



Stichting **Wandelnet**
Postbus 846, 3800 AV Amersfoort
tel. 033-4653660; fax: 033-4654377

KWALITEITSCRITERIA WANDELNET

Wandelnet is het coördinatiepunt voor het ontwikkelen van doorgaande wandelroutes in Nederland. De wandelroutes zijn wit/rood® of geel/rood® gemarkeerd.

In 1999 heeft Wandelnet een project 'Kwaliteitsmeting LAW's' uitgevoerd met het doel: "het ontwikkelen van een instrument waarmee de basiskwaliteiten van een Lange-Afstand-Wandelpad in beeld kunnen worden gebracht, teneinde uitspraken te kunnen doen over eventueel wenselijke verbeteringen in de routetracering."

I. Kwaliteitscriteria

In totaal zijn 14 basiscriteria geselecteerd aan de hand waarvan de kwaliteit van een LAW-route gemeten kan worden. Deze kwaliteitsmeting is niet bedoeld om routes naast elkaar te leggen en ze daarna hoger of lager te beoordelen. Het is veeleer een goede manier om samen met de betrokken organisaties en vrijwilligers tot een optimaal Lange-Afstand-Wandelpad te komen.

Routekwaliteit

1. (on-)verhard
2. exclusiviteit voor wandelaars
3. verkeers(on-)veiligheid
4. stilte (in geluidsniveau)
5. barrières en doorsnijdingen
6. verkeersluwte
7. begaanbaarheid / fysieke toegankelijkheid

Landschapskwaliteit

8. landschappelijke aantrekkelijkheid
9. variatie naar landschap en landgebruik
10. erkende landschappelijke kwaliteit
11. gebiedseigenheid

Voorzieningenkwaliteit

12. (afstemming op) openbaar vervoer
13. mogelijkheden om te overnachten
14. mogelijkheden voor rust en bevoorrading

a. Routekwaliteit

1. Aandeel (on-)verhard

Naarmate het aantal verharde wegen in de LAW-route geringer is, is de belevingswaarde en dus de kwaliteit van de route groter. Het wandelen over onverharde paden wordt door

veel wandelaars als een belangrijk kwaliteitsaspect gezien. In veel delen van Nederland, zijn onverharde paden helaas schaars en de onverharde paden die er zijn, zijn dikwijls niet toegankelijk voor wandelaars.

2. Exclusiviteit voor wandelaars

Naarmate er minder andere verkeersdeelnemers gebruik maken van de wegen en paden op de LAW-route stijgt de belevingswaarde en dus de kwaliteit. De exclusiviteit lijkt voor LAW-wandelaars één van de belangrijkste kwaliteitsaspecten.

Per traject is vastgesteld welk deel van de route alleen voor voetgangers toegankelijk is en welk deel ook voor andere gebruikers. Bij gebruik van een zandweg wordt dit beoordeeld als exclusief voor wandelaars, al rijdt er wellicht wel eens een auto of fietser. Bij medegebruik van een fietspad wordt een recreatief fietspad (met een eigen tracé) bedoeld. Voor utilitaire fietspaden en fietsstroken, overwegend langs verharde wegen wordt het medegebruik als wandelaar gezien als medegebruik van een weg voor overig verkeer.

3. Verkeers(on-)veiligheid op de route

Naarmate het aantal verkeersonveilige situaties waarmee de wandelaar van een LAW kan worden geconfronteerd geringer is, is de (potentiële) belevingswaarde groter. Daarbij wordt gekeken naar het aandeel van de trajectroute in kilometers waarbij wandelaars lopen op drukke wegen/fietspaden en waarbij de situatie voor de wandelaars een verhoogd risico met zich meebrengt. Ook wordt er gekeken naar het aantal situaties op de trajectroute waarbij wandelaars drukke wegen of spoorwegen moeten oversteken, zonder adequate voorzieningen en met verhoogd risico.

4. Stilte

Wandelen door stedelijke gebieden betekent over het algemeen dat rekening moet worden gehouden met enige geluidsoverlast. Vooral wegen zorgen voor de nodige geluidshinder voor wandelaars, vooral ook omdat het autoverkeer intensief is en het geluid verdraagt.

Indien er gebruik is gemaakt van de indeling in wegtypes die op de Topografische Kaart 1:25.000 wordt gehanteerd moet worden aangenomen dat snelwegen en hoofdwegen voor de meeste overlast zorgen, lokale wegen voor de minste. Daarnaast is de overlast afhankelijk gesteld van de afstand tot de geluidsbron. Hoe verder van de bron, des te minder de geluidsoverlast.

5. Barrières of doorsnijdingen

Naarmate een LAW-route minder wordt doorsneden door grootschalige infrastructurele werken en industriële complexen zal de wandelaar de route positiever beoordelen.

Een barrière of doorsnijding is een belangrijk knelpunt: een hoog risicofactor voor het krijgen van een ongeval. Tevens kunnen we ook visueel als hinderlijk worden ervaren: een barrière in de belevingswereld van de wandelaar.

6. Verkeersluwte

Auto en wandelaar verdragen elkaar niet op de weg. Naast de veiligheidsrisico's die een wandelaar loopt wordt verkeerslawaaï als hinderlijk ervaren. Bovendien beïnvloedt verkeersdruk en -luwte de beleving en rust van de wandelaar sterk.

7. Begaanbaarheid / fysieke toegankelijkheid

Helaas zijn er ook in Nederland nog veel gebieden gesloten of fysiek niet toegankelijk gemaakt. De laatste decennia zijn een aantal grote natuurorganisaties in Nederland druk doende geweest met het openen en/of weer toegankelijk maken van een groot aantal natuurgebieden in ons land. Een LAW kan daar een reden toe zijn of een zet in de goede richting geven. Nieuwe gebieden die worden ontsloten vormen een belangrijke meerwaarde voor de wandelaar.

b. landschapskwaliteit

8. Landschappelijke aantrekkelijkheid

Vaak wordt maar één aspect voor landschappelijke aantrekkelijkheid gebruikt, namelijk het aandeel bos- en natuurgebied langs de route. Wanneer alleen dit criterium wordt gehanteerd op het Marskramerpad tussen Breukelen en Leiden valt de score zeer slecht uit. Er is geen bos langs de route en het aantal natuurgebieden is op één hand te tellen. Toch kan het weidelandschap waardoor gelopen wordt niet als onaantrekkelijk getypeerd worden. Het was dus nodig om aanvullende indicatoren te zoeken.

Besloten is om voor het criterium landschappelijke aantrekkelijkheid drie categorieën te gebruiken: landgebruik, reliëfbeleving en aandeel natuurgebied

Bij landgebruik wordt gebruik gemaakt van de landgebruiktypen die op de Topografische Kaart 1:25.000 worden onderscheiden. Bij de indeling wordt ervan uitgegaan dat 'natuurlijke' gebieden als bos, heide en duinen het aantrekkelijkst worden gevonden om in te wandelen terwijl kassengebied en industrieterreinen juist onaantrekkelijk zijn.

De weidelandschappen van het Groene Hart worden ook als aantrekkelijk aangemerkt, hoewel minder aantrekkelijk als bijvoorbeeld bos en duinen.

Uit onderzoek van de Stichting Recreatie naar de kwaliteit van wandelroutes komt reliëfbeleving als een belangrijke indicator naar voren. Het is niet voor niets dat veel mensen graag in het heuvellandschap van Zuid-Limburg wandelen. Nederland kent maar beperkte hoogteverschillen, maar waar deze aanwezig zijn, bijvoorbeeld in de vorm van dijken, wordt het wandelen over het algemeen als aantrekkelijk ervaren. Bij het onderdeel natuurgebied is gebruik gemaakt van het Handboek Natuurmonumenten van de Vereniging Natuurmonumenten.

9. Variatie naar landschap en landgebruik

Meer afwisseling in vormen van landgebruik op of om de LAW-route heeft een positieve invloed op de belevingswaarde van de LAW. Besloten is om voor het criterium variatie naar landschap en landgebruik twee indicatoren te gebruiken: openheid van het landschap en het aantal cultuurhistorische elementen

De openheid van het landschap kan een goede indicator zijn voor de belevingswaarde door wandelaars. Veel mensen zien op tegen het wandelen over paden in open landschap met eindeloze vergezichten. Besloten landschappen worden over het algemeen gekenmerkt door meer variatie in landgebruik. Bovendien leveren ze voor wandelaars voortdurend nieuwe, verrassende doorkijkjes op, hetgeen de aantrekkelijkheid ervan verhoogt. De Atlas van Nederland bevat een landschapstypenkaart waarin 167 verschillende landschapstypen onderscheiden worden. Voor iedere landschapstype wordt tevens een indicatie voor de mate van openheid gegeven. De route van het Marskramerpad 3 tussen Breukelen en Leiden voert door drie landschapstypen: Utrechts-Noordhollands veenweidegebied, Droogmakerijen Midden-Holland en het Leids veen- en watergebied. Al deze landschapstypen worden als open tot zeer open getypeerd.

Stedelijk gebied (bebouwde kom) vormt een aparte categorie. Hoewel wandelen binnen de bebouwde kom vanuit het oogpunt van landschappelijke aantrekkelijkheid minder gunstig scoort, is het vanuit het gezichtsveld van landschappelijke variatie wel aantrekkelijk. De wandelaar loopt redelijk besloten en er is van alles te zien. Zeker voor wandelroutes door open landschappen kunnen dorpen en steden van tijd tot tijd een welkome afwisseling vormen.

Het aantal verschillende cultuurhistorische elementen langs een wandelroute kan van belang zijn voor het onderwerp variatie in landschap. Hoe meer er valt te zien, hoe gevarieerder de wandeling ervaren zal worden.

10. Erkende landschappelijke kwaliteit

Het betreft de routes die liggen een gebieden die zijn aangewezen als Ecologische Hoofdstructuur of liggen in recreatief-toeristische gebieden of andere gebieden met erkende landschappelijke kwaliteit.

11. Gebiedseigenheid

Naarmate een LAW-route meer laat zien van de meest karakteristieke elementen die de identiteit van het doorkruiste gebied (de gebiedseigenheid) bepalen, heeft de route een hogere belevingswaarde voor de wandelaar. Elke route en elk gebied heeft zijn eigen kenmerken, hetgeen gebieden onderling moeilijk vergelijkbaar maakt. Wat belangrijk is voor een wandelroute is dat deze zoveel mogelijk landschapselementen bevat die wandelaars verwachten aan te treffen in het gebied waardoor gewandeld wordt.

Zo werden hoogteverschillen en het aantal kastelen/buitens als belangrijke aspecten gekozen voor het Trekvogelpad op de Utrechtse Heuvelrug. Voor het Lingepad waren dit het aantal riviergezichten en zicht op fruitteelt. Wandelaars die in het Groene Hart gaan wandelen hopen waarschijnlijk op veel paden tussen weilanden, op veel kades langs sloten en op veel molens.

c. Voorzieningenkwaliteit

12. Bereikbaarheid openbaar vervoer

Naarmate een wandelroute meer mogelijkheden biedt om gebruik te maken van het openbaar vervoer (trein, bus en treintaxi) in de omgeving, vergroot dit de gebruikswaarde. Belangrijk is dus het aantal locaties die met openbaar vervoer bereikbaar is, met als extra onderscheid of deze locaties dagelijks meer of minder dan één keer per uur bereikbaar zijn. Bovendien is belangrijk of de locaties ook in het weekeinde goed bereikbaar zijn. Uitgangspunt is een bandbreedte van 1 km vanaf de routelijn. Alles wat hierbuiten valt is niet meegenomen, omdat dit niet aanvaardbaar is voor de wandelaar.

13. Mogelijkheden om te overnachten

Naarmate de LAW-route meer mogelijkheden biedt om onderweg te overnachten verhoogt dit de gebruikswaarde en dus de kwaliteit. Van belang is dus het aantal locaties voor overnachten met logies&ontbijt (= hotel, pension en overige L&O-verschaffers) langs het traject. Uitgangspunt is een bandbreedte van 1 km vanaf de routelijn. Alles wat hierbuiten valt is niet meegenomen, omdat dit niet aanvaardbaar is voor de wandelaar. Daarnaast is het aantal locaties voor kamperen bekeken (= toeristisch kamperen, natuurkamperen, kamperen bij de boer, paalkamperen) op de trajectroute, met eveneens een bandbreedte van 1 km.

14. Mogelijkheden voor rust en bevoorrading

Naarmate de LAW-route meer mogelijkheden biedt voor rust/verteren onderweg en voor bevoorrading verhoogt dit de gebruikswaarde en dus de kwaliteit. Belangrijk is dus het aantal locaties met eet- en drinkgelegenheden op de route met een bandbreedte van 500m. Omdat de horecagelegenheden een minder belangrijke rol spelen bij de planning van de tocht, zal men minder ver om willen lopen (kost extra tijd en is extra vermoeiend), vandaar deze bandbreedte. Het werkelijke aantal adressen langs de route kan in de regel groter zijn dan het aantal dat is meegenomen in deze studie. Indien gegevens niet bekend zijn is verondersteld dat de grotere dorpen beschikken over een supermarkt.