

# Advies over stimulering fietsgebruik in relatie tot natuur- bescherming



## Aanleiding

De ambitie om het fietsen aantrekkelijker te maken en de daartoe gewenste infrastructuur aan te leggen of bestaande paden te verbreden, leidt in bepaalde gevallen tot een spanning met andere belangen. Bijvoorbeeld die van de natuur. Want als fietspaden natuurgebieden doorsnijden, zorgt de verharding voor de aantasting van leefomgevingen van specifieke soorten, of zorgen fietsers voor verstoring.

Om die reden hebben Utrechtse natuur- en milieuorganisaties opgeroepen af te zien van de aanleg van nieuwe, of de verbreding van bestaande fietspaden in NNN- en N2000-gebieden. Totdat daar de natuurdoelen zijn gehaald en de natuur voldoende robuust is, zou er geen verdere versnippering mogelijk moeten zijn.

Natuurgebieden kunnen voor de fietser daarentegen juist aantrekkelijk zijn om in te fietsen. Omdat het een mooie omgeving is, of omdat het simpelweg een snellere verbinding oplevert. Bovendien wordt fietsen juist gestimuleerd, omdat het de gezondheid bevordert en zorgt voor minder uitstoot van uitlaatgassen door auto-gebruik.

Deze twee maatschappelijk wenselijk geachte doelen kunnen dus botsen. Dat stelt het provinciebestuur voor een dilemma. Bij de aanleg van enkele snelfiets- en doorrijroutes in de provincie Utrecht dient dit dilemma zich al aan. Met het Nationaal Toekomstbeeld Fiets in het vooruitzicht en de investeringsimpuls die daar aan gekoppeld wordt, voorziet het bestuur een toename van dit soort dilemma's. Daarom heeft de provincie de Adviesraad Snelfietsroutes gevaagd hierover een advies te formuleren. De raad stelt daartoe een handreiking fiets & natuur voor.

Met de elektrificatie en toename van het aantal fietsmodaliteiten is het fietsen over langere afstanden aantrekkelijker geworden. Deze handreiking richt zich in eerste instantie op doorfietsroutes, met name voor het woon-werkverkeer. Het is echter niet mogelijk een scherp onderscheid in doelgroepen te maken. Is er eenmaal een fietspad, dan wordt deze door een brede groep gebruikers benut. Tegelijkertijd biedt de aanleg van fietspaden de kans om te zoneren: welke doelgroepen worden waar bediend? Door strategisch tracékeuzes te maken kan gestuurd worden op het zo min mogelijk schaden van de natuur.

De raad vraagt daarnaast aandacht voor het volgende. De rol van de auto is bij de afweging t.b.v. de handreiking buiten beschouwing gelaten. Maar aansluitend bij de provinciale verkeersvisie is het interessant om daar alsnog naar te kijken. Minder auto's of snelheidsverlaging van bijvoorbeeld 80 naar 60 km leidt tot meer ruimte voor de fiets en daarmee ook voor meer ruimte voor natuur.

## Wettelijke kaders en definitie natuurgebieden

Het vertrekpunt vanuit de adviesraad is dat er wettelijke kaders gelden waarover geen discussie bestaat en die als basis dienen bij het zoeken naar oplossingen. Daar waar de wet mogelijkheden biedt wordt die verder verkend<sup>1</sup>. Natuurgebieden conform Natura 2000-gebieden en Natuur Netwerk Nederland (voormalige EHS)-gebieden kennen wettelijke kaders. In bepaalde andere gebieden kan verkend worden in hoeverre het wenselijk is kaders te verruimen. Een handreiking fiets en natuur kan daarbij helpen een logische en transparante afweging te maken bij situaties waarbij natuur- en fietsambities elkaar in de weg zitten.

<sup>1</sup> Centraal staan de Omgevingsvisie en – verordening. Voor NNN zijn daarvoor regels opgenomen in het Barro (Besluit algemene regels ruimtelijke ordening). Hierin is NNN-beleid vastgelegd en bepaald dat provincies het rijksbeleid verder moeten vormgeven

## Eindresultaat en advies: De handreiking Fiets & Natuur

De adviesraad haalt haar inspiratie om tot een 'Handreiking Fiets en Natuur' te komen uit een aantal 'ladders' dat inmiddels wordt toegepast in Nederland. Die van duurzame verstedelijking is wellicht de bekendste, maar ook de 'constructieve zonneladder' en de 'checklist wind op land' worden toegepast. Ook in de milieu-effectrapportages die verplicht moeten worden opgesteld bij ruimtelijke ingrepen vanaf een bepaalde omvang worden afwegingen gemaakt die vergelijkbaar zijn met die van de ladders.

Een ladder kenmerkt zich door een trapsgewijze benadering waarbij bij elke 'trede' een afweging wordt gemaakt. Wij denken dat met een ladder vergelijkbare handreiking van waarde is bij de afwegingen tussen fietsen en natuur.

## Specifiek voor de handreiking 'fiets en natuur' stellen we de volgende treden voor

- 1 Noodzaak:** Is het echt nodig om een fietspad door een natuurgebied te leggen of te verbreden?
- 2 Locatie:** Zo ja, waar levert het pad dan de minste schade op voor de natuur?
- 3 Inrichting:** Hoe realiseren we bij de concrete inrichting zo weinig mogelijk schade(lijke neveneffecten)?
- 4 Compensatie:** Zorg voor compensatie buiten bestaande natuurgebieden
- 5 Communicatie:** informeren gebruikers

# 1

## Is het echt nodig? Start met een alternatievenverkenning

- Start met een serieuze tracéverkenning, inclusief flora- en faunaonderzoek, en bepaal dan het tracé. Voorkom de valkuil dat er gestart wordt met een tracékeuze om pas daarna een flora- en faunaonderzoek te doen.
- Benoem de wettelijke status van het natuurgebied. Worden onaantastbare natuur-, historisch-geografische of andere wettelijk bepaalde waarden geraakt? Ga niet door natuurgebieden waar dat wettelijk gezien niet is toegestaan en voorkom waar mogelijk dat er NNN-gebieden, N2000 en ganzenrustgebied worden aangetast.
- Stel een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (op hoofdlijnen) op waarbij natuurwaarden en gezondheidswinst inzichtelijk worden gemaakt
- Is er een aantoonbare relatie met de verbetering van de verkeersveiligheid? M.a.w. kunnen gevaarlijke verkeerssituaties worden vermeden met een nieuwe route? En kunnen die onveilige situaties niet anderszins worden opgelost?
- Toon aan dat er geen redelijke alternatieven zijn: hoeveel 'omrijtijd' wordt als redelijk ervaren indien het fietspad om het natuurgebied wordt gerealiseerd en er niet doorheen? Bijvoorbeeld: de reistijdwinst moet minimaal 25% bedragen. Bepaal een minimumaantal te verwachten fietsers dat gebruik maakt van de route om de aanleg te rechtvaardigen.

Als blijkt dat er uit een afweging van maatschappelijke belangen naar voren komt dat er een groot maatschappelijk belang is dat er een fietspad in een natuurgebied moet worden gerealiseerd, dan worden vervolgens keuzes gemaakt over locatie en ligging en compenserende en mitigerende maatregelen.

# 2

## Waar levert het de minste schade op?

- Is er voor gekozen dat het fietspad in het natuurgebied komt te liggen of wordt verbreed, dan is de wáár-vraag relevant: verken binnen het zoekgebied welke alternatieven er zijn waaruit gekozen kan worden.
- Zorg voor verdiepend ecologisch en flora- en faunaonderzoek om zicht te krijgen op locaties waarbij zo min mogelijk natuurwaarden worden aangetast.
- Verbreed een bestaand pad in plaats van een nieuw pad aan te leggen.
- Geef bij de realisatie van een nieuw pad een ander pad worden terug aan de natuur.

# 3

## Hoe realiseren we zo weinig mogelijk schade en neveneffecten?

- Kies materiaalgebruik met bijbehorende uitstraling zodanig dat de omgeving zo weinig mogelijk wordt aangetast. Kijk of er 'natuurlijke' verhardingen voor handen zijn die zowel het fietsen aangenaam maken als de habitat van specifieke soorten in stand houden.
- Leg bio-based fietspaden aan in plaats van milieuvuilend beton.
- Ga locatie-specifiek flexibel om met landelijke normeringen (bijv. m.b.t. de breedte van een pad).
- Voorkom zo veel als mogelijk de aanleg van verlichting.
- Verbied of ontmoedig brommers.
- Geef in de relatief nabije omgeving ter compensatie een impuls aan de natuur.
- Biedt via bewegwijzering een keuze aan de gebruiker (kortste of snelste route) zodat het aantal fietsers (en daarmee de verstoring) beperkt blijven.

# 4

## Compensatie

- Zorg dat de omvang van het verstoorde natuurgebied door fietspad en gebruikers elders, buiten bestaand NNN-gebied, wordt gecompenseerd.
- Lukt dat niet in z'n geheel, compenseer dan ten minste het oppervlakteverlies van het fietspad.
- Zorg dat er vooraf, gelijktijdig met de start van de aanleg van de fietsroute of ten hoogste binnen 3 jaar na start aanleg fietspad daadwerkelijk hectares natuurgebied toegevoegd worden.

# 5

## Communicatie

- Laat fietsers inzien dat natuurgebieden een gedrag vraagt dat passend is bij en respect heeft voor de natuur.
- Biedt extra toezicht aan.
- Start lokale en regionale publiekscampagnes om doorrijroutes die om natuurgebieden heen gepositioneerd zijn extra onder de aandacht te brengen; biedt de fietser inzicht in de keuzes tussen de kortste en snelste routes.

De provincie Utrecht streeft naar een bereikbare, gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. De fiets speelt daarin een belangrijke rol. De ambitie: ongehinderd, veilig, snel en comfortabel kunnen doorfietsen, zodat het aantrekkelijker wordt om ook voor langere afstanden de fiets te pakken. Snelfietsroutes dragen daar in hoge mate aan bij. Maar in bepaalde gevallen 'knelt' deze ambitie met andere belangrijke maatschappelijke opgaven, zoals natuurontwikkeling. Hoe hiermee om te gaan? Daarvoor geeft de Adviesraad Snelfietsroutes in deze handreiking handvatten.

### Voor wie is deze handreiking bedoeld?

Deze handreiking is geschreven voor betrokkenen bij de aanleg en verbreding van fietspaden in (en buiten) de provincie Utrecht.

### Hoe en wanneer gebruik je deze handreiking?

Ben je betrokken bij het aanleggen of verbreden van een fietspad? En wil je daarbij de consequenties in kaart brengen en een goede afweging maken in relatie tot natuurbescherming? Dan kun je deze handreiking in een vroeg stadium gebruiken als hulpmiddel.

Wil je meer weten over de handreiking Fiets en Natuur? Dan kun je terecht bij Ronald Löhrl, secretaris van de adviesraad (plein13@me.com).



### De leden van de adviesraad

Laurens Hitman (Wielersplatform Utrecht, voorzitter), Stefan Westerman (ANWB), Bert Henzen (VVN), Adri Meijdam (a.s.r.), Gerrit van Heusden (Fietsersbond), Jeannine van Bree (NMU), Kees van Luijk (RIVM) en Ronald Löhrl (Plein13, secretaris).