



probos

○ *Van negeren tot accepteren*

Mountainbiken manifesteerde zich zo'n 25 jaar geleden in Nederland. De emoties bij beheerders en andere recreatiegroepen liepen vooral in de periode dat de sport sterk opkwam soms hoog op. Deze situatie is sterk verbeterd door gewenning en het feit dat mountainbikers zich beter zijn gaan gedragen. Maar nog steeds zoeken sommige beheerders naar een goede manier om hier mee om te gaan. Er is hierover het afgelopen decennium veel ervaring opgedaan. In dit Bosbericht wordt een overzicht gegeven van de stand van zaken met betrekking tot het reguleren van mountainbiken in bos en natuur. Bijzondere aandacht gaat uit naar de aanleg van mountainbikeroutes.

2014 nr. 6

Van negeren tot accepteren

Zes fases

Bij de opening van de bijna zeventig kilometer lange mountainbikeroute op landgoed Twickel hield bosbaas Gert-Jan Roelofs het publiek voor dat hij en zijn collega's door meerdere fases waren gegaan met betrekking tot mountainbiken. De eerste fase, de negerfase, startte begin jaren negentig tijdens de opkomst van het mountainbiken. Ze dachten dat het een hype was en vanzelf zou overgaan. Dit gebeurde echter niet en zo rond de millenniumwisseling ontstond de verzetfase. De openstellingsregels werden aangepast en het landgoed werd alleen nog toegankelijk voor wandelaars. Enkele jaren later kwam de desillusie (fase): "de jachtwachters konden bekeuren wat ze wilden, maar ze bleven komen". Wel gedroegen de mountainbikers zich beter, omdat steeds meer mountainbikers doorkregen dat hun gedrag een belangrijke invloed had op hun imago en daarmee op de mogelijkheden om te mountainbiken in bos- en natuurterreinen. Stichting Twickel besloot in 2003 om dit gedrag te belonen door de lokale vereniging haar naam te gunnen, de Twickeltrappers, en hen toe te staan om een toertocht te organiseren op het landgoed. Deze fase wordt door Gert-Jan Roelofs gekarakteriseerd door het bekende Engelstalige gezegde "If you can't beat them, join them". De trend van beter gedrag zette door en niet veel later vormde zich weer hoop. Er kwam een omslag in het denken over mountainbiken (omslagfase). In 2005 startte de acceptatiefase. Langzaam maar zeker was Twickel zo ver dat ze open stonden voor een vaste mountainbikeroute. Vervolgens waren bijna vijf jaren nodig om alle voorwaarden te realiseren, maar in 2010 is de mountainbikeroute op het landgoed feestelijk geopend.

De werkelijke problemen

Onderzoek wees al lange tijd uit dat het primaire probleem van mountainbiken het sociale conflict is met wandelaars (met honden) en in mindere mate met ruiters¹. Steeds meer beheerders hebben de afgelopen jaren inderdaad ingezien dat de negatieve effecten van mountainbikers op flora & fauna, cultuurhistorie en bodem inderdaad beperkt zijn en zich voornamelijk voordoen op specifieke locaties. Erosie kan bijvoorbeeld een probleem vormen wanneer mountainbikers op een helling de beschermende strooisellaag weggrijden en zo een nieuw pad vormen. Verstoring van fauna kan van toepassing zijn wanneer mountainbikers buiten de paden (o.a. wildwissels) of in rustgebieden gaan fietsen. Cultuurhistorische elementen, zoals boswallen en grafheuvels, worden nog wel eens gebruikt als technische uitdaging. Dergelijke problemen zijn vaak prima lokaal op te lossen. De sociale conflicten zijn in principe ook eenvoudig op te lossen als er respect zou zijn tussen de verschillende gebruikersgroepen en ze elkaar de benodigde ruimte gunnen, maar helaas is dat niet altijd de praktijk. Toch is er op dat vlak al het nodige verbeterd. De gedragsregels die zijn opgesteld voor mountainbikers hebben hun vruchten afgeworpen, zeker door de sociale controle binnen de mountainbikewereld. Desondanks kan het in drukbezochte gebieden, waar veel sociale conflicten voorkomen, nodig zijn om reguleringsmaatregelen te nemen.

Strategie is maatwerk

Stichting Twickel koos voor zoneren in de ruimte door de aanleg van een mountainbikeroute, maar er zijn meerdere goede strategieën om mountainbiken in goede banen te leiden. In gebieden waar mountainbikers niet of



In het Strubben Kniphorstbosch, een archeologisch reservaat, is een mountainbikeroute gebouwd. De route, die vooral bestaat uit nieuwe aangelegde singletracks, is in overleg met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en Staatsbosbeheer vooral aangelegd op geroerde gronden. Om over waardevolle karensproten te komen is door lokale mountainbikers een 'archeoduct' van eikenhout gebouwd. (foto Patrick Jansen, Probos)

nauwelijks voor problemen zorgen, wordt er door talloze terreineigenaren nog steeds voor gekozen om mountainbiken toe te staan. Soms worden dan alleen de zeer kwetsbare gebieden afgesloten. Dit is bijvoorbeeld het geval in grote natuurgebieden, zoals op de Veluwe en sommige delen van de Utrechtse Heuvelrug. Aan de andere kant kan het afsluiten van een gebied voor mountainbikers soms noodzakelijk zijn als een gebied daadwerkelijk te lijden heeft onder mountainbiken (flora/fauna/cultuurhistorie/bodem) of zeer druk bezocht is en zonerings geen optie is. Een andere optie is zoneren in de tijd, waarbij een gebied gedurende een bepaalde tijd afgesloten wordt, bijvoorbeeld tussen 12.00 en 18.00 uur wanneer er het meest gewandeld wordt. Deze strategie is vooral van belang voor gebieden die een sterke aantrekkingskracht

¹ Jansen, P.A.G., Schade en overlast door mountainbikers; perceptie of werkelijkheid, Stichting Probos, Wageningen, 2004

uitoefenen op mountainbikers en dus moeilijk te weren zijn en waar bovendien sociale conflicten het belangrijkste probleem is. Een veelvoorkomende strategie is het zoneren in de ruimte door mountainbikeroutes aan te leggen. Het is hierbij van cruciaal belang dat de route voldoende kwaliteit heeft, zodat de neiging om er van af te wijken er niet of nauwelijks is. Dit kan door creatieve oplossingen in het ontwerp en de aanleg van zogenaamde singletracks. Singletracks zijn paden van zo'n 60 cm breed die in één richting gereden worden. Ze maken handig gebruik van de bestaande hoogteverschillen en worden met een mooie flow aangelegd. Flow bereik je als je moet sturen over een bochtig pad, maar niet of nauwelijks hoeft te remmen en dus geen bruske snelheidsveranderingen hebt. Hierdoor zijn singletracks uitdagend om te rijden en dus bijzonder geschikt om mountainbikers te sturen. De oudste mountainbikeroutes, die vaak over bestaande, brede boswegen lopen, missen vaak dergelijke kwaliteiten en voldoen dan ook lang niet allemaal aan de gestelde reguleringsdoelen. Sommige van deze 'old-school' routes werken juist averechts door mountainbikers naar het gebied te trekken en vervolgens te zien dat ze er van af gaan wijken door het gebrek aan kwaliteit.

Welke strategie?

Bij de keuze voor een bepaalde strategie moet eerst goed geanalyseerd worden welke problemen moeten worden opgelost en waar deze door veroorzaakt worden. Op basis hiervan kan vervolgens de meest geschikte reguleringsstrategie gekozen worden. Wat belangrijk is bij deze keuze is om niet meer beperkingen voor mountainbiken op te leggen dan noodzakelijk is om de problemen op te lossen. Voor een effectieve regulering van

mountainbiken is het belangrijk dat er draagvlak is voor de gekozen reguleringsvorm. Anders ontstaan er kat en muisspelletjes tussen mountainbikers en toezichhouders, waar uiteindelijk iedereen door gefrustreerd raakt. Er zijn naar schatting zo'n 320.000 mountainbikers in Nederland en het toezicht is vanuit kostenoverwegingen de laatste jaren alleen maar verminderd. Het is niet goed te praten als mountainbikers zich onttrekken aan de openstellingsregels, maar het is een ongelijke strijd die niet gemakkelijk gewonnen wordt. Voor Stichting Twickel was dit de reden om een mountainbikeroute aan te leggen met als uitgangspunt om het centrale deel van het landgoed rond het kasteel te ontzien door in omringende gebieden de aanleg van nieuw gebouwde, aantrekkelijke singletracks toe te staan. Vijf jaar na de opening van de route is men nog steeds tevreden over de gekozen oplossing. Ook in andere gebieden is en wordt actief gewerkt aan het reguleren van het mountainbiken. In een bosgebied op de Veluwe gaat wellicht een proef van start met zoneren in de tijd. Hier was tot dusver mountainbiken verboden. Verder zijn in de afgelopen jaren talloze nieuwe routes geopend en momenteel wordt bijvoorbeeld in geheel Overijssel en op de Utrechtse Heuvelrug gewerkt aan een mountainbikeroutenetwerk. Soms blijven dergelijke gebieden, ondanks de aanleg van een route, geheel toegankelijk voor mountainbikers. Veel mountainbikers blijken namelijk toch op de (aantrekkelijke) route te blijven, waardoor de druk op de rest van het gebied op een acceptabel niveau blijft.

Duurzame mountainbikeroutes

Na het uitvoeren van de studie naar de effecten van mountainbiken was de bouw van de route op landgoed Twickel voor Stichting



In toenemende mate worden mountainbikeroutes niet alleen gebouwd in natuurgebieden, maar bijvoorbeeld ook op wegtaluds, riviertaluds, bedrijventerreinen, groenstroken en afgedekte vuilstorten. Zo is er op de afgedekte vuilstort bij Winterswijk een zeer aantrekkelijke route gebouwd met veel hoogtemeters. (foto Patrick Jansen, Probos)

Probos een belangrijk praktijkexperiment om de nieuwste routebouwtechnieken in de praktijk te brengen. Het bleek ook een belangrijk voorbeeldproject, want vele beheerders, mountainbikers, bestuurders en beleidsambtenaren hebben de route bezocht en zich er door laten inspireren. Dit heeft niet alleen talloze nieuwe routes opgeleverd, maar de kennis over het bouwen van duurzame mountainbikeroutes is ook sterk toegenomen. Een duurzame mountainbikeroute moet aan de volgende criteria voldoen:

- geen of minimale schade aan bodem, aardkundige waarden, erfgoed en flora;
- geen of minimale overlast voor dieren en andere bosbezoekers;
- gebouwd en beheerd met hulp van vrijwilligers (mountainbikers);
- mooi, veilig én uitdagend voor mountainbikers;
- gebouwd met verantwoorde, natuurlijke materialen.



Momenteel worden lokale mountainbikers vrijwel standaard betrokken bij de aanleg en het onderhoud van routes. In toenemende mate wordt dit contractueel vastgelegd. Hierdoor neemt het verantwoordelijkheidsgevoel toe (het wordt *hún* route), hetgeen van belang is voor de instandhouding van de route en het naleven van de gedragsregels.

New school trail building

De route op landgoed Twickel was de eerste route in Nederland waar grootschalig gebruik werd gemaakt van de bouw van zogenaamde singletracks ('new-school'). Singletracks zijn ongeveer zestig centimeter brede paden die voor eenrichtingsverkeer bedoeld zijn. Ze worden flowy (bochtig) aangelegd, zodat er volop gestuurd moet worden, maar niet of nauwelijks geremd. Deze singletracks roepen het mountainbikegevoel op waar velen naar op zoek zijn en zijn dan ook zeer populair. De aanleg is simpel. Alleen de vegetatie- of strooisellaag wordt verwijderd en, indien nodig, wordt extra zand of een semi-verharding aangebracht. Bomen worden nooit verwijderd, maar juist gebruikt als 'anchors', d.w.z. steunpunten voor het bepalen van de flow.

Kwetsbare en drukbezocht gebieden kunnen in de ontwerpfase worden ontweken. Tijdens het uitvlaggen (uitzetten van het tracé met kleine vlaggetjes) van de singletracks wordt vervolgens gelet op een groot aantal factoren, zoals kwetsbare bodems (watererosie, mul/modderig rijden), waardevolle flora, burchten, mierenhopen, nestbomen, historisch erfgoed, dik dood hout en dergelijke. Het is van belang dat de persoon die de route uitvlagt over voldoende kennis beschikt om deze elementen te kunnen herkennen.

Een groot voordeel van singletrack is dat er weinig ruimte nodig is. Een smalle strook bos kan een prima singletrack opleveren en daar kan bij het ontwerp van een new-school route dankbaar gebruik van worden gemaakt. De meest uitdagende en best gewaardeerde singletrack op de route van Twickel ligt zo bijvoorbeeld op het hoge talud van de snelweg A1. In andere routes liggen ze in smalle groenstroken, op walletjes, (water)wegtaluds en dergelijke. Hierdoor kunnen ook aantrekkelijke mountainbikeroutes worden aangelegd zonder altijd dwars door bos- en natuurgebieden te gaan.

Veilig en aansprakelijkheid

Mountainbiken is een risicosport. Dat wil zeggen dat risico's inherent zijn aan de sport. Een foutje of overmoedigheid wordt snel afgestraft en het is dan ook niet verwonderlijk dat er regelmatig sprake is van schade of letsel. Toch is er nauwelijks jurisprudentie rondom mountainbiken. Mountainbikers leggen de schuld dus blijkbaar veelal bij zichzelf neer. Toch is het belangrijk om bij de aanleg en het onderhoud van een mountainbikeroute bewust aandacht te (laten) besteden aan veiligheid. Dit begint er mee dat vooraf een doelgroep wordt gekozen en dat op basis hiervan een bepaald techniekniveau wordt bepaald. Voor de meeste routes zal gelden dat een route voor iedereen veilig bereden moet kunnen worden en dat risico's alleen mogen ontstaan als een mountainbiker daar zelf voor kiest door een bepaalde lijn te rijden of harder te gaan fietsen op een technische sectie. Vervolgens moeten door een logisch ontwerp en aanleg vermijdbare risico's worden voorkomen of verminderd. Denk hierbij bijvoorbeeld aan kruisingen met fietspaden of wegen. Technische hindernissen kunnen



De aanleg van singletracks omhelst veelal alleen het verwijderen van de strooisel- en/of vegetatielaag. Soms wordt er zand gepuut om het pad minder kwetsbaar te maken voor modderig rijden. Alleen in extreem natte gebieden wordt een semi-verharding van bijvoorbeeld gralux of menggranulaat aangebracht. (foto Patrick Jansen, Probos)

worden aangegeven met behulp van kleine verkeersborden die te vinden zijn in de, mede door Stichting Probos ontwikkelde, standaardbeording voor mountainbikeroutes. Het is belangrijk om schriftelijk vast te leggen wat de risico's zijn van de mountainbikesport en de betreffende route en welke maatregelen zijn genomen om deze tot een aanvaardbaar niveau terug te brengen. Bij het beheer is het ook verstandig om bewust met veiligheid om te gaan en regelmatig een inspectie uit te (laten) voeren en de resultaten hiervan in een logboek vast te leggen. Het zijn veelal lokale mountainbikers die deze taak uitvoeren. Uiteraard moeten gesignaleerde veiligheidsrisico's direct verholpen worden. Een dergelijke werkwijze zorgt er niet alleen voor dat de route veilig is voor de doelgroep, maar ook dat de aansprakelijkheidsrisico's lager worden.

Patrick Jansen

Met dank aan Gert-Jan Roelofs, Stichting Twickel