueel te verwijderen is bij calamiteiten, zie figuur 5.11.



Figuur 5.11 Voorbeeld afsluiting dijkcoupure met schotbalken

Er kan ook worden gekozen voor een afsluiting tussen het parkeerterrein Grote Praambult en de kruising met de Trekweg (zie blauwe bol figuur 5.12). De brug over het kanaal zou dan een locatie kunnen zijn, of het wegvak ten noorden van de kruising met de Trekweg. In dat geval is het raadzaam om ook enkele parkeerplekken aan te leggen voor sommige bezoekers vanuit zuidelijke richtingen, die de Grote Praambult willen bezoeken.



Figuur 5.12 Opties locatie afsluiting

Bij een afsluiting tussen de Grote Praambult en de Trekweg kan er bijvoorbeeld worden gekozen voor een afsluiting zoals aan de Almere zijde bij de Kotterbosweg geplaatst is, figuur 5.13:



Figuur 5.13 Afsluiting bij de Kotterbosweg

Of een slagboom, voorbeeld zie figuur 5.14.



Figuur 5.14 Afsluiting met een slagboom

In alle gevallen moet er een goede en vlotte doorgang (passage) zijn voor het fietsverkeer. Bij de toepassing van een slagboom zal er daarnaast voldoende ruimte moeten zijn om fietsverkeer te kunnen laten passeren.

De maatregel heeft een gunstig effect op maatregel 5, er ontstaat namelijk een fietsvriendelijk klimaat.

### 5.2.3 Effect van de maatregel

Het aanbrengen van een ‘knip’ in de Praamweg is van invloed op de Safariroute in de huidige vorm: een rondrit rondom het Nationaal Park, waarbij de Safariroute aan de zuidzijde via Knardijk, Praamweg en Trekweg loopt. De ‘knip’ zorgt ervoor dat de Safariroute in de huidige vorm niet aantrekkelijk meer is. In het hoofdstuk Visie (§ 4.6, Hoe wil het Nationaal Park bereikbaar zijn?) is voorgesteld om gemotoriseerd en niet gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk van elkaar te scheiden, waarbij de beleving aan de zuidzijde van het Nationaal Park wordt gericht op wandelaars en fietsers. Het beoogde hart van de Safariroute is de Oostvaardersdijk. Het aanbrengen van een ‘knip’ in de Praamweg sluit hierop aan, en bevordert dat het gemotoriseerd verkeer zal kiezen voor de verbinding via de noordzijde (Oostvaardersdijk). De Safariroute in de huidige vorm vervalt dan weliswaar, maar door de voorgestelde herinrichting van de Oostvaardersdijk ontstaat een aantrekkelijk alternatief zodat ook de op de auto aangewezen recreant kan genieten van het Nationaal Park.

Het belangrijkste effect is dat het sluipverkeer verdwijnt en er alleen puur bestemmingsverkeer (dat wil zeggen de bezoekers van het Nationaal Park) overblijft. Dit verkeer is ten opzichte van het huidige aanbod maar een relatief klein deel, en zal ook een heel ander (rij)gedrag vertonen. Door de sterke afname van het autoverkeer en het aangepaste gedrag wordt de verkeerveiligheid voor fietsers sterk vergroot. Voor fietsers zal deze route heel aantrekkelijk worden en daardoor past de maatregel ook uitstekend in de visie op de snelfietsroute Lelystad-Almere.

De fysieke afsluiting heeft het nadeel dat hulpdiensten en beheerders ook hiermee te maken krijgen. Dit kan worden ondervangen door ervoor te zorgen dat het eenvoudig en

snel mogelijk is de afsluiting tijdelijk op te heffen (afhankelijk van het type maatregel) zoals bijv. in het geval van een slagboom.

### 5.2.4 Aanbevelingen voor nader onderzoek

Een nadere analyse is nodig om de precieze plek en manier van uitvoering van de knip te bepalen. Voor wat betreft de Grote Praambult: de beschikbare ruimte daar zal nader moeten worden beschouwd in samenhang met de nadere invulling van de ‘knip in de Praamweg’ en het parkeerterrein (eventueel opnieuw inrichten en aanpassen op de bestaande situatie). Hierbij zal ook de relatie met de ligging van de snelfietsroute in ogenschouw moeten worden genomen, die mogelijk (ook) kan leiden tot een gewijzigde ligging van de parkeerplaats. In verband met de afsluiting zal er met de hulpdiensten en de beheerders overlegd moeten worden.

## 5.3 Herinrichting van de Knardijk (2 gedeelten)

De Knardijk bestaat in principe uit twee wegvakken, zie ook figuur 5.15:

1. het deel tussen de Oostvaardersdijk en de Buizerdweg;
2. het deel tussen de Buizerdweg en de Praamweg.




Figuur 5.15 De Knardijk in 2 delen gesplitst

De analyse is generiek uitgevoerd voor de gehele Knardijk (deel 1 en 2). De maatregelen, effecten en nader onderzoek voor de twee bovengenoemde gedeelten worden in de paragrafen apart behandeld.

### 5.3.1 Analyse

Voor veel bestuurders is de route Knardijk-Praamweg een sluiproute. Met name wanneer het de relatie Lelystad-A6 en richting Zeewolde/Harderwijk betreft. De gemeente Zeewolde heeft daar al maatregelen voor getroffen in de vorm van een geslotenverklaring[11] voor niet-bestemmingsverkeer binnen een tijdvenster. Dit blijkt in de spitsen niet afdoende te werken, maar ook buiten de spitsen is er sprake van sluipverkeer. Naast het nadeel dat er ongewenst verkeer aanwezig is, wordt hiermee ook de verkeersonveiligheid groter. Sluipverkeer wil zo snel mogelijk van A naar B, en ontwikkelt vaak een hogere snelheid dan bestemmingsverkeer.

In de huidige situatie is de Knardijk een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60km/u (60km zone). Met name op het deel van de Knardijk ten noorden van het huidige bezoekerscentrum wordt er hard gereden, meer dan de helft van het verkeer rijdt harder dan 79km/u en 15% van het verkeer zelfs harder dan 97km/u, zie figuur 5.16.




Figuur 5.16 Snelheidsprofiel Knardijk ten noorden van huidig bezoekerscentrum (bron: TomTom Move)

In tegenstelling tot de Praamweg heeft de Knardijk wel een vrij liggend fietspad. Dit is een relatief smal (beton)pad en er maken ook voetgangers gebruik van. De herinrichting van de Torenvalkweg tot een snelfietsroute zal hier positief aan bijdragen. Want door deze maatregel is er geen sprake meer van een doorgaande verkeersroute via de Torenvalkweg.

In de huidige situatie maken gemiddeld 3 zware voertuigen van/voor Staatsbosbeheer per dag gebruik van de route via de Torenvalkweg. Bevoorrading kan (na herinrichting van de Torenvalkweg voor de snelfietsroute) dan alleen via de Knardijk, andere routes zijn niet (meer) aan de orde. Een voor de hand liggende oplossing hiervoor is het verlenen van een ontheffing op de Knardijk voor 'gewone' bevoorradingsvrachtwagens). Dit zal moeten worden afgestemd tussen Staatsbosbeheer en de gemeente Lelystad waarbij speciale afspraken moeten worden gemaakt voor de (afvoer van de) houtoogst, andere transporten en bevoorrading. Een aandachtspunt hierbij is de brug over de Lage Vaart, die op dit moment niet voldoet aan de belastbaarheid van de brug in verband met beperkte aslast.

[11] De huidige geslotenverklaring gaat in op de Praamweg, net ten zuiden van de aansluiting met de Trekweg.

### 5.3.2 Beschrijving maatregel

In het document voor de herinrichting van de Knardijk ligt al de nodige input. [PM welk document is dit? Bij ons niet bekend] Er wordt gesproken over het scheiden van snel- en langzaamverkeer. Verder wordt er gewerkt aan een advies [PM door wie? Bij ons niet bekend] voor afsluiting van het noordelijk deel van de Knardijk (tussen de Buizerdweg en de Oostvaardersdijk) om de beleving van de 'Belvedere' Knardijk op dit gedeelte vorm te geven. De maatregelen zoals in deze paragraaf worden voorgesteld sluiten daar praktisch op aan.

Met het realiseren van maatregel 2 (knip in de Praamweg) ontstaat er voor het gedeelte Knardijk tussen de Buizerdweg en de Praamweg al een situatie zonder sluipverkeer. Deze maatregel heeft dus direct effect op de uitvoering van maatregel 3 (herinrichting Knardijk). Maatregel 2 vormt het uitgangspunt voor maatregel 3.

*Eerste deel: tussen Oostvaardersdijk en Buizerdweg*

Voorstel is dit deel van de Knardijk af te sluiten voor openbaar gemotoriseerd verkeer. De afsluiting kan, gelijk aan de afsluiting bij de Praamweg, uitgevoerd worden met behulp van palen (principes zoals maatregel 2) die uitneembaar zijn in geval van calamiteiten, of als ontsluiting voor Lelystad Haven wanneer dit noodzakelijk zou zijn (door bijvoorbeeld wegwerkzaamheden aan de Houtribweg). Ook bij evenementen kan het praktisch zijn wanneer de afsluiting tijdelijk kan worden opgeheven.

In een nadere visie moet worden uitgewerkt hoe dit in de praktijk wordt ingericht. Het bestaande betonpad zou bijvoorbeeld voor voetgangers kunnen fungeren (gelijk aan deel 2), en de rijbaan kan volledig voor fietsers ingericht worden. In relatie tot de draagkracht en de breedte van de verharding moet er rekening worden gehouden met de eerdergenoemde 'calamiteitenroute'.

De exacte inrichting, zowel functioneel als technisch, zal nader onderzocht moeten worden op basis van bovenstaand uitgangspunt (afsluiting voor alle gemotoriseerd verkeer).

Deze maatregelen heeft een gunstige uitwerking voor maatregel 1. Er is via de Knardijk geen sprake meer van sluipverkeer. Dit zal een maatregel als maatregel 1 eerder acceptabel/geloofwaardig maken. Ook is deze maatregel voor de Oostvaardersdijk (maatregel 1) gunstig omdat door maatregel 2 (knip Praamweg) het verkeer via de Oostvaardersdijk zou kunnen gaan rijden.

*Tweede deel: tussen Buizerdweg en Praamweg*

Omdat het sluipverkeer via de Praamweg wordt geweerd (maatregel 2) worden de 'rollen omgedraaid': in de praktijk betekent dit dat de hoofdgebruiker de fietser is en niet meer de auto (er zal altijd bestemmingsverkeer aanwezig blijven, in tegenstelling tot deel 1). Op deze manier wordt in het park het gebruik van de fiets gestimuleerd en zal het een veiliger karakter krijgen. De Knardijk wordt dan als fietsstraat beschouwd en de auto is er te gast. De fietser maakt dan ook gebruik van de rijbaan, in plaats van het fietspad. Het relatief smalle huidige betonpad kan als wandelpad gebruikt worden. In de huidige situatie maken wandelaars gebruik van het fietspad.

De inrichting/vormgeving zal op het nieuwe gebruik worden afgestemd. In relatie tot comfort voor de fietsers nodigt de huidige klinkerverharding niet echt uit. Er is immers sprake van enig discomfort door de trillingen op de fiets die door de klinkers worden veroorzaakt. Het 'gevaar' is dan ook dat fietsers alsnog voor het betonpad kiezen dat in de nieuwe situatie echter voor wandelaars bestemd is. In verband met de 'beschermde status' van de klinkers

vraagt dit nog nader onderzoek. Idealiter zou een meer comfortabele verharding wenselijk zijn.

Een goed voorbeeld is de herinrichting van de Oostvaardersdijk, tussen Lelystad Haven en Batavia Stad. Ook op deze dijk liggen de oude klinkers die opnieuw (voor een deel, namelijk de rijloper tussen de fietsstroken) gebruikt zijn, én er ook aandacht is besteed aan het comfort voor de fietsers, zie figuur 5.17.



Figuur 5.17 Voorbeeld fietsstraat herinrichting Oostvaardersdijk

Het voorbeeld Oostvaardersdijk is geen fietsstraat, maar het zou wel als zodanig aangemerkt kunnen worden. Voorgesteld wordt om de markeringslijnen uit het voorbeeld dan te laten vervallen en de fietsstraat met bebording aan te geven. Ook kunnen er verkeersremmende maatregelen worden toegepast zoals in het voorbeeld van de Oostvaardersdijk is te zien.

Vanaf de fietsroute is er voldoende mogelijkheid om plekken te creëren waar je vanaf de dijk naar het Nationaal Park kunt lopen, en er over kan uitkijken: zitjes, vogelkijkhut etc. Het is hierbij van belang dat er op deze plekken ook parkeerfaciliteiten voor fietsers aanwezig zijn.

Omdat er voor dit gedeelte geen sprake is van een afsluiting kunnen via de route Buizerdweg-Knardijk (deel 2) de eerdere genoemde transporten van/voor Staatsbosbeheer blijven plaatsvinden (met als voorwaarde dat er door middel van een ontheffing voor de zware voertuigen toestemming wordt gegeven).

### 5.3.3 Effect van de maatregel

*Eerste deel: tussen Oostvaardersdijk en Buizerdweg*

Met de afsluiting kan het sluipverkeer via dit deel van de Knardijk worden geweerd (met name het verkeer tussen Lelystad en Almere dat via de Oostvaardersdijk rijdt). Zo ontstaat in principe een ‘ideale wereld’ voor fietsers en voetgangers, er is ruimte voor de ‘volle beleving’ van de Oostvaardersplassen. Bij het ontbreken van gemotoriseerd verkeer ontstaat er ook een verkeersveilige situatie. Door de maatregel en het effect zal fietsgebruik sterk gestimuleerd worden.

*Tweede deel: tussen Buizerdweg en Praamweg*

Er ontstaat een vriendelijk en veilig klimaat voor het langzaam verkeer, zowel voor de fietsers als de wandelaars. Het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd, ook bijvoorbeeld in combinatie met fietsverhuur bij de Poort. Het nog aanwezig autoverkeer voelt zich te gast, en de snelheid wordt daarop aangepast. Ook voor de natuur is minder autoverkeer en minder hoge snelheden een verbetering. Door het gedeeltelijk verbeteren van het comfort zal ook de geluidsbelasting als gevolg van de oude klinkers afnemen. Incidenteel is er sprake van vrachtverkeer van/voor Staatsbosbeheer. Dit zal in de praktijk niet voor onveilige situatie zorgen wanneer het gedrag naar verwachting aangepast zal worden.

De Kitsweg blijft bereikbaar voor autoverkeer en bevoorradingsverkeer. Het parkeerterrein bij het bestaande infocentrum blijft functioneel zoals ook in de huidige situatie het geval is.

### 5.3.4 Aanbevelingen voor nader onderzoek

De volgende punten/onderdelen verdienen aandacht in een nader onderzoek:

*Eerste deel: tussen Oostvaardersdijk en Buizerdweg*

- Afstemming met de hulpdiensten in verband met de afsluiting van het noordelijk deel van de Knardijk (het deel tussen de Buizerdweg en de Oostvaardersdijk);
- Het nader onderzoeken en uitwerken van de functionele en technische inrichting van dit deel van de Knardijk, in verband met andere (visie)documenten.

*Tweede deel: tussen Buizerdweg en Praamweg*

- Gesprekken tussen SBB en de gemeente Lelystad waarin speciale afspraken moeten worden gemaakt voor de (afvoer van de) houtoogst, andere transporten en bevoorrading;
- Het definitieve profiel ‘fietsstraat’, mede in verband met de oude klinkerverharding en het comfort en gebruik door de fietsers;
- In verband met bovenstaande: de overgang/kruisingen bij de Oostvaardersdijk, Buizerdweg en Praamweg/Torenvalkweg.

## 5.4 Verbeteren bereikbaarheid met het openbaar vervoer

### 5.4.1 Analyse

De bezoekersaantallen aan het Nationaal Park Nieuw Land zijn niet zodanig dat uitbreiding van buslijnen / bushaltes specifiek gericht op bezoekers van het park snel rendabel zal zijn. Wellicht is het wel mogelijk om met beperkte aanpassingen beter aan te sluiten op de behoefte van bezoekers aan het park.

Aan Almeerse zijde zijn er weinig aanknopingspunten om het openbaar vervoer ‘eenvoudig’ aan te passen gericht op bezoekers aan het park. Mede in verband met bovenstaand gegeven (relatief beperkt aantal bezoekers dat gebruik maakt van het openbaar vervoer) lijkt dit niet realistisch tenzij er vanuit een ander ‘belang’ of ‘service’ financiële impulsen worden gegeven. Vanaf station Almere Oostvaarders is het Nationaal Park overigens op loopafstand (2,5 km), zodat de noodzaak om het openbaar vervoer aan te passen ook minder is..

De huidige lijn 8 Lelystad doet de rand van het gebied Poort Lelystad aan. Er is namelijk een halte bij de rotonde Hollandse Hout. Omdat het vervolgens nog een stuk lopen is naar de nieuwe Poort Lelystad, zou Lijn 8 verlengd kunnen worden naar de nieuwe Poort Lelystad.

De huidige lijn 1 rijdt van en naar Lelystad Haven. De loopafstand tot aan de rand van het Nationaal Park is nog vrij groot, en zal voor voetgangers niet zo aantrekkelijk zijn.

De mogelijkheid van een nieuw station Lelystad Zuid is niet meegenomen in de afweging. De aanleg van dit station zou de bereikbaarheid van het Nationaal Park met het openbaar vervoer wel enorm verbeteren.

### 5.4.2 Beschrijving maatregel

Aanpassing van de lijnvoering van lijn 8 in Lelystad (met name doortrekken van de lijn in de richting van de nieuwe Poort Lelystad kan worden meegenomen in combinatie met een heroverweging van de lijnvoering vanwege de nieuwe woonwijk aan de zuidzijde van Lelystad, en de aanleg van de Laan van Nieuwland (maatregel 4). Aandachtspunt daarbij is dat de huidige halte Hollandse Hout niet prettig wordt gevonden.

Touringcars kunnen nu keren bij parkeerplaats Buizerdweg en in de nieuwe situatie (par)keren bij de nieuwe Poort Lelystad; dan zou dat voor een stadsbus ook mogelijk moeten zijn, dat helpt bij het toevoegen van een bushalte hier. Het doet ook veel recht aan het ‘transferiumprincipe’, omdat het met alle gebruikelijke modaliteiten bereikbaar is, ook voor bijvoorbeeld minder validen die aangewezen zijn op OV.

Wellicht is een combinatie lijn 1 en lijn 8 mogelijk, waarbij elektrische bussen worden ingezet. Immers dan maakt deze lijn gebruik van het noordelijk deel van de Knardijk (afgesloten voor autoverkeer). Door deze combinatie wordt qua bereik een groot deel van het ‘parkgebied’ bediend.

Speciale busdiensten (vanaf stations) kunnen worden overwogen op toeristische topdagen en/of evenementen.

### 5.4.3 Effect van de maatregel

Het effect van de maatregelen is dat het gebied beter bereikbaar is met het openbaar vervoer; dat komt de gebruiksvriendelijkheid en gastvrijheid ten goede. Het is daarmee een stimulans om voor schonere vormen van vervoer te kiezen, en dit wordt versterkt wanneer er bij heroverweging van lijnvoeringen gebruik wordt gemaakt van elektrische bussen.

In de totale vervoersketen  zal de mogelijkheid voor bereikbaarheid met het openbaar vervoer een grote meerwaarde hebben. Naast dat er gebruik wordt gemaakt van schoner vervoer (openbaar vervoer in plaats van auto bijvoorbeeld), worden bepaalde (extra) doelgroepen in de gelegenheid gesteld om het gebied te bezoeken, met name de doelgroep die op het openbaar vervoer is aangewezen).

Deze maatregel heeft een gunstig effect op fietsgebruik, namelijk om vanaf de Poort per fiets het gebied te verkennen. Dit sluit dan goed aan op de maatregelen 1 t/m 3 waardoor er een gunstig fietsklimaat geschapen wordt.

### 5.4.4 Aanbevelingen voor nader onderzoek

De volgende punten/onderdelen verdienen aandacht in een nader onderzoek:

- Heroverweging van lijnvoering lijn 8;
- Combinatiemogelijkheden lijn 1 en 8;
- Inzet van elektrische bussen;
- Eventuele komst van station Lelystad Zuid, wellicht binnen de studie naar de Lelylijn;
- Ketenmobiliteit waarin openbaar vervoer een prominente plaats inneemt.

## 5.5 Zuidzijde: dé fietsverbinding tussen Poort Almere en Poort Lelystad

### 5.5.1 Analyse

In de zone ten zuiden van de Oostvaardersplassen zijn diverse wegen die zorgen voor een verbinding tussen de Poort Almere en de Poort Lelystad. Hier is nu ook sprake van autoverkeer, waardoor de recreatieve beleving van de verbinding laag is. Met het doorvoeren van maatregel 2 'Knip in de Praamweg' wordt het merendeel van het autoverkeer op deze weg tegengegaan. Dit maakt letterlijk en figuurlijk 'de weg vrij' om deze verbinding voor de fietser stevig op te waarderen. Dit geldt ook voor de belevingswaarde van de verbinding: er valt nu nog relatief weinig te beleven en er zijn weinig recreatieve voorzieningen.

### 5.5.2 Beschrijving maatregel

De zuidzijde van het Nationaal Park wordt bij uitstek het domein voor fietsers. Het tegengaan van utilitair en sluipverkeer zorgt voor extra fietsveiligheid, dit vormt onderdeel van maatregel 2 'Knip in de Praamweg'. Door extra belevingspunten te creëren langs het netwerk worden verschillende doelgroepen bediend.

De belevingsmogelijkheden kunnen worden afgestemd op de gekozen leefstijlgroepen. Hierbij kan gedacht worden aan rustplekken (aan het water), informatiezuilen, kleinschalige speelplekken, kunstuitingen of audiotours. In samenwerking met Nationaal Park, Visit Flevoland en ondernemers kan dit nader uitgewerkt worden.

### 5.5.3 Effect van de maatregel

Het effect van de maatregelen is dat de zone aantrekkelijker wordt voor diverse leefstijlgroepen en soorten fietsers. Hiervoor is ook sprake van een samenhang met maatregel 6: Nieuwe fietsverbindingen Lelystad.

Met de maatregel wordt het nog beter mogelijk om een rondgaande fietsroute door het Nationaal Park en rondom de Oostvaardersplassen aan te bieden. Dit gaat een groot effect hebben op de toename van het recreatief fietsen in het Nationaal Park en de spreiding van bezoekers naar gebieden waar vanuit het perspectief van de draagkracht van de natuur meer bezoekers voorgestaan worden.

De zone biedt de mogelijkheid om meerdere wegen aan te bieden aan verschillende typen fietsers. Door gebruikersgroepen binnen het fietsen te scheiden (racefietsers – recreatieve fietsers) wordt de beleving versterkt en de verkeersveiligheid bevorderd.

De maatregel heeft nauwelijks effecten op de andere recreatieve vervoersvormen.

De maatregel profiteert sterk van de maatregelen 2 en 3 omdat daar een fietsvriendelijk klimaat wordt geschapen.

### 5.5.4 Aanbevelingen voor nader onderzoek

De recreatieve voorzieningen en belevingsmogelijkheden die in deze zuidelijke zone tussen Poort Lelystad en Poort Almere kunnen worden aangeboden, moeten nader worden uitgewerkt.

## 5.6 Nieuwe fietsverbindingen Lelystad

### 5.6.1 Analyse

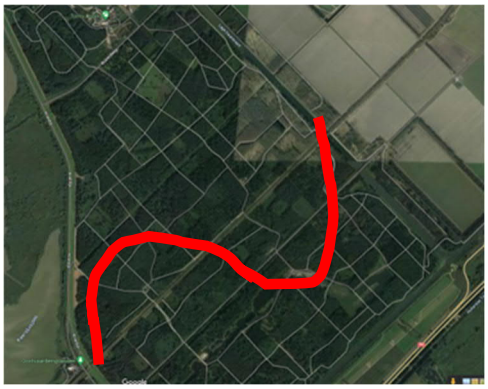
Mede door aangrenzende woningbouwontwikkeling nabij het Nationaal Park wordt een grote toename verwacht van de vraag naar recreatief fietsen in de gemeente Lelystad. Dit vraagt om een extra fijnmazig fietspadennetwerk. In toenemende mate is het daarbij belangrijk om fietsvoorzieningen meer af te stemmen op de verschillende gebruikers- en doelgroepen. Daarbij kan slim gebruikt worden gemaakt van wegen en paden die nog minder goed ontsloten zijn.

Daarnaast gaat het Trintelzand zich verder ontwikkelen tot een van de Top 12 plekken van het Nationaal Park. Met de verwachting dat door de opkomst van de elektrische fiets, de actieradius van recreatieve fietsers groter wordt, wordt in de toekomst een recreatieve fietstocht naar het Trintelzand vanuit Lelystad een aantrekkelijke optie.

### 5.6.2 Beschrijving maatregel

Voor Lelystad zien we drie maatregelen die uitgewerkt kunnen worden: in de Poort Lelystad (6a en 6b) en de dijk Lelystad – Enkhuizen (6c). Bij nieuwe fietsverbindingen wordt specifiek gekeken naar leefstijlgroepen die nu nog minder worden bediend. Dit betreft bijvoorbeeld de Avontuurzoeker.

In de Poort Lelystad gaan we op zoek naar uitbreiding van het fietsnetwerk, specifiek gericht op de avontuurzoeker (maatregel 6a in de overzichtskaart). De paden mogen onverhard en smal zijn en hoeven niet in het fietskooppuntnetwerk opgenomen te worden. Het in populariteit winnende gravelbiken is hierbij een aandachtspunt. Tezamen met Staatsbosbeheer wordt gekeken naar mogelijke trajecten, waarbij ook natuurwaarden en beheers- en onderhoudsaspecten een rol spelen (nu indicatief ingetekend). Zie figuur 5.18 voor een mogelijke locatie en figuren 5.19 en 5.20 als sfeerimpressies.



Figuur 5.18 Indicatieve situatieschets nieuwe fietsverbinding



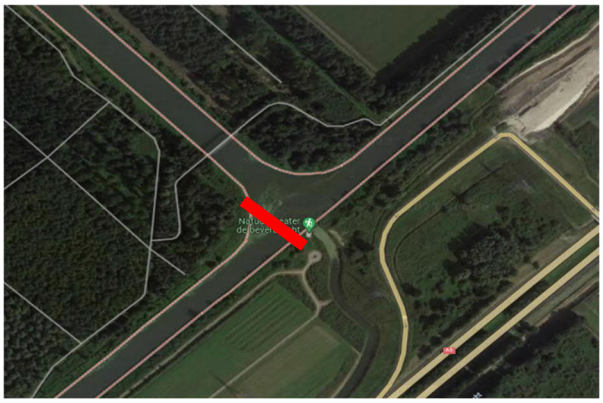
Figuur 5.19 Voorbeeld onverhard fietspad



Figuur 5.20 Voorbeeld onverhard fietspad

Een tweede mogelijkheid om de fietsmogelijkheden in en aansluitend op de Poort Lelystad te verbeteren, is door een extra fietsbrug te creëren over de Lage Vaart (maatregel 6b).

In het ontwerp van Laan van Nieuwland is al rekening gehouden met fietsvoorzieningen. Daarnaast kan ten zuiden van de kruising Laan van Nieuwland – Lage Vaart gedacht worden aan een fietsbrug (ter hoogte van natuurtheater de Beverburcht). Op die wijze wordt een netwerk van bestaande plattelandswegen, waarop nauwelijks verkeer aanwezig is, ontsloten voor fietsers (zie figuur 5.21). Deze nagenoeg parallel lopende verbindingen bieden de mogelijkheid om fietsverkeersstromen van elkaar te scheiden: zo kunnen meer fietsers worden ontvangen zonder dat dit leidt tot drukte op de fietspaden, onderlinge ergernissen en irritaties. Daarmee levert het een bijdrage aan de verkeersveiligheid.



Figuur 5.21 Locatie aanduiding nieuwe fietsverbinding

Een derde mogelijkheid is bij een mogelijk toekomstige reconstructie van de Houtribdijk en provinciale weg te onderzoeken of het mogelijk is het fietspad op de kruin van de dijk te positioneren. Daarmee wint de verbinding sterk aan belevingswaarde en wordt het aantrekkelijker om met de fiets vanaf Lelystad een uitstapje te maken naar Trintelzand, één van de mooiste plekken van het Nationaal Park (maatregel 6c), zie figuur 5.22.



Figuur 5.22 Fietspad op Houtribdijk met uitzicht over IJssel- en Markermeer

### 5.6.3 Effect van de maatregel

Extra fietsverbindingen en mogelijkheden leiden tot minder drukte op de paden en daarmee tot verhoogde beleving en verkeersveiligheid.

### 5.6.4 Aanbevelingen voor nader onderzoek

Maatregel 6a moet in nauw overleg met de terreineigenaren, waaronder Staatsbosbeheer, worden uitgewerkt. Belangrijk is goed zicht te krijgen op het verwacht gebruik en de beheermogelijkheden van de onverharde paden.

Voor de verbinding (maatregel 6b) over de Lage Vaart kan worden onderzocht welke varianten hier mogelijk zijn. Gedacht kan worden aan een brug (hoge investeringskosten) of aan een trekveer (hogere belevingswaarde).

Voor de fietsverbinding over de Houtribdijk is het belangrijk om vroegtijdig in het planvormingsproces rondom herontwikkeling van de Houtribdijk het fietspad op de kruin als meekoppelkans kenbaar te maken.

## 5.7 Ontbrekende schakels toevoegen aan het fietsnetwerk Almere

### 5.7.1 Analyse

De deelgebieden van het Nationaal Park binnen de gemeentegrenzen van Almere zijn onvoldoende met elkaar verbonden voor de recreatieve fietser. Dit betreft met name de verbinding met de Lepelaarplassen. Deze is nu alleen via de Oostvaardersdijk aantrekkelijk voor recreatief fietsen. Een tweede verbinding maakt het mogelijk aantrekkelijke rondgaande fietsroutes te maken.

### 5.7.2 Beschrijving maatregel

Binnen de Poort Almere wordt voorgesteld twee ontbrekende schakels aan het netwerk toe te voegen, zodat de fietsmogelijkheden aanzienlijk uitgebreid worden en rondgaande fietsroutes kunnen worden gemaakt rondom Almere. Twee maatregelen worden voorgesteld:

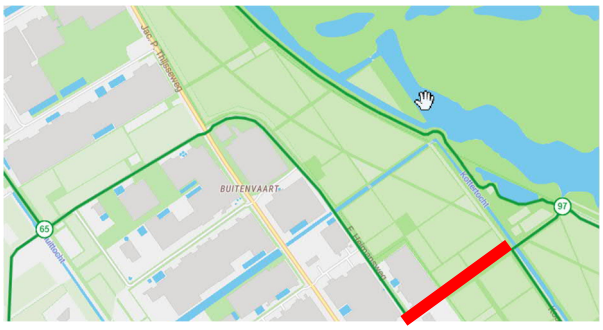
- 7a: een fietsverbinding van fietsknooppunt 54 naar het traject knooppunt 14/17. Bij voorkeur via een (architectonische) brug of anders een pontje. Zie figuur 5.23 voor de beoogde locatie en figuur 5.24 als inspiratie.
- 7b. een extra verbinding richting het bezoekerscentrum (knooppunt 97) via de Hugo de Vriesweg. Zie figuur 5.25 voor de beoogde locatie. Daarmee wordt tevens de bereikbaarheid van het centrum per fiets verbeterd.




Figuur 5.23 Beoogde locatie oplossen ontbrekende schakel fietsnetwerk



Figuur 5.24 Voorbeeld van een architectonische fietsbrug




Figuur 5.25 Beoogde locatie extra schakel in het fietsknooppuntennetwerk

### 5.7.3 Effect van de maatregel

Verbeterde fietsmogelijkheden en voorzieningen leiden tot een toename in het recreatieve fietsen. De ontsluiting van de Lepelaarplassen en aan het bezoekerscentrum worden verbeterd en het bezoekersaantal aan beide wordt vergroot.

### 5.7.4 Aanbevelingen voor nader onderzoek

Met name de fietsverbinding over de vaart verdient nader onderzoek. De basisvarianten (brug of veer) moeten met elkaar vergeleken worden op onder meer de fysieke mogelijkheden in relatie tot het vaarverkeer, investeringen en beheer en onderhoud.

# Bijlage 1 Omschrijving doelgroepen



## Avontuurzoeker motieven

De avontuurzoeker gaat de natuur in om avonturen te beleven en nieuwe plekken te ontdekken. Ze vinden het fijn om rond te struinen en van de gebaande paden af te gaan, dat is écht lekker de natuur in. Daarbij zijn ze graag alleen of met een partner of vriend. Ze komen liever geen andere mensen tegen. Sporten zoals hardlopen of kennis opdoen over de natuur doen ze ook graag.

De avontuurzoeker heeft minder de behoefte om in de natuur reuring te vinden, plezier te hebben of buiten te spelen met kinderen.

## Avontuurzoeker natuur

**Waardeert dit natuurtype bovengemiddeld:** alles, behalve functioneel bos.

**Kenmerken:** liefst omvangrijke gebieden, hoge mate van ongereptheid, zonder voorzieningen. Wildernis- of oernatuur vinden ze erg aantrekkelijk, net als natuur zonder wegen en paden. Avontuurzoekers gaan niet graag naar een gebied dat ze al kennen en komen ook niet graag terug op hetzelfde plekje.

**Wandelpaden:** voorkeur voor geen paden (natuurlijke ondergrond) of onverhard paden (gras, zand of klei), smalle paden en gemarkeerde routes.

**Fietspaden:** liefst geen gebieden met veel verhard pad (asfalt, stenen, beton), of half verhard pad (grind, schelpjes, houtsnippers). Voorkeur voor smalle paden.

## Avontuurzoeker activiteiten & voorzieningen

- Avontuurzoekers gaan vaker dan gemiddeld één keer per week op pad in de natuur, maar zouden dat wel vaker willen doen. Er zijn relatief weinig avontuurzoekers die nooit de natuur in gaan.
- Ze gaan graag alleen of met partner op pad, niet vaak met kinderen.
- Avontuurzoekers lopen langer dan gemiddeld: 2-4 uur op gemarkeerde routes. Ideale dag: 4 uur of langer.
- Leuke activiteiten: boomkroonpad, themaroute, georganiseerde sportieve outdoor activiteiten, culturele activiteiten (buitentheater, creatieve workshop), maatschappelijke activiteiten (zwerfafval opruimen).
- Niet leuk: kinderboerderij, speelbos, georganiseerde tochten en routes.
- Als avontuurzoekers met kinderen de natuur in gaan dan passen ze hun programma niet aan.
- De aanwezigheid van horeca is voor hen niet belangrijk in de keuze voor eennatuurgebied.
- Natuur met veel voorzieningen vinden avontuurzoekers minder aantrekkelijk.



## Inzichtzoeker motieven

Rust en ontspanning, het hoofd leeg maken en drukte vermijden, dat zijn dé motieven van de inzichtzoekers om lekker de natuur in te gaan. Ze genieten van de natuur en het landschap; het liefst in al zijn ongereptheid. Vaak zijn deze recreanten wat ouder en ze benutten natuurbezoek ook om aan hun conditie en gezondheid te werken. Ook is er een deel van hen die weer nieuwe inzichten opdoet en een stukje zingeving ervaart.

Inzichtzoeker zijn echte wandelaars. Daarbij wandelen ze graag in de wilde, ongerepte natuur op onverharde, smalle paadjes. De ultieme natuurbeleving.

Andere activiteiten in de natuur doen zij opmerkelijk minder vaak. Inzichtzoeker gaan graag alleen of met partner op pad. Het gaat hen zeker niet om de grote gezelligheid. Voorzieningen hebben ze niet per se nodig. Ze zoeken zelf alles wel uit en hebben geen behoefte aan georganiseerde activiteiten. Dit zou kunnen komen doordat deze doelgroep vaak zelf veel kennis in huis heeft. Een bezoekerscentrum kunnen ze overigens wel waarderen.

## Inzichtzoeker natuur

**Waardeert dit natuurtype bovengemiddeld:** heide, moeras- of waternatuur, rivierennatuur en uiterwaarden, veenweidegebied, natuurlijk bos, heuvelachtig landschap, duinen en zee en strand.
**Kenmerken:** liefst naar oernatuur zonder voorzieningen, en met aanwezigheid van wild en grote grazers.
**Wandelpaden:** op half of onverharde, smalle paden. Een (willekeurige) wandeltocht, gemarkeerd, LAW.
**Fietspaden:** verharde, brede paden zonder auto's. Een (willekeurig) fietstochtje, af en toe afstappen voor iets interessants, gemarkeerde routes.

## Verbindingszoeker activiteiten & voorzieningen

- Inzichtzoekers gaan minder vaak dan gemiddeld op pad in de natuur, maar zouden dat wel vaker willen doen.
- Ze gaan graag alleen of met partner op pad, niet met het gezin.
- Inzichtzoekers houden meer van wandelen dan van fietsen en lopen iets langer dan gemiddeld: 1-2 uur en soms langer. Op een ideale dag wandelen ze liever nog langer.
- Leuke activiteiten en plekken om de natuur te beleven: vogels / wild spotten, bezoekerscentrum, observatiehut/ uitkijkpost, natuurlezing, themaroute, pleisterplaats/rustplaats, maatschappelijke activiteiten (natuurwerkdag, zwerfafval opruimen).
- Liever niet: georganiseerde activiteiten en tochten, speel- of klimbos, blotevoetenpad of waterspeelplaats/zwemplek.
- Als inzichtzoekers met kinderen de natuur in gaan dan wordt het programma daar veelal wel op aangepast: ander(e) activiteiten, gebied, voorzieningen.
- De aanwezigheid van horeca is voor de inzichtzoeker niet bepalend in de keuze voor een natuurgebied.



## Stijlzoeker motieven

De stijlzoeker is graag actief bezig in de natuur. Het meer standaard wandelen en fietsen doen zij uiteraard ook, maar minder dan gemiddeld. En als ze het doen, dan goed: lange afstanden, meerdaags. Ze zijn vaker dan gemiddeld actief en sportief bezig (mountainbiken, hardlopen) of zoeken de gezelligheid op (horeca, barbecue, waterrecreatie). Ook actief met de kinderen de natuur in doen zij graag.

De stijlzoeker houdt van sportiviteit en actie, maar wil ook wel graag kennis opdoen. En de gezelligheid opzoeken met anderen, vaak met de kinderen, is voor hen echt belangrijk.

Zoals het de sijlzoeker betaamt, moet ook in een natuurgebied alles wel goed geregeld en op orde zijn. Goed georganiseerde activiteiten spreken hen aan; zo kun je optimaal van de natuur genieten en is alles voor je geregeld.

De aanwezigheid van horeca is voor de stijlzoeker van groot belang; want na het actief bezig zijn mag je uiteraard ook even relaxen.

## Stijlzoeker natuur

**Waardeert dit natuurtype bovengemiddeld:** heuvelachtig landschap, zee en strand en functioneel bos.
**Kenmerken:** zoeken graag nieuwe plekken/ gebieden op, zijn bereid daarvoor te reizen. Gaan graag naar omvangrijke gebieden. Heuvelachtig spreekt hen aan en vaker dan gemiddeld geven ze aan dat natuur zonder paden en wegen aantrekkelijk vinden.
**Wandelpaden:** een (willekeurig) wandeltochtje is niet kenmerkend voor de stijlzoeker. Maar juist het sportieve van wandelen: LAW, wandelen tijdens een evenement en meerdaags op pad zijn. Halfverharde, smalle paden hebben hun lichte voorkeur.
**Fietspaden:** ook voor fietsen geldt de sportieve kant: lange afstand of tijdens evenementen of met een route-app. Zowel verharde als onverharde paden spreekt hen aan. Wellicht bepaalt het vervoermiddel de voorkeur voor het type pad.

## Stijlzoeker activiteiten & voorzieningen

- Stijlzoekers gaan relatief vaak op pad in de natuur, maar zouden dat nog wel vaker willen doen. Door corona zijn ze vaker naar natuurgebieden gegaan.
- Ze zijn relatief vaak bereid om wat verder te reizen en gaan gaan vaak met de partner op pad, maar relatief vaak ook met het gezin of met vrienden.
- Wandelen en fietsen doen zij, net als alle Nederlanders, graag. Maar ze houden ook van actie, bijvoorbeeld mountainbiken/wielrennen of hardlopen/trailrunnen.
- Aantrekkelijke voorzieningen geven de stijlzoeker actie: waterspeelplaats, zwemplek, klimbos, speelbos, boomkroonpad, trimparcours en de kinderboerderij. Een themaroute of natuurlezing vinden zij bovengemiddeld interessant. Ook georganiseerde activiteiten vinden zij leuk. Liever niet: een rustplaats, picknickbankje.
- Stijlzoekers gaan graag met kinderen de natuur in. Niet voor niks gaan ze ook graag naar een speel- of klimbos. Als er kinderen mee zijn dan passen ze de activiteiten en routes daar ook op aan.

Bron: www.leefstijlvinder.nl