

Bijlage 6 Werkwijze aanleg

WERKWIJZE BIJ DE BOUW VAN EEN MOUNTAINBIKEROUTE

Moderne mountainbikeroutes bieden talloze voordelen op het gebied van ecologie, cultuurhistorie en beleving. Voorwaarde is dan wel dat de route met voldoende zorgvuldigheid en deskundigheid wordt ontworpen en gebouwd. Hoe gaat dit in zijn werk? Bij het ontwerp en bouw van een mountainbikeroute wordt rekening gehouden met allerlei aspecten, zoals cultuurhistorie, flora & fauna, bosgebruik en verschillende recreatiegroepen.

1. Het proces start met het in kaart brengen van zogenaamde no-go areas in samenwerking met terreineigenaren. Dat zijn gebieden die veelal om ecologische of sociale redenen ontzien moeten worden en waar dus geen ruimte wordt geboden voor een mountainbikeroute. Dit kunnen bijvoorbeeld leefgebieden van kwetsbare soorten zijn, druk bezochte gebieden of gebieden met kwetsbare erfgoed. Deze stap is op te vatten als een toets op landschapsniveau.
2. Op basis van de resultaten uit stap 1, kaartstudies en veldverkenningen wordt een eerste concept-ontwerp gemaakt. Indien aanwezig wordt hierbij bijvoorbeeld gebruik gemaakt van kaarten met routenetwerken, overzichtskaarten flora en fauna, historische topografische kaarten, AHN en beleidskaarten (bijvoorbeeld NNN, N2000). De singletracks worden hierbij vastgelegd op basis van zoekgebieden van grofweg 30 meter. Dit ontwerp wordt gemaakt door Patrick Jansen van Tracks & Trails die een uitgebreide staat van dienst heeft op het gebied van bosbeheer, bos ecologie, cultuurhistorie, recreatie en routebouw.
3. Deze concept-route wordt voorgelegd aan de grondeigenaren. Zeker bij grotere organisaties worden hierbij vaak meerdere personen betrokken, waaronder beheerders en ecologen. Zij beoordelen het concept-ontwerp op basis van hun kennis van het gebied. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om kwetsbare vegetatie en belangrijke fourageer- en voortplantingsgebieden. Deze stap is op te vatten als een ecologische toets op perceelniveau.
4. Sommige terreineigenaren werken mee en sommige niet. In het laatste geval moet een alternatief gezocht worden. Dit proces herhaalt zich tot een route is ontworpen die op medewerking kan rekenen van alle terreineigenaren.
5. De volgende stap in het proces is het laten uitvoeren van een onafhankelijke quick scan natuur. Hiervoor worden veldverkenningen uitgevoerd en wordt NDFF geraadpleegd. Tijdens dit proces wordt de route aangepast als blijkt dat een bepaald tracé tot negatieve effecten leidt. Zo ontstaat uiteindelijk een route die geen schadelijke ecologische effecten heeft (zoals bedoeld in de Wet Natuurbescherming).
6. Vervolgens wordt een omgevingsvergunning aangevraagd (behalve als dit volgens het bestemmingsplan niet noodzakelijk is).
7. Op het moment dat de omgevingsvergunning is afgegeven start de uitvoeringsfase. In de vastgestelde zoekgebieden wordt tracés uitgevlagd voor de bouw van singletracks. In deze fase kan door het gebruik van zoekzones nog op het moment van uitvoering op detailniveau rekening gehouden worden met (beschermd en niet-beschermd) flora en fauna, zoals spechtennesten, horstbomen, nesten van mieren, holen, groeiplaatsen van zeldzame planten en dergelijke. Natuur is immers niet statisch, maar dynamisch. Zo wordt in het proces van de bouw van een mountainbikeroute vanaf de start dus steeds meer op detail naar flora & fauna gekeken, van landschapsniveau naar perceelniveau en uiteindelijk op objectniveau. Het uitvlaggen van het tracé wordt om die reden gedaan door Patrick Jansen van Tracks & Trails, soms vergezeld door de beheerder/ecoloog van de terreineigenaren.
8. Na het uitvlaggen van de route wordt het snoeiwerk uitgevoerd door vrijwilligers met handgereedschap. Er worden geen bomen omgezaagd, alleen uitstekende takken, struiken en opslag van bomen. Liggende dode takken en stamdelen worden handmatig van het tracé verwijderd. Dode bomen worden alleen omgezaagd als deze een gevaar vormen. Tijdens het uitvlaggen wordt overigens zoveel mogelijk voorkomen dat (dikke) dode bomen gekapt moeten worden door er voldoende ver vanaf te blijven. Dit geldt zeker voor dikke dode bomen met holten en spleten. Als de kraan komt, is de smalle corridor waar het pad komt (ongeveer 1,2 meter) al zo vaak belopen en

handmatig vrij gemaakt van losliggend materiaal dat dieren volop de kans hebben gekregen te vluchten. Dit is een belangrijk punt met het oog op de zorgvuldigheid.

9. Na het snoeiwerk schraapt een minikraan (ongeveer 2,5 ton) de strooisellaag weg tot op de minerale grond. De strooisellaag wordt aan de zijkant van het pad verwerkt en zo veel mogelijk verspreid (zoden maken dit moeilijker). Het pad is gemiddeld ongeveer 80 centimeter breed. Daarna wordt op sommige plekken een verkanting aangebracht om het water naar de zijkant van het pad af te voeren en zo 'modderig rijden' te voorkomen (figuur 1). Modder leidt er toe dat paden breder worden gereden, terwijl het juist de bedoeling is dat een singletrack smal blijft. Ook kunnen andere paden gebruikt worden als de paden te modderig worden. Verkanting is dus belangrijk met het oog op de regulerende werking van een route. De maximale diepte is 30 centimeter. Er worden geen gebiedsvreemde materialen aangevoerd. De kraan legt 150-200 meter pad per werkdag aan, oftewel ongeveer 20 meter per uur. De snelheid is dus zeer laag, waardoor dieren de kans hebben om te vluchten. De kraan rijdt alleen op het tracé (behalve eventueel om de kraan weg te rijden om te stallen tijdens de weekenden).

10. Als de kraan klaar is werken vrijwilligers de route af met hark, McLeod en schop. Daarna worden routepalen geplaatst (onbehandeld eiken palen met PEFC keurmerk) en is de route klaar.

Figuur 1

Voorbeeld van een verkante singletrack met afwatering naar de zijkant.



Figuur 2

Profiel mountainbikepad met verkanting.

