

Stichting MTB Routenetwerk Rijk van Nijmegen

PROJECTPLAN

'MOUNTAINBIKE ROUTENETWERK RIJK VAN NIJMEGEN'

1 Inleiding

In het Rijk van Nijmegen (RvN) liggen twee mountainbikeroutes van in totaal 42 kilometer (18 en 24 km) die lang geleden zijn aangelegd. Het zijn zogenaamde 'old-school' mountainbikeroutes, waarbij gebruik is gemaakt van bestaande paden maar waarin de nieuwste inzichten op het gebied van routebouw niet zijn verwerkt. Gevolg is dat op sommige plaatsen in de route erosie optreedt en op weer andere plaatsen het zeer modderig wordt. Dit heeft tot breed uitgereden paden geleid van soms wel 10 meter breed. Dit is onwenselijk voor de terreineigenaren, maar ook voor mountainbikers. Een ander nadeel van een 'old-school' route is dat de regulerende en faciliterende werking niet optimaal is. Voor de terreineigenaren is het belangrijk dat mountainbikers zoveel mogelijk gebruik maken van de route, zodat de druk op andere terreindelen laag is of zelfs nihil (afhankelijk van openstellingsbeleid). Een flinke kwaliteitsverbetering is dringend noodzakelijk.

Dat de route qua regulering niet optimaal functioneert kan worden aangetoond met Strava Heatmaps. In figuur 1 en 2 zijn de Strava-heatmap van het Rijk van Nijmegen weergegeven. Mountainbikers die met deze app rijden laten elk een lijn achter op Strava-heatmaps. Hoe meer mensen er over een bepaald pad gaan, des te breder de lijn. Op deze kaart zijn de mountainbikeroutes er nog wel uit te halen, maar ook is opvallend hoeveel er buiten de route wordt gefietst. Wielrenners maken ook gebruik van Strava, dus ook de verharde wegen zijn duidelijk zichtbaar, maar het gaat in dit geval uitsluitend om de onverharde paden.

De faciliterende werking van de routes blijkt gering, waardoor ze niet optimaal bijdragen aan de lokale economie. De route staat weliswaar nog 45^e van in totaal 174 gewaardeerde routes op www.mtbroutes.nl, maar gezien de grote lengte van de route en de hoogteverschillen in dit zeer aantrekkelijke gebied zou de klassering eigenlijk veel hoger moeten staan. De 'new school' routes op de Utrechtse Heuvelrug staan bijvoorbeeld zonder uitzondering in de top 15. Dit moet met het terrein van het Rijk van Nijmegen ook haalbaar zijn.

Mountainbike club Licht Verzet (Nijmegen) heeft samen met TC De Pedaleurs (Malden) via het Beheeroverleg MTB route Rijk van Nijmegen aangeklopt bij Staatsbosbeheer en Natuurmonumenten om voor te stellen de bestaande mountainbikeroutes te upgraden naar 'new school' mountainbikeroutes. Hier is positief op gereageerd. De toeristisch, economische waarde neemt hierdoor toe, zeker als recreatieondernemers het mountainbikeroutenetwerk gaan aangrijpen om hier producten en diensten voor te ontwikkelen. Maar voor Staatsbosbeheer en Natuurmonumenten is belangrijk dat een goed ontworpen en gebouwde mountainbikeroute een beter regulerend vermogen heeft. Zo'n route concentreert mountainbikers beter op de mountainbikeroutes. Dit is vooral het gevolg van het bouwen van nieuwe singletracks: smalle, slingerende paden die speciaal met het oog op mountainbiken worden gebouwd.

Dergelijke singletracks hebben meerdere voordelen (zie kader 'De voordelen van nieuw gebouwde singletracks'). Een belangrijk voordeel is dat routes met goed gebouwde singletracks hoog worden gewaardeerd door mountainbikers, vooral als de 'flow' goed is en

er optimaal gebruik wordt gemaakt van de beschikbare hoogteverschillen. Uit ervaring blijkt dat de overlast voor andere bosgebruikers zeer beperkt is. Bovendien worden de mountainbikepaden uitsluitend op locaties gebouwd waar geen schade optreedt aan flora, fauna, erfgoed e.d.

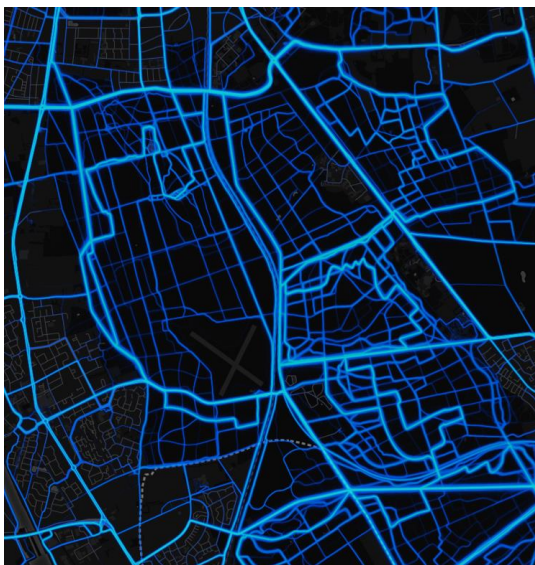
Een goed ontworpen en gebouwde route heeft dus een aantal voordelen:

- **Regulering:** Een groot deel van het mountainbiken wordt geconcentreerd op de route, die met zorg voor flora & fauna, bodem, cultuurhistorie, andere recreanten en aardkundige waarden is aangelegd. Hierdoor neem de druk buiten de route en op de daar aanwezige waarden af.
- **Facilitering:** Een positieve invloed op de regionale vrijetijdseconomie (recreatie en toerisme).
- **Gezondheid:** Een positieve invloed op de sportparticipatie en daarmee de gezondheid van de (lokale) bevolking.

Tallose routes laten zien dat deze voordelen ook echt behaald worden. In dit projectplan wordt beschreven wat er voor nodig is om dit ook voor het mountainbiken in het Rijk van Nijmegen te realiseren. Er liggen nu twee routes, die op bijvoorbeeld www.mtbroutes.nl als één route worden gezien. Het is veel beter om een netwerk van meerdere kleine routes te maken, omdat mountainbikers dan meer keuzemogelijkheden hebben en de route ook aantrekkelijk wordt voor beginners en kinderen (die 18km te veel vinden).

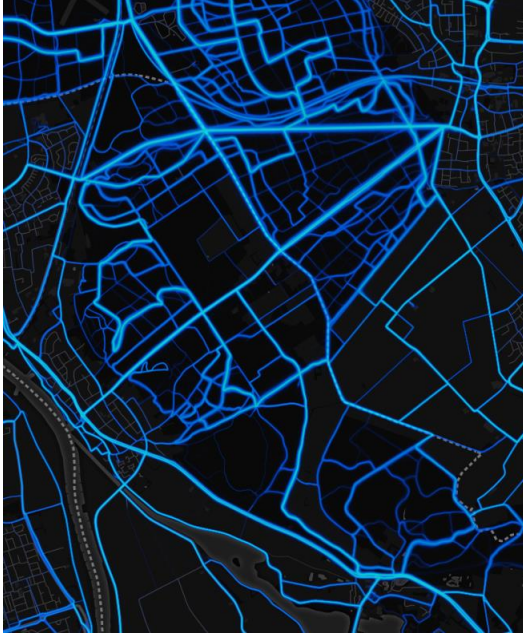
Figuur 1

Strava heatmap van het gebied van de noordelijke route in het Rijk van Nijmegen (12-10-2016)



Figuur 2

Strava heatmap van het gebied van de zuidelijke route in het Rijk van Nijmegen (12-10-2016)



Kader 'De voordelen van nieuw gebouwde singletracks'

Singletracks zijn paden van ongeveer 80 cm breed die in één richting worden bereiden. De aanleg van singletracks heeft belangrijke voordelen voor zowel terreinbeheerders als mountainbikers:

- Singletracks zijn zeer aantrekkelijk om op te biken. Dit is niet alleen een voordeel voor mountainbikers, maar het zorgt ook dat de neiging om ervan af te wijken niet bijzonder groot is. Hiermee neemt het regulerende karakter van een route toe. Zeker als ze gebouwd worden in gebieden die zich ervoor lenen is dit een groot voordeel voor terreinbeheerders.
- Door de aanleg van singletracks wordt het primaire probleem van mountainbiken opgelost, namelijk de conflicten met andere gebruikersgroepen, zoals wandelaars en ruiters. Mountainbikepaden worden immers gescheiden van andere paden.
- Door een uitgekiend ontwerp kunnen mountainbikers gefaciliteerd worden in gebieden waar niet of nauwelijks kwetsbare ecologische, cultuurhistorische of aardkundige waarden liggen.
- Een ander voordeel is dat ze veel gemakkelijker (voor vrijwilligers) te onderhouden zijn dan bestaande paden in verband met de geringe breedte.
- De snelheid ligt vaak lager dan bij bestaande paden. Dit heeft als bijkomend voordeel dat de actieradius van mountainbikers afneemt.

2 Onderhoud

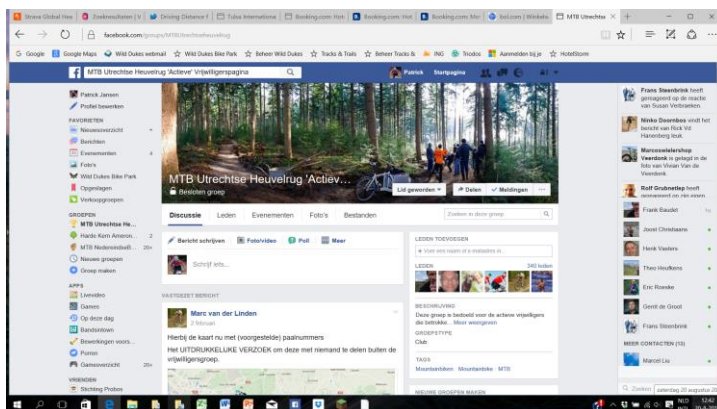
Het professioneel en deskundig aanleggen van een mountainbikeroute beperkt de hoeveelheid onderhoud die nodig is om de route in orde te houden. De meest voorkomende werkzaamheden zijn gericht op het voorkomen van modderig rijden en het maaien van vegetatie.

Vrijwel alle mountainbikeroutes in Nederland worden onderhouden door vrijwillige mountainbikers, al dan niet met ondersteuning van een recreatieschap, gemeente o.i.d. Het is erg belangrijk om lokale mountainbikeverenigingen en niet-georganiseerde mountainbikers al in een vroeg stadium te betrekken bij het project. Niet-georganiseerde mountainbikers spelen een vaak minstens zo grote rol in het onderhoud dan leden van verenigingen. Vaak wordt een voorlichtingsbijeenkomst georganiseerd om de niet-georganiseerde mountainbikers bij het project te betrekken. Uiteraard is dit ook een goed moment om de individuele leden van verenigingen op de hoogte te brengen van het project en ze te betrekken bij de aanleg en het onderhoud.

De ervaring leert dat het overgrote deel van het onderhoudswerk bij mountainbikeroutes kan worden uitgevoerd door vrijwilligers, maar dat er zo nu en dan een minikraan moet worden ingehuurd en in uitzonderingsgevallen materiaal moet worden gekocht, zoals leemhoudend zand, gralux (leemgrindmengsel) o.i.d. Hier is maximaal enkele duizenden euro's per jaar voor nodig. Op drie plekken in Nederland is het noodzakelijk om een vergunning te kopen om op een mountainbikeroute te mogen rijden (Waterleidingduinen PWN, drie routes Natuurmonumenten, mountainbikeroutenetwerk Utrechtse Heuvelrug). De opbrengsten worden dan o.a. gebruikt om deze kosten te dekken. Op andere plekken wordt dit onderhoudsgeld betaald door de gemeente, recreatieschap o.i.d. en op weer andere plekken door sponsors. Op de Noord-Veluwe is recent bijvoorbeeld besloten om gebruik te maken van de laatste optie. Deze strategie zou ook voor het routenetwerk Rijk van Nijmegen gebruikt kunnen worden. In dit project wordt, in samenspraak met betrokkenen, een aanzet gegeven voor een onderhoudsstrategie voor de mountainbikeroute.

De betrokken gemeenten hebben waarschijnlijk een vrijwilligersverzekering. Daarnaast hebben KNWU clubs via de KNWU koepel een vrijwilligersverzekering. Het is belangrijk om ervoor te zorgen dat deze ook van toepassing is op de vrijwilligers die meehelpen met de bouw en het onderhoud van de mountainbikeroute. Vrijwilligers mogen bij het onderhoud van mountainbikeroutes normaal gesproken alleen met handgereedschap werken. Een aantal handgereedschappen wordt vaak vanuit het project voorzien en soms bijvoorbeeld een bosmaaier of maaimachine (alleen te bedienen door getrainde personen!). Bij de aanleg en onderhoud heeft een speciale facebookpagina voor vrijwilligers zich op talloze nieuwe routes bewezen (figuur 3). Hier worden mountainbikers geïnformeerd over de stand van zaken en uit te voeren werkzaamheden, maar ook geïnspireerd om zelf een bijdrage te leveren aan aanleg en onderhoud. In het geval van de Utrechtse Heuvelrug zijn er drie facebookpagina's. Een voor iedereen, één die uitsluitend gericht is op actieve vrijwilligers (besloten groep) en één voor een selecte groep coördinatoren van de onderhoudsteams (besloten groep).

Figuur 3
Facebookpagina voor actieve vrijwilligers op het mountainbikeroutenetwerk Utrechtse Heuvelrug



3 Economie van de route

De laatste telling heeft uitgewezen dat er ongeveer 320.000 mountainbikers zijn die minimaal éénmaal per week fietsen. De hoeveelheid mensen die zo nu en dan mountainbiken is ook zeer groot, maar cijfers ontbreken. Mountainbikers reizen veel om op mooie plekken goede routes te kunnen fietsen. Dit kunnen zowel dagtochten zijn, maar ook bestemmingen voor weekenden of (korte) vakanties laten ze mede afhangen van de mountainbikemogelijkheden. Er is niet bekend hoeveel mountainbikers aan hun activiteit besteden, maar er is recent door

de Nederlandse Toer Fiets Unie wel onderzocht wat fietssporters (mountainbike en wielrennen) besteden. Een conservatieve schatting kwam hierbij uit op bijna een half miljard euro.

Een hooggewaardeerde route trekt grote groepen mountainbikers (zonder dat dit ten koste gaat van aspecten als flora & fauna, cultuurhistorie, andere recreanten e.d.) en dit kan uiteraard gebruikt worden om de lokale economie en werkgelegenheid te ondersteunen, bijvoorbeeld in de horeca, maar ook in de buitensportsector (clinics, trainingen e.d.). Als natuurorganisaties dit slim aanpakken kunnen zij uiteraard zelf ook financieel profiteren. Voor zowel de doelgroep vrijetijdsondernemers als natuurorganisaties geldt echter dat dit geen vanzelfsprekendheid is. Er zijn de afgelopen jaren vele mountainbikeroutes in Nederland gebouwd die grote groepen mountainbikers trekken. Toch zijn er maar enkele voorbeelden van ondernemers die hier succesvol op inspelen. Zo heeft een pannenkoekenhuis in Zeist bijvoorbeeld zijn openingstijden verruimd om in de kunnen spelen op de doelgroep mountainbikers en is een hotel-restaurant in Oostvoorne douches, fietshuur, clinics en arrangementen aan gaan bieden.

Om vrijetijdsondernemers en natuurorganisaties te informeren en te stimuleren gebruik te gaan maken van de economie van buitensporters heeft Patrick Jansen bij Stichting Probos in het voorjaar van 2015 een succesvolle conferentie georganiseerd op Papendal in samenwerking met onder andere de NTFU en KNHS. Als de gemeentes Nijmegen, Berg en Dal, Heumen en Mook/Middelmeer een stimulerende rol zouden willen vervullen met het oog op de lokale economie en werkgelegenheid, dan zou het nuttig kunnen zijn om vrijetijdsondernemers (en eventueel natuurorganisaties) uit te nodigen voor een evenement in de aanloop naar de bouw van het mountainbikeroutenetwerk.

4 Werkwijze

De werkwijze bij de aanleg of upgrade van een route volgen de stappen die uitgevoerd moeten worden binnen vier fases:

- Ontwerpfase
- Administratieve fase
- Communicatiefase
- Uitvoeringsfase

4.1 Ontwerpfase

Interviews terreineigenaren

In de eerste fase vinden interviews plaats met de grote terreinbeheerders om een idee te krijgen van de ruimte die ze zullen bieden voor de bouw van een mountainbikeroutenetwerk. Er hebben al gesprekken en een excursie naar de Utrechtse Heuvelrug plaats gevonden met de beheerders van Staatsbosbeheer en Natuurmonumenten. Deze organisaties werken samen met vier fietsclubs in RvN en twee horeca ondernemers in het Beheeroverleg MTB route Rijk van Nijmegen (RvN) en staan positief tegenover het verbeteren van de routes. In een later stadium zal ook met andere terreineigenaren gesproken moeten worden, zoals particuliere landgoedeigenaren.

Uitwerken concept-ontwerp

Voor het gehele gebied zullen routes ontwikkeld moeten worden met verbindingen, zodat er een netwerk ontstaat. De bestaande routes worden als uitgangspunt genomen. Dit gebeurt met name op basis van de gebiedskennis van vrijwilligers, AHN-kaarten, gegevens over flora/fauna/cultuurhistorie/terreingebruik en terreinverkenningen.

Vaststellen definitief ontwerp

Het concept-ontwerp wordt individueel voorgelegd aan de terreineigenaren/-beheerders. Als bepaalde tracés niet worden goedgekeurd dienen alternatieven uitgewerkt te worden. Dit gaat door totdat een tracé is ontwikkeld dat op toestemming kan rekenen van alle terreineigenaren/-beheerders. Hiervoor zijn vaak meerdere contactmomenten (gesprekken, mail, telefonisch) met de verschillende terreineigenaren noodzakelijk. In het ontwerp worden bestaande paden en nieuw te bouwen singletracks vastgelegd. Voor nieuw te bouwen singletracks zullen zoekgebieden worden vastgelegd. Bij de aanwijzing van zoekzones voor nieuw te bouwen singletracks wordt met een groot aantal waarden rekening gehouden (flora & fauna, cultuurhistorie, aardkundige waarden, andere recreanten e.d.) om de impact tot een minimum te beperken. Zoals gezegd wordt rekening gehouden met de inpassing in een toekomstig routenetwerk en worden aanrijroutes meegenomen in dit plan. Veiligheid speelt een belangrijke rol in het ontwerp. Zo worden bijvoorbeeld gevaarlijke kruisingen voorkomen.

4.2 Administratieve fase

Contracten

Het kan verstandig zijn om een aantal afspraken tussen gemeente, vereniging(en) en terreineigenaren schriftelijk vast te leggen.

Vergunningen en ontheffingen

In deze fase worden vergunningen en ontheffingen aangevraagd, bijvoorbeeld voor wat betreft de Wet Ruimtelijke Ordening (Omgevingsvergunning), Flora- en faunawet (ontheffing), Natuurbeschermingswet (N2000) en Waterwet. Ook zullen zo nodig klicmeldingen gedaan moeten worden voor ondergrondse kabels.

4.3 Communicatiefase

Voorlichting naar en werven van vrijwilligers

Mountainbikers zijn gewend om vrijwilligerswerk uit te voeren aan mountainbikeroutes.

Vrijwel alle routes in Nederland worden (deels) onderhouden door vrijwilligers.

Mountainbikers zullen een belangrijke rol kunnen vervullen bij aanleg en onderhoud.

Mountainbike club Licht Verzet en TC De Pedaleurs zijn initiatiefnemer voor dit project maar weten zich gesteund door de andere fietsclubs in het beheeroverleg RvN. Om potentiële vrijwilligers, zowel leden van de vereniging als ongebonden mountainbikers, op de hoogte te brengen van de plannen en hen te interesseren om vrijwilligerswerk uit te voeren, zal een voorlichtingsavond worden georganiseerd. In het ideale geval melden zich personen die als coördinator op wil treden voor het vrijwilligerswerk en iemand die de communicatie (website, facebookpagina) op zich wil nemen.

Inmiddels hebben na een oproep ca 80 leden en niet-leden van deze clubs zich aangemeld om een bijdrage te leveren aan de werkzaamheden. Daarnaast zijn twee Licht Verzet leden bereid op te treden voor planning en coördinatie van vrijwilligerswerk en communicatie.

Uiteraard zal ook het potentieel van anderen op een voorlichtingsavond worden aangesproken.

Vrijtidsondernemers

Het stimuleren van de lokale economie en werkgelegenheid kan één van de doelstellingen van dit project zijn. De ervaring laat zien dat het geen vanzelfsprekendheid is dat lokale ondernemers een mountainbikeroute ook oppakken voor bijvoorbeeld het ontwikkelen van nieuwe toeristische producten. Vaak is het noodzakelijk om ondernemers van informatie te voorzien en ze te inspireren om gebruik te maken van de economie van mountainbiken. Hiervoor zou een voorlichtingsbijeenkomst kunnen worden georganiseerd.

In het Beheeroverleg RvN participeren twee horeca ondernemers, maar dat is zeker voor uitbreiding vatbaar.

4.4 Uitvoeringsfase

Uitvlaggen

Als de terreineigenaar dit wil kan hij de uitgevlagde tracés voor de uitvoering nog controleren, zodat er geen misverstanden kunnen bestaan. Bij het vlaggen wordt ook op detailniveau rekening gehouden met belangrijke waarden. Bovendien worden allerlei routebouwtechnieken gebruikt om te voorkomen dat de route modderig of mul wordt (rolling grade dips, outslope, grade reversals etc.) en ervoor te zorgen dat de route aantrekkelijk wordt om op te biken (flow, kuipbochten etc.). Veiligheid speelt een belangrijke rol bij het uitvlaggen.

Snoeien

Er worden geen bomen gekapt en struiken worden alleen verwijderd als er geen mogelijkheden zijn om er omheen te gaan. Wel worden uitstekende takken en gevaarlijke dode bomen en takken verwijderd. Dit werk gebeurt in principe door vrijwilligers. Het kappen van dode bomen wordt overigens zoveel mogelijke voorkomen met het oog op de grote bijdrage van dode bomen aan de biodiversiteit. Vrijwilligers mogen alleen met een motorkettingzaag werken als ze hiervoor voldoende gekwalificeerd zijn. Voor de uitvoering moet onderzocht worden of de gemeenten en/of clubs een vrijwilligersverzekering hebben.

Aanleg

Na het snoeiwerk wordt de singletrack aangelegd met een minikraan. Hierbij wordt alleen de strooisel- en vegetatielaag verwijderd. Zo nodig worden watervangers gegraven en/of zand geput om modderig rijden te voorkomen. Het is erg belangrijk om op de minerale bodem te biken, omdat strooisel vocht vasthoudt en snel tot modderige omstandigheden leidt. Indien bij voorbaat redelijk duidelijk is dat met deze maatregelen geen stabiele bovenlaag ontstaat (gevaar voor modderig rijden) dan wordt, in overleg met de terreineigenaar, leemhoudend zand aangebracht of een semi-verharding van betongranulaat of gralux. In het geval er waterlopen overgestoken dienen te worden, dan kunnen vrijwilligers eenvoudige houten bruggen bouwen, mits de overspanning niet te groot wordt. Ook kunnen duikers worden gebruikt.

Vlakken

Als de minikraan klaar is, is de bovenlaag mul en hobbelig en steken er wortels uit. Om het pad zo snel mogelijk goed berijdbaar te krijgen en snel een stabiele bovenlaag te creëren worden wortels weggehaald en wordt de bovenlaag gevlakt en aangetrild/gestampt door vrijwilligers. Daarmee is de route berijdbaar.

Bebording

Bebording is niet alleen van belang om de route te bepijlen, maar ook om mountainbikers te waarschuwen voor mogelijke risico's. Routes e.d. De eikenhouten palen (10x10x130 cm) met bordjes worden geplaatst door vrijwilligers.

Veiligheidsprofiel

Na de afronding van de route zal een laatste veiligheidscheck worden gedaan. Veiligheid speelt een belangrijke rol bij het ontwerp en de uitvoering. Op basis van deze veiligheidscheck wordt een veiligheidsprofiel opgesteld van de route. Hierin worden de risico's van de mountainbikesport beschreven (risicosport!), wordt beschreven hoe dat tot uitdrukking kwam en komt in de route en wat er aan gedaan is om deze risico's tot een aanvaardbaar niveau terug te brengen. Hiermee kan worden bewezen dat er alles aan gedaan is om de route veilig te maken, uiteraard zonder dat dit ten koste gaat van het wezen van de mountainbikesport.

Onderhoud

Door de route met state-of-the-art routebouwtechnieken aan te leggen wordt de onderhoudsgevoeligheid sterk verlaagd, maar onderhoud is altijd nodig. In de vorige fasen

worden alleen aanvullende maatregelen genomen voor modderig of mul rijden als al bij voorbaat duidelijk is dat dit op gaat treden. In gevallen waarin dat niet bij voorbaat volledig duidelijk is, wordt in eerste instantie niet geïnvesteerd in aanvullende maatregelen. Na openstelling van de route wordt gemonitord waar zich precies problemen voordoen. Zo kan gericht geïnvesteerd worden in aanvullende maatregelen. Deze tweede-fase-aanpak heeft zich bewezen als de meest kostenefficiënte aanlegmethoden, omdat alleen extra geïnvesteerd wordt op plekken waar dat noodzakelijk is. De aanlegfase wordt daarom ongeveer een half jaar na de opening afgesloten.

De **huidige onderhoudssystematiek** vanuit het Beheeroverleg RvN voorziet in een bijdrage van 1 euro per deelnemer aan wedstrijden, tochten ed. Zo is sinds 2014 jaarlijks ca €7.000 a 8.000 per jaar opgehaald waarmee het onderhoud tot nu toe een sluitend geheel blijkt. De verwachting is dat de onderhoudskosten per km zullen dalen door de toe te passen bouwtechniek en bijbehorende terreinmaatregelen. Mocht dat tegenvallen en aanvullende funding vereist zijn staan bruikbare opties ter beschikking voor een jaarlijkse bijdrage door sponsors (bedrijven incl horeca), invoeren van een vignet systeem dan wel giften van routegebruikers (crowdsponsoring).