

# FIETSEN IN DE DUINEN

door TON ROELOFFZEN

De fiets is in principe een milieu-vriendelijk vervoermiddel, dat een efficiënt vervoer mogelijk maakt met menselijke kracht. Als zodanig is de fiets in Nederland een populair vervoermiddel in zowel het recreatief- als het woon-werk verkeer. Met de opkomst van het massale autoverkeer heeft de fietser de afgelopen decennia echter een belangrijk deel van zijn positie in het verkeer moeten afstaan aan de auto, waardoor het fietsen steeds onveiliger is geworden. De ENFB is ontstaan als reactie op deze ontwikkeling en poogt de positie van de fietser in het verkeer weer te verbeteren. Dit is o.i. een goede zaak.

De duinen zijn het enige grote gebied in West-Nederland, waar de wandelaar nog vrij ongestoord zijn gang kan gaan. Daarnaast zijn er in beperkte mate voorzieningen voor fietsers in de vorm van een aantal fietspaden. Ook de ontsluiting van de duinen voor auto's is relatief beperkt. Toch blijken de duinen reeds vergaand aangetast te zijn door menselijke activiteiten. Naast zaken als verstedelijking en verdroging, vergraving en eutrofiëring als gevolg van waterwinningsactiviteiten, moet ook de recreatie als belangrijke factor worden genoemd in deze ontwikkeling. Om een verdere aantasting van de duinen te voorkomen en herstel mogelijk te maken, is behalve het voorkomen van verdergaande verstedelijking, een beperking van waterwinningsactiviteiten, eveneens een beperking van schadelijke recreatievormen noodzakelijk.

Om de positie van de wandelaars niet te hoeven aantasten, (de duinen vormen immers het enige echte wandelgebied) kan o.i. uitbreiding van fietsmogelijkheden alleen worden gerealiseerd door beperking van autorecreatie. Een uitbreiding van fietsmogelijkheden ten koste van de natuur is naar onze mening onaanvaardbaar.

Daarnaast hebben we onderzocht in hoeverre er in het strandwallenlandschap mogelijkheden bestaan om meer fietspaden aan te leggen als alternatief voor de jonge duinen. Op deze wijze kan mogelijk een goed fietspadennet in en om de jonge duinen worden verkregen.

## DUINRECREATIE

De duingebieden zijn omsloten via een net van wandelpaden, fietspaden en enkele wegen voor auto's en parkeerplaatsen. De invloeden van de verschillende recreatievormen op het duinmilieu zijn vrij goed bekend, vooral wat betreft vegetatie en broedvogels. Daarnaast is ook de onderlinge relatie tussen recreatievormen zeer belangrijk. In dit artikel kan slechts een kort overzicht van deze zaken worden gegeven; voor een uitgebreidere beschrijving wordt verwezen naar eerder genoemde nota.

### Wandelaars

De wandelaars vormen een belangrijke groep recreanten in de duinen. Ze komen meestal per auto of fiets naar de rand of in het jonge duingebied en hebben grote invloed op het duinecosysteem. In gebieden waar veel wandelaars komen blijken de broedvogels te verdwijnen. Bovendien treedt ernstige schade aan duinvegetaties op bij te hoge recreatiedruk door het ontstaan van illegale paden.

Men tracht genoemde effecten te beperken door een zonering in de recreatiedruk aan te brengen. In een aantal gevallen is dit echter niet mogelijk (gebieden te klein, te vergaande ontsluiting).

### Fietzers

De fietzers kunnen wat gedragingen betreft worden gesplitst in een viertal groepen. Een aanzienlijke groep komt fietsen, wandelen of anderszins recreëren in de duinen (toer- en duinfietzers). Daarnaast bestaat er een groep die duinfietspaden als doorgaande

*De ENFB wil in de nabije toekomst actie gaan voeren voor meer fietspaden in de Hollandse duingebieden. In een brief hierover, die via de Vereniging Contact Milieubescherming Noord-Holland de Stichting bereikte, werd om advies gevraagd t.a.v. milieu-aspecten. Gezien de aangetaste staat waarin de Hollandse duinen reeds verkeren, was dit voor de Stichting aanleiding om na te gaan in hoeverre het idee van meer fietspaden te verenigen is met het behoud van de duinen, en welke voorwaarden hierbij belangrijk zijn. Dit heeft geleid tot een conceptnota "Fietsen in de duinen", die inmiddels naar diverse werkgroepen en beheersinstanties is toegestuurd, waarvan het nodige commentaar is ontvangen. Ook zijn de uitgangspunten reeds besproken in een ENFB-vergadering. De reacties aldaar waren in het algemeen positief, al bleef er op een aantal punten verschil van inzicht bestaan.*

*Al met al bestaat er goede hoop, dat de ENFB straks op een verantwoorde manier actie zal gaan voeren voor meer fietspaden. Ons inziens staat hierbij uitbreiding van fietsmogelijkheden ten koste van de auto centraal, zodat de duinen als wandel- en natuurgebied bij uitstek kunnen worden behouden. Bovendien is o.i. een beperkte extra uitbreiding van het fietspadennet in het strandwallenlandschap mogelijk.*

*In dit artikel geeft een der samenstellers de hoofdlijnen van de definitieve (binnenkort verschijnende) nota weer.*

*Red.*

route gebruikt (bestemmingsfietzers) of als trainingscircuit (racefietzers). Met name de duinfietzers kunnen de recreatiedruk op een duingebied sterk verhogen, omdat ze vaak als wandelaar de duinen ingaan. De fietspaden werken dan sterk ontsluitend. De aanwezigheid van racefietzers maakt het wandelen langs fietspaden tot een onaangename en soms gevaarlijke bezig-

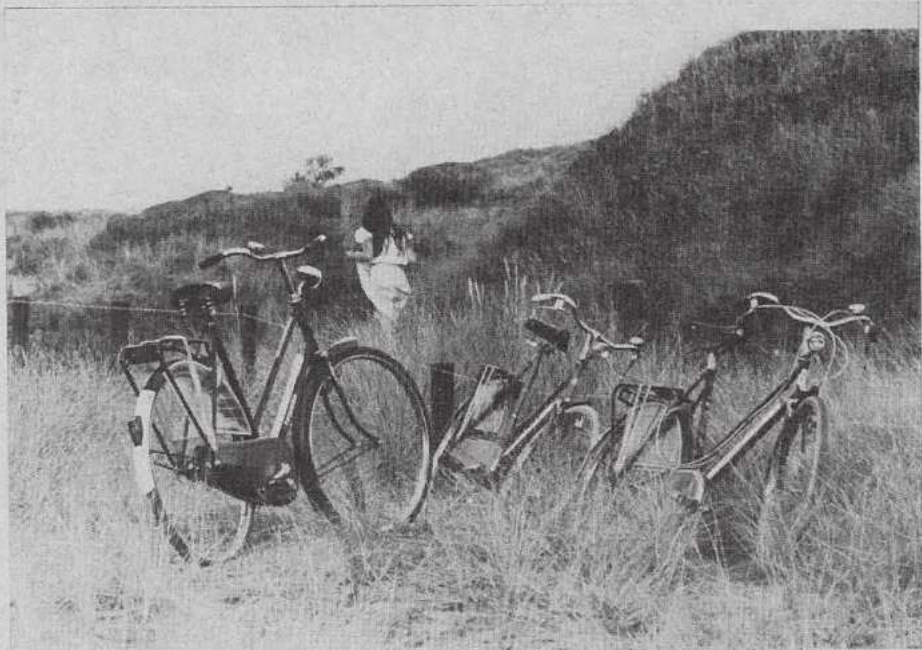
heid, waardoor de aanleg van fietspaden een aantasting van de positie van de wandelaar betekent als hiervoor bestaande paden worden gebruikt. Dit laatste is gewenst om schade aan landschapsvormen en vegetatie zoveel mogelijk te beperken.

#### *Gemotoriseerd verkeer*

De aanwezige wegen voor auto's in en langs duingebieden blijken steeds een sterk ontsluitende werking te hebben op duingebieden. Hoewel een deel van het autoverkeer vooral het gevolg is van strandrecreatie, blijkt het grootste deel van deze auto's naar parkeerplaatsen te gaan, vanwaar men de duinen in wandelt. Hierdoor is op een aantal duingebieden een onaanvaardbaar hoge recreatiedruk ontstaan. Het is dan ook zeer gewenst een aantal van deze wegen af te sluiten voor auto's. Een apart probleem vormen bromfietzers, die duinfietspaden oprijden, hoewel dit meestal niet is toegestaan. Met name de optredende geluidshinder is zeer ongewenst (geluidsarm gebied, verstoring vogels).

#### RESULTATEN

Duidelijk is, dat autowegen sterk ontsluitend werken op duingebieden, en in mindere mate ook fietspaden. Er is dan ook



*Fietspaden kunnen een bestaande zonerings doorbreken, omdat men afstapt en gaat wandelen in de duinen (foto: Tom Hakbijl)*

redenen om zeer terughoudend te zijn met de aanleg van nieuwe fietspaden, en dit zoveel mogelijk te combineren met een afsluiten van wegen voor autoverkeer. Er moet met name op gelet worden dat bestaande zoneringen niet worden doorbroken. In vrijwel alle gevallen zal het noodzakelijk zijn rasters te plaatsen langs de fietspaden, om het "uitstralingseffect" hiervan te beperken.

Om vooral het recreatieve

fietsen te stimuleren, moet het accent gelegd worden op rondrijroutes. Om dit mogelijk te maken is de aanleg van (autovrije) fietspaden of de realisatie van weinig door auto's bereden wegen (d.m.v. afsluiting van wegen voor doorgaand autoverkeer) door het strandwallenlandschap een uitstekend alternatief voor nieuwe fietspaden in de duinen. De heenweg gaat dan door een geheel ander landschap dan de terugreis, hetgeen zeer aantrekkelijk zal zijn voor toerfietsers.

Voor het gebied tussen Den Haag en het Noordzeekanaal is geprobeerd een integraal fietspadenplan te maken, uitgaande van de eerder genoemde randvoorwaarden. Het blijkt in vrijwel alle gevallen mogelijk om rondrijroutes te maken vanuit de grotere plaatsen aan de kust of direct ten oosten van de duinen. Deze routes bevinden zich ten dele in de duinen (vooral over reeds bestaande fietspaden) en ten dele in het strandwallenlandschap over bestaande tertiaire wegen of d.m.v. aanleg van nieuwe fietspaden. Ook voor doorgaand fietsverkeer zijn delen van deze rondrijroutes zeer aantrekkelijk.

Problemen ontstaan daar, waar bestaande recreatiezoneringen doorbroken dreigen te worden. Een voorbeeld hiervan is o.a. het voorstel om vanaf



*Racefietsers kunnen storend zijn voor andere fietsers en voor voetgangers (foto: Tom Hakbijl)*

Parnassia in de Kennemerduinen het reeds bestaande fietspad langs de kust door te trekken naar IJmuiden. Een in eerste instantie aantrekkelijk voorstel omdat hiermee een rondrijroute vanuit IJmuiden kan worden gerealiseerd en bovendien de infrastructuur reeds aanwezig is (oude betonbaan uit de 2<sup>e</sup> wereldoorlog). Omdat dit voorgestelde fietspad echter dwars door een der vogelrijkste duingebieden van Noord-Holland loopt en bovendien daarmee de recreatiezo-

nering geheel zou doorbreken, is het vanuit natuurbehoudsoogpunt geheel onaanvaardbaar!

Ook reeds eerder door andere instanties (PPD, gemeenten, ANWB, ENFB) voorgestelde nieuwe fietspaden zijn getoetst op milieu-effecten, wenselijkheid en nut voor fietsers t.a.v. woon-werkverkeer. In een aantal gevallen bleken deze voorstellen een welkome aanvulling op het bestaande fietspadennet (bijv. Visserspad van Zandvoort naar Overveen), in andere gevallen

bleken ze zeer ongewenst (fietspad door het Koevlak in de Kennemerduinen).

Voor een volledige beschrijving van het voorgestelde integrale fietspadenplan kan worden verwezen naar de nota "Fietsen in de duinen", die binnenkort zal uitkomen. Wij hopen dat deze nota voor de ENFB aanleiding zal zijn om op verantwoorde wijze actie te gaan voeren, en zal bijdragen tot verdergaande discussie over een beperking van schadelijke recreatievormen in natuurgebieden. ■

(vervolg van blz. 10)

Ook het Zuidhollands Landschap tekende bezwaar aan tegen de voorgenomen villabouw, in aansluiting op een (negatief) advies van de Provinciale Planologische Commissie. ●

## BERKHEIDE-1

AS

De Stichting Duinbehoud en Waterwinning heeft zich in een brief tot het College van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland uitgesproken tegen de bouw van een voorzuiveringsfabriek door de Leidse Duinwater Maatschappij (LDM). De LDM, die hiermee boezemwater (uit de Wassenaaarse Wetering) wil gaan defosfateren voordat het geïnfiltrerd wordt, had deze fabriek al enkele jaren geleden aangevraagd. In de tussentijd is echter een belangrijk alternatief bedacht door het Rijksinstituut voor Drinkwatervoorziening (RID), nl. aanvoer en infiltratie van voorgezuiverd Andelse Maas-water uit Bergambacht, dat al in Meijndel geïnfiltrerd wordt. De Stichting stelt in haar brief voor om hiertoe zo snel mogelijk de aanvoering te verlengen. Dit plan heeft nl. verschillende voordelen t.o.v. de eigen LDM-fabriek: het is goedkoper, sneller uitvoerbaar, minstens zo veilig, even milieuvriendelijk en meer 'flexibel' in die zin, dat de ontwikkeling van de waterwinning in de duinen minder wordt vastgelegd (minder investeringen in nieuwe fabrieken) en dat Berkheide-Meijndel meer als één gebied beschouwd kan worden wat betreft waterwinning. Dit laatste kan een rol spelen, wanneer het Integraal Onderzoek Drinkwatervoorziening Z-Holland

(IODZH) bijv. leidt tot gedeeltelijke sanering van de waterwinning in beide gebieden. Dan kunnen daarvoor de meest gunstige gedeelten uitgekozen worden.

Naast deze kwestie doet de Stichting in haar brief nogmaals een beroep op G.S. om geen medewerking te verlenen aan de aanleg van drains, omdat die toch niet eerder dan in 1983 klaar kunnen zijn. Zij pleit ervoor om de periode tot 1983 te gebruiken om de bestaande transportleidingen van Rotterdam naar Zoetermeer, van Rotterdam (via Delft) naar Den Haag en van Den Haag naar Leiden te vergroten. Op deze manier kan de overcapaciteit van Rotterdam in de tachtiger jaren gebruikt worden voor de tekorten van de LDM; dan zijnde drains in Berkheide volstrekt overbodig. Vóór 1990 hoeven dan geen nieuwe ingrepen in de duinen plaats te vinden en in dat jaar kunnen de door het IODZH ontwikkelde plannen worden uitgevoerd. Hopelijk buiten de duinen! ●

## BERKHEIDE-2

AS

Minister Ginjaar van Volksgezondheid en Milieuhygiëne heeft op 25 augustus jl. besloten om vergunning te verlenen aan de N.V. Leidse Duinwater Maatschappij (LDM) voor uitbreiding van haar waterwinning tot een hoeveelheid van ten hoogste 25 miljoen m<sup>3</sup> per jaar, met de volgende voorschriften:

- boven de geïnfiltrerde hoeveelheden mag jaarlijks niet meer dan gem. 1 miljoen m<sup>3</sup> aan grondwater worden onttrokken;
- voor de infiltratie dient zo spoedig mogelijk voorgezuiverd oppervlaktewater gebruikt te worden;

verd oppervlaktewater gebruikt te worden;

- de LDM dient zich bij de opzet en uitvoering van winning en infiltratie te houden aan door de minister te geven richtlijnen; hiervoor wordt een begeleidingscommissie ingesteld;
- de LDM dient allerlei technische aspecten te onderzoeken en aan de minister te rapporteren.

Uiteraard heeft de Stichting Duinbehoud beroep aangetekend tegen dit besluit bij de Kroon. Zij acht de uitbreiding van de winning uiterst schadelijk en bovendien volstrekt onnodig. Naast vele argumenten die de lezers van dit blad al ruimschoots bekend zullen zijn, brengt de stichting nog naar voren, dat minister Ginjaar zelf bij de officiële opening van het derde Biesbosch-spaarbekken (de Gijster) op 9 september jl. gesuggereerd heeft om de overcapaciteit van het Biesbosch-project te gaan gebruiken als alternatief voor verdere uitbreidingen van duinwaterwinning!

Verdere acties tegen de dreigende aanleg van de drains worden overwogen. ●

## NOORDWIJK

AS

Op 2 sept. jl. heeft de Stichting Duinbehoud bezwaar aangetekend tegen de inwilliging van de door de Rijksgebouwendienst ingediende aanvraag voor een vergunning krachtens de Ontgrondingenwet t.b.v. de bouw van een radio-ontvangststation van de Koninklijke Marine in de noordduinen te Noordwijk. Het zou hier

(lees verder op blz. 20)