

Maatschappelijk belang van Fietspad 10

Maatschappelijk belang van Fietspad 10

Fietsverbinding door een Habitatrictlijngebied, tussen de Haagse agglomeratie en de Vallei Meijendel via de Waalsdorpervlakte

C.M. Goossen

W. J. de Regt

F. Langers

Alterra-rapport 1027

Alterra, Research Instituut voor de Groene Ruimte, Wageningen, 2004

REFERAAT

Goossen, C.M., W. J. de Regt, F. Langers, 2004. *Maatschappelijk belang van fietspad 10. Fietsverbinding door een Habitatrichtlijngebied tussen de Haagse agglomeratie en de Vallei Meijendel via de Waalsdorpervlakte*. Wageningen, Alterra. Alterra rapport 1027. 50 blz.; 15 fig.; 16 tab.; 24 ref.

Provincie Zuid-Holland wil fietspad 10 aanleggen van de rand van de Haagse agglomeratie door de vlakte van Waalsdorp (een Habitatrichtlijngebied) naar de vallei Meijendel. Het maatschappelijk belang van dit fietspad moet worden aangetoond. De Haagse regio heeft een fors fietstekort. De kwaliteit van de fietsgebieden is alleen langs de kust goed. Met het nieuwe fietspad zijn er meer keuzemogelijkheden en hebben inwoners van met name het centrum van Den Haag een gebied binnen fietsbereik met een omvang en kwaliteit die ze eerst niet of veel moeilijker konden bereiken.

Trefwoorden: Recreatie, Fietsen, Vogel en Habitatrichtlijn, Kwaliteit, Tekort

ISSN 1566-7197

Dit rapport kunt u bestellen door € 24,- over te maken op banknummer 36 70 54 612 ten name van Alterra, Wageningen, onder vermelding van Alterra-rapport 1027. Dit bedrag is inclusief BTW en verzendkosten.

© 2004 Alterra,
Postbus 47, NL-6700 AA Wageningen.
Tel.: (0317) 474700; fax: (0317) 419000; e-mail: info.alterra@wur.nl

Niets uit deze uitgave mag worden veeleenvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Alterra.

Alterra aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit het gebruik van de resultaten van dit onderzoek of de toepassing van de adviezen.

Inhoud

Samenvatting	7
1 Inleiding	11
1.1 Probleemstelling	11
1.2 Achtergrond	11
1.3 Doelstelling	12
1.4 Werkwijze	12
1.5 Leeswijzer	15
2 Het belang van recreatie	15
2.1 Het belang van goede recreatiemogelijkheden	15
2.2 De vraag naar recreatief fietsen	15
3 Vraag-aanbod analyse in de Haagse agglomeratie	15
3.1 Inleiding	15
3.2 Vraag naar recreatief fietsen in de Haagse agglomeratie	15
3.3 Aanbod aan fietsmogelijkheden en hun omgeving	15
3.3.1 De fietsmogelijkheden	15
3.3.2 De kwaliteit	15
3.4 Fietstekort in de Haagse agglomeratie	15
4 Vraag-aanbod analyse fietspad 10	15
4.1 Inleiding	15
4.2 Fietsen in de duinen rond het geplande fietspad 10	15
4.3 Fietsbereik bij aanleg fietspad 10	15
4.4 Kwaliteit fietsomgeving voor de zuidelijke buurten	15
4.5 Keuzemogelijkheid voor de noordelijke buurten	15
4.6 Kwaliteit omgeving fietspad 10 en alternatief tracé	15
5 Conclusies	15
Literatuur	15
Aanhangsel 1 Belang kwaliteitsindicatoren voor fietsen	15

Samenvatting

De probleemstelling van dit onderzoek is:

- Is er een tekort aan mogelijkheden voor recreatief fietsen in de Haagse agglomeratie?
- Is er sprake van tekortreductie bij aanleg van fietspad 10?
- Zijn er andere mogelijkheden om in dit tekort te voorzien en zo ja: hoe verhouden die zich tot fietspad 10 c.q. in welke opzichten zijn ze wel en niet vergelijkbaar?

Door de provincie Zuid-Holland wordt een poging gedaan om een fietspad aan te leggen van de rand van de Haagse agglomeratie door de vlakte van Waalsdorp naar de vallei Meijndel. Deze fietsverbinding, opgenomen als fietspad 10 in het provinciale fietsplan, kruist een Habitatrictlijngebied. Artikel 6 van de Habitatrictlijn stelt dat alle activiteiten in of nabij Vogel- en Habitatrictlijngebieden beoordeeld moeten worden op 'mogelijke significante gevolgen' op de instandhoudingdoelstellingen van het Natura 2000 gebied. Als niet uitgesloten kan worden dat er géén mogelijke significante gevolgen zijn, dan moet voor de activiteit een 'passende beoordeling' worden gemaakt. Wanneer daaruit zou blijken dat 'de natuurlijke kenmerken van het gebied' worden aangetast moet onderzocht worden:

- of er alternatieve oplossingen voor de activiteit zijn (nee, tenzij beginsel)
- of er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang (nee, tenzij beginsel).

Doel van dit onderzoek is het leveren van gegevens over het maatschappelijk belang van de aanleg van fietspad 10 door/langs het Habitatrictlijngebied. Deze gegevens kunnen indien nodig, bijdragen aan de onderbouwing van de dwingende redenen van groot openbaar belang.

Het belang

Recreatie is dermate van belang dat de wetgever dit in de Grondwet heeft verankerd. Artikel 22 lid 3 luidt: "De overheid schept voorwaarden voor maatschappelijke en culturele ontplooiing en voor vrijetijdsbesteding". Recreatie is hiermee een grondrecht geworden en een kerntaak van de overheid.

Tweederde van de Nederlanders doet aan recreatief fietsen. Fietsen is na het wandelen daarmee de belangrijkste recreatieve activiteit. De gemiddelde deelname aan fietsen op een maatgevende dag (5e drukste dag van het jaar) is berekend op 6,7% van de bevolking. In totaal worden er bijna 48 miljoen fietstochten van 2 uur of langer in 2002 gemaakt. Dit is een stijging 28% in 12 jaar tijd. De Nederlandse bevolking is in die periode gestegen met 9%. Men gaat dus steeds meer fietsen. Het blijkt dat mensen tussen de 15 en 29 jaar in verhouding minder fietsen en mensen in de leeftijd boven de 50 jaar juist meer. Gezien de verwachte vergrijzing in Nederland, mag verwacht worden dat het recreatief fietsen aan belang toeneemt. Dit belang wordt versterkt door de positieve resultaten op het gebied van de gezondheid. In de strijd tegen overgewicht, hart- en vaatziekten en suikerziekte blijkt recreatief fietsen te zorgen voor een verbetering van de gezondheid. De Nederlandse bevolking heeft

gemiddeld genomen steeds minder vrije tijd waardoor het snel bereiken van een aantrekkelijk landschap belangrijker wordt. Is dit landschap niet met de fiets te bereiken, dan zal veelal de auto gebruikt worden. Dit geeft meer automobilititeit en is slecht voor het milieu.

De vraag

Geschat wordt dat per jaar circa 11,6 miljoen fietstochten gemaakt worden in de Haagse agglomeratie, waarbij de bewoners circa 99% voor hun rekening nemen en toeristen circa 1%. Uit onderzoek in 2002 blijkt dat van de groenvoorzieningen in Den Haag de duinen (64,6%) veruit het meest worden bezocht. Daarnaast worden ook de stadsparken (54,6%), landgoederen en buitenplaatsen (52,1%), bossen (45,5%) en recreatiegebieden in de stadsrand (32,9%) regelmatig bezocht.

Het aanbod

Het totaal aan fietspaden en wegen in de Haagse agglomeratie is 1100 km ofwel 0,07 km fietsmogelijkheid per ha. Vergeleken met het landelijk beeld zijn er per ha veel fietsmogelijkheden. Vergeleken met het inwoneraantal heeft de Haagse agglomeratie echter relatief weinig fietsmogelijkheden, namelijk 1,5 km per 1000 inwoners tegenover 7,4 km landelijk. Dit alles betekent dat het relatief druk is met fietsers op de paden en wegen.

De kwaliteit van het landelijk gebied in de Haagse regio voor fietsen is gebaseerd op 7 indicatoren waar landsdekkende GIS-bestanden voor aanwezig cq berekend zijn, namelijk mate van stilte, grondgebruik, reliëf en aanwezigheid van water, toegankelijkheid natuurgebieden, hoeveelheid fietsmogelijkheden en bereikbaarheid. Binnen een straal van 10 km rond het centrum van Den Haag blijkt dat de kwaliteit van het landelijk gebied voor fietsen laag is; 66% van het gebied scoort onvoldoende. Alleen langs de kust is de kwaliteit hoog. Met name het duingebied tussen Den Haag en Katwijk scoort een rapportcijfer van boven de 8.

Vraag-aanbod analyse

Met behulp van het rekenmodel AVANAR (Afstemming Vraag en Aanbod Natuur Als Recreatieruimte) is de behoefte aan recreatief groen voor fietsen berekend en vergeleken met de opvangcapaciteit van verschillende type landschappen. AVANAR berekent een behoefte van 42.000 fietstochten vanuit de wijken en buurten in de Haagse agglomeratie op de maatgevende 5e drukste dag van het jaar. De landschappen en fietsmogelijkheden hebben een opvangcapaciteit voor het maken van 14.500 fietstochten. In de Haagse agglomeratie is dus een tekort aan aantrekkelijke gebieden voor het maken van 27.500 fietstochten ofwel 66%.

Voor dit onderzoek wordt een gemiddeld rondje aangehouden van 24 km ofwel 1,5 uur fietsen met een gemiddelde snelheid van 16 km per uur (exclusief rustpauze).

Vanuit de Haagse regio beslaat een rondje duinen in het gebied van fietspad 10 in de huidige situatie 11,7 km. Uitgaande van een fietstocht van 24 km, fietst men dus in totaal 12,3 km door de stad. Er wordt dus nog 5 à 6 km voor de heen en terugweg door de stad gefietst. Den Haag kent verschillende parken waarmee de fietstocht in totaal toch aantrekkelijk kan zijn. Dit betekent dat inwoners uit alle buurten in de stadsdelen Haagse Hout en Scheveningen, een groot deel van het Centrum, en een

deel van het stadsdeel Segbroek dit rondje kunnen maken. In totaal wonen er in deze buurten 181.690 mensen. Volgens het AVANAR-model is in deze buurten sprake van een tekort aan mogelijkheden van 6.535 fietstochten ofwel 40%.

Effect van fietspad 10

Met het fietspad 10 is er een “winst” te maken van 5 km. Dit betekent dat het fietsbereik circa 2,5 km opschuift. Met de aanleg van fietspad 10 komen nu meer buurten binnen het bereik van Vallei Meijendel binnen de gestelde tijd en afstand. In totaal wonen in deze buurten 226.230 inwoners. Potentieel zijn dat circa 13.600 fietsers. Van deze mensen is 23% van allochtone afkomst. In deze buurten is een tekort aan aantrekkelijke gebieden voor het maken van 9.500 fietstochten

De centruminwoners zijn het meest gebaat met het fietspad 10. Ze hebben nu weinig aantrekkelijke omgevingen om te fietsen binnen de gestelde fietsnorm. Het duingebied vormt voor hen het enige gebied van een behoorlijke omvang dat aantrekkelijk is. Wel moet worden opgemerkt dat centrumbewoners vaak een ander recreatiegedrag vertonen dan gemiddeld. De aantrekkelijkheid van stedelijke recreatievoorzieningen zijn voor veel centrumbewoners juist meer belangrijk. Verwacht mag dan ook worden dat het aantal mensen uit de nieuwe herkomstgebieden niet spectaculair groot zal zijn. Desondanks krijgen deze bewoners een keuze die ze eerst niet hadden.

Met het nieuwe fietspad 10 wordt de keuze voor de inwoners uit de meer noordelijke buurten van Den Haag sterk vergroot. Er zijn nu ook rondjes mogelijk die korter duren dan 1,5 uur. De lengte aan fietspaden stijgt met 12% waarmee ook het gemiddeld aantal km per ha groter wordt, ook al blijft het onder het gemiddelde landelijke niveau. Door de spreiding van de fietsers met het nieuwe fietspad en bij een gelijkblijvende hoeveelheid fietsers op de maatgevende dag, zal ook de gemiddelde fietsdrukke met 12% verminderen en daarmee kan de ervaren drukke minder worden. Dit is zeer positief voor de recreatieve beleving, want fietsdrukke is een belangrijke indicator voor kwaliteit. De spreiding van de fietsdrukke is des te belangrijker want als gevolg van de toenemende vergrijzing en bevolkingsgroei, zal de hoeveelheid fietsers naar verwachting toenemen.

Het alternatief

Een verbeterd fietspad langs de Buurtweg als alternatief verandert niets aan de huidige situatie. Er komen geen alternatieve rondjes bij. Het alternatieve tracé zal niet tot meer keuzemogelijkheden leiden voor inwoners uit de noordelijke buurten van Den Haag. Het duingebied blijft met het alternatieve tracé te ver weg liggen voor groepen fietsers uit delen van Den Haag die nu weinig aantrekkelijke fietsomgevingen hebben. De kwaliteit van de omgeving rond het geplande fietspad 10 is gemiddeld een 7,8 en van het alternatieve tracé gemiddeld 5,5. Daarmee is de belevingswaarde van het fietspad 10 veel hoger dan een verbeterd fietspad langs de Buurtweg.

Conclusie

Voor het aanleggen van het fietspad 10 zijn de volgende zaken relevant:

- Recreatief fietsen is de op één na belangrijkste recreatievorm in Nederland en is goed voor de gezondheid.
- Er is een groot fietstekort in de Haagse regio.
- De overheid moet voldoen aan de plicht volgens de grondwet om voorwaarden te scheppen voor vrijetijdsbesteding voor iedereen.
- De behoefte aan recreatief fietsen zal de komende jaren verder toenemen.
- De keuzemogelijkheden voor fietsers worden met fietspad 10 vergroot.
- Fietspad 10 is een ontbrekende schakel voor het maken van verschillende fietsrondjes.
- De spreiding van fietsers in het duingebied neemt met fietspad 10 toe.
- De fietsdrukke per afzonderlijk fietspad kan met fietspad 10 afnemen.
- Het fietsbereik wordt met fietspad 10 groter.
- Vooral inwoners van het centrum van Den Haag kunnen per fiets een gebied bereiken dat in omvang en kwaliteit nergens anders binnen de gestelde fietsnorm aanwezig is.
- Het alternatieve tracé langs de levert geen nieuwe rondjes op en geen nieuw fietsbereik.
- Fietspad 10 is kwalitatief gezien veel aantrekkelijker dan het alternatief van een verbeterd fietspad langs de Buurtweg

De toevoeging van fietspad 10 helpt het bestaande fietstekort in de regio Den Haag te reduceren en is derhalve van groot maatschappelijk belang voor de functie vrijetijd. Een dergelijke toevoeging, die een kwalitatief hoogwaardig rondje mogelijk maakt door een bosachtig en zanderig gebied, is elders in de regio niet te vinden.

1 Inleiding

1.1 Probleemstelling

De probleemstelling van dit onderzoek is:

- Is er een tekort aan mogelijkheden voor recreatief fietsen in de Haagse agglomeratie?
- Is er sprake van tekortreductie bij aanleg van fietspad 10?
- Zijn er andere mogelijkheden om in dit tekort te voorzien?
- Zo ja: hoe verhouden die zich tot fietspad 10 c.q. in welke opzichten zijn ze wel en niet vergelijkbaar?

1.2 Achtergrond

Door de provincie Zuid-Holland wordt een (nieuwe) poging gedaan om een fietspad aan te leggen van de rand van de Haagse agglomeratie door de vlakte van Waalsdorp naar de vallei Meijendel. Deze fietsverbinding, opgenomen als fietspad 10 in het provinciale fietsplan, kruist een Habitatrictlijngebied. Artikel 6 van de Habitatrictlijn stelt dat alle activiteiten in of nabij Vogel- en Habitatrictlijngebieden (tgv huidig gebruik of nieuwe plannen of projecten en in combinatie met andere activiteiten), beoordeeld moeten worden op 'mogelijke significante gevolgen' op de instandhoudingdoelstellingen van het Natura 2000 gebied. Significante gevolgen zijn alle gevolgen die schadelijk zijn voor de instandhoudingdoelstelling van het betreffende gebied. Als niet uitgesloten kan worden dat er géén mogelijke significante gevolgen zijn, dan moet voor de activiteit een 'passende beoordeling' worden gemaakt. Wanneer daaruit zou blijken dat 'de natuurlijke kenmerken van het gebied' worden aangetast moet onderzocht worden:

- of er alternatieve oplossingen voor de activiteit zijn (nee, tenzij beginsel)
- of er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang (nee, tenzij beginsel).

Wanneer het betrokken gebied een gebied met een prioritair type natuurlijke habitat en/of een prioritaire soort is, kunnen alleen argumenten die verband houden met de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid of met voor het milieu wezenlijke gunstige effecten dan wel, na advies van de Europese Commissie, andere dwingende redenen van groot openbaar belang worden aangevoerd (Broekmeyer, 2003).

Als blijkt dat de activiteit desondanks moet worden gerealiseerd, kan dit alleen als optredende negatieve effecten op de natuurwaarden worden gecompenseerd (compensatiebeginsel).

Dit gegeven verplicht er toe dat aangetoond moet worden dat ingrijpen voortkomt uit dwingende redenen van groot openbaar belang. Dit vraagt om een nadere

onderbouwing van het maatschappelijk belang van het fietspad en een beoordeling van mogelijke alternatieve tracés.

1.3 Doelstelling

Doel van dit onderzoek is het leveren van gegevens over het maatschappelijk belang van de aanleg van fietspad 10 door/langs het Habitatrictlijngebied. Deze gegevens kunnen indien nodig, bijdragen aan de onderbouwing van de dwingende redenen van groot openbaar belang.

1.4 Werkwijze

In dit project is een onderscheid gemaakt tussen de huidige situatie en de toekomstige situatie na aanleg van het fietspad.

Op basis van literatuuronderzoek zijn basisgegevens verzameld omtrent de vraag en belang van recreatief fietsen in het algemeen en in de Haagse agglomeratie. In de Haagse agglomeratie wordt de fiets ook vaak gebruikt als vervoermiddel om naar het strand te gaan. Dit aspect zal niet in dit onderzoek worden meegenomen, omdat de recreatie-activiteit primair strandbezoek is en niet het maken van een fietstocht.

Via GIS (Geografisch Informatie Systeem) is een cirkel van 10 km hemelsbreed getrokken rond het centrum van Den Haag (het herkomstgebied). Het aantal inwoners in dit gebied en het deelnamepercentage aan recreatief fietsen (op basis van landelijke cijfers) is berekend. Ook het aantal overnachtingen op verblijfsrecreatieve accommodaties in deze cirkel is (op basis van globale overnachtingsgegevens) ingeschat evenals het deelnamepercentage aan fietsen van de toeristen met behulp van gegevens uit het Continu Vakantie Onderzoek. De potentiële vraag naar fietsen in dit gebied wordt dus gevormd door de inwoners en toeristen.

Twee aspecten komen bij het huidige aanbod aan bod:

- het aanbod aan fietsmogelijkheden
- de kwaliteit van de omgeving

Inwoners uit het herkomstgebied kunnen naar verschillende gebieden gaan om te fietsen. De omgeving (bestemmingsgebieden) van deze herkomstgebieden is daarom wederom op 10 km gezet. Op basis van de Topografische kaart 1:10.000 heeft Alterra een netwerk van digitale fietsmogelijkheden gemaakt. Dit netwerk is gebruikt om een onderscheid te maken in type fietsmogelijkheid. Waar in de tekst gesproken wordt over fietsmogelijkheid betekent dit altijd zowel een (vrijliggend) fietspad als een normale weg waarover gefietst mag worden. De hoeveel fietsmogelijkheid per ha en per inwoner is berekend. Dit is vergeleken met de landelijke situatie.

Op basis van een bestaand onderzoek naar kwaliteitsindicatoren onder recreatieve fietsers is de kwaliteit van de 10-km straal en van de alternatieve bestemmingsgebieden bepaald. De kwaliteit is uitgedrukt in een rapportcijfer. Aangegeven is hoeveel km in het landelijk gebied een goede kwaliteit heeft (boven

rapportcijfer 7), een redelijk kwaliteit (rapportcijfer 5 en 6) en een lage kwaliteit (rapportcijfer 4 of lager).

Ingeschat is welk deel van de potentiële vraag naar welk gebied gaat. Dit gebeurt op basis van de kwaliteit van de omgeving.

Tevens is gebruik gemaakt van een onderzoek in opdracht van de provincie Zuid-Holland naar beschikbare recreatiemogelijkheden binnen Haaglanden op basis van een vraag-aanbodanalyse met het model AVANAR (Afstemming Vraag en Aanbod Natuur Als Recreatieruimte). Dit onderzoek geeft inzicht in de mogelijke tekorten cq overschotten aan fietsmogelijkheden en landschappen. In dit model wordt gebruikt gemaakt van het CBS Bodemgebruikbestand 2000 voor het bepalen van de huidige aanbod-situatie, en van aantallen autochtone en niet-westers allochtone inwoners uit de CBS Kerncijfers Wijken en Buurten 1999 voor het bepalen van de recreatieve vraag. Bij fietsen wordt er vanuit gegaan dat 6,7% van de autochtone inwoners gaat fietsen op de maatgevende, vijfde drukste dag van het jaar, en bij niet-westers allochtonen is dat percentage 3,7%.

Voor het bepalen van het aanbod zijn in AVANAR grondgebruiksklassen omgezet in recreatieve opvangcapaciteiten (tabel 1). Deze opvangcapaciteiten zijn berekend op basis van het totaal aantal fietstochten per jaar voor heel Nederland gedeeld door de oppervlakte buitengebied, waarbij de variatie tussen verschillende soorten landschappen (bos, natuur, en agrarisch gebied naar begroeiing en ontsluiting) is bepaald aan de hand van empirisch onderzoek uit verschillende Nederlandse bronnen (zie De Vries & Bulens, 2001 voor verwijzingen naar de verschillende bronnen). De variatie in de kengetallen is gebaseerd op onder andere de dichtheid van de recreatieve infrastructuur en de zichtbaarheid van medegebruikers.

Tabel 1 Gehanteerde kengetallen voor de analyse: recreatieve opvangcapaciteiten

Type grondgebruik	Wandelen	Fietsen	Landgebonden stationaire recr.
Parken en plantsoenen	8	2	90
Dagrecreatief terrein *	0	0	100
Bos	9	3	0
Droog natuurlijk terrein	6	2	0
Strand	8	0	0
Nat natuurlijk terrein	3	1	0
Agrarisch gebied			
- hoog ontsloten & besloten	0,6	1,8	0
- hoog ontsloten & open	0,3	0,9	0
- gemiddeld ontsloten & besloten	0,2	1,0	0
- gemiddeld ontsloten & open	0,1	0,5	0
- laag ontsloten & besloten	0	0,4	0
- laag ontsloten & open	0	0,2	0

*: exclusief het water en grotere bos- en natuurgebieden binnen het terrein (CBS-definitie)

NB: opvangcapaciteit in aantal deelnemers per dag per hectare

Door de hoeveelheid bomen vallen recreanten in een bos minder op; alleen het gemiddelde aantal wandel- en fietspaden in bosgebieden in Nederland speelt een rol, niet de specifieke situatie per gebied (daar is het model nog te grofmazig voor). In de duinen (droog natuurlijk terrein) is de capaciteit wat lager, gezien het meer open karakter. Parken hebben juist een lagere opvangcapaciteit voor wandelen en fietsen, omdat het door de vele stationaire recreanten drukker aandoet.

De opvangcapaciteiten zijn dus normgetallen voor wat gemiddeld in Nederland gangbaar is; het model berekent de behoefte aan recreatief groen, en niet het huidige gedrag. De normgetallen zijn gebaseerd op onderzoek die in het verleden door Zuid-Holland, Staatsbosbeheer, ICW (later Alterra geworden) en Dienst Landelijk Gebied zijn uitgevoerd ofwel opgesteld (voor onderbouwing van de gekozen normafstand en gewenst percentage, zie De Vries et al. 2003).

Het model rekent vervolgens uit hoeveel fietsomgevingen zich binnen een totale afstand van 15 km van de buurt bevinden. In een eerste stap wordt 60% van de gewenste fietscapaciteit gezocht binnen een normafstand van 7,5 km van de buurt, ervan uitgaande dat de bewoners eerst gebruik maken van de dichtbijzijnde fietsomgevingen. Zodoende vindt op deze afstand al een eerste competitie tussen buurten plaats, en pas in tweede instantie op 15 km. Het beschikbare aanbod wordt dus in twee stappen (voor twee normafstanden) evenredig aan de verdeling van de resterende vraag verdeeld (zie verder De Vries et al. 2003 en 2004).

Met AVANAR kan niet berekend worden of door het aanleggen van een fietspad in de duinen een tekortreductie optreedt. Daarvoor is de huidige versie van AVANAR te grof. Met AVANAR treedt pas een tekortreductie op als het agrarisch landschap verandert in een bos (of duin), of groener (kleinschaliger) wordt of indien er in het agrarisch gebied fietspaden worden aangelegd. Een tekortreductie treedt uiteraard ook op indien de bevolking afneemt.

Vervolgens is ingezoomd op het gebied waar het fietspad 10 zou moeten komen en zijn via een netwerkanalyse kerngegevens verzameld rond recreatief fietsen in dat gebied. In het digitale netwerk zijn zowel de huidige fietspaden als wegen waarover gefietst kan worden, opgenomen. Uitgangspunt bij deze analyse is zoveel mogelijk in de duinen te fietsen. De uitkomst van deze analyse geeft aan hoeveel rondjes er op dit moment in de duinen gemaakt kan worden vanuit welke buurten. Tevens geeft het zicht op het aantal herkomstgebieden (buurten) en het aantal inwoners hiervan.

Deze potentiële bezoekcijfers zijn vergeleken met de telgegevens uit het monitoringonderzoek (Jaarsma, 2002) van Meijendel dat is uitgevoerd door de WUR (Wageningen Universiteit en Researchcentrum). Hiermee is een vergelijking gemaakt (ter verificatie) tussen potentiële vraag en daadwerkelijk gebruik. Op basis van de telgegevens van de WUR is tevens een globale spreidingskaart van recreatieve fietsers door het duingebied gemaakt.

Voor de toekomstige situatie is via de netwerkanalyse berekend hoe groot de toename is van de mensen voor wie de duinen binnen het fietsbereik komt te liggen na aanleg van het fietspad 10 en de verandering in de keuzemogelijkheid voor mensen voor wie de duinen reeds binnen hun fietsbereik liggen. Dit geeft het nut van het nieuwe fietspad aan. Dit is ook uitgewerkt voor een alternatief tracé. In deze fase heeft ook een veldbezoek plaatsgevonden.

De kwaliteit van de omgeving van fietspad 10 en een alternatief fietstracé zijn berekend en vergeleken met de kwaliteit van de omgeving van de huidige fietsmogelijkheden.

Tevens is ingeschat hoe de spreiding van de fietsdruk kan veranderen door de aanleg van het nieuwe fietspad.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt op basis van literatuurstudie ingegaan op het belang van recreatie en recreatief fietsen. Hoofdstuk 3 behandelt de vraag-aanbod situatie in de Haagse agglomeratie. Het model AVANAR wordt ingezet om uitsluitend informatie te krijgen over het mogelijke fietstekort. Onderzoeksgegevens van Alterra worden in dit hoofdstuk gebruikt om informatie te geven over de recreatieve kwaliteit van het landelijk gebied voor fietsen. In hoofdstuk 4 wordt via een netwerkanalyse zicht gegeven op het effect van de fietsmogelijkheden voor de Haagse bevolking bij aanleg van fietspad 10. Het rapport eindigt met conclusies in hoofdstuk 5.

2 Het belang van recreatie

2.1 Het belang van goede recreatiemogelijkheden

Recreatie valt in onze maatschappij niet meer weg te denken. Bijna iedereen doet aan recreatie. Recreatie is dermate van belang dat de wetgever dit zelfs in de Grondwet heeft verankerd. Artikel 22 lid 3 luidt: “De overheid schept voorwaarden voor maatschappelijke en culturele ontplooiing en voor vrijetijdsbesteding” (Raad voor het Landelijk Gebied, 2004). Recreatie is hiermee een grondrecht geworden en een kerntaak van de overheid.

Dat er veel aan recreatie gedaan wordt, blijkt uit het gegeven dat in de periode 2001-2002 circa 98% van de Nederlanders één of meer recreatieve dagtochten maakten. Het totaal aantal dagtochten bedroeg bijna 1 miljard. (NRIT, 2003).

Genieten van de natuur, de rust, de stilte en de ruimte wordt vaak gehoord als reden om te gaan recreëren. Vooral wandelen en fietsen zijn al jaren populair. Deze vormen van recreatie zijn ook goed voor de gezondheid. Het besluit om dagelijks de auto naar het werk te laten staan en in plaats daarvan een afstand van bijvoorbeeld 5 km per fiets af te leggen, resulteert voor een gemiddelde volwassene in een gewichtsverlies van bijna 4 kg over een jaar, wanneer de energie-inname hetzelfde blijft. (Westerterp, 2001). Westerterp concludeert in het medische tijdschrift *Nature* dat recreatief wandelen en fietsen zelfs effectiever zijn in de strijd tegen overgewicht, hart- en vaatziekten en suikerziekte dan fanatiek sporten.

De verleiding om een stukje te gaan wandelen of fietsen zal waarschijnlijk groter zijn indien de omgeving aantrekkelijk is.

In 1999 heeft Intomart in opdracht van het ministerie van LNV een onderzoek uitgevoerd naar de wensen van Nederlanders ten aanzien van natuur en groen in de leefomgeving (Reneman et al., 1999). Hieruit blijkt dat de (zeer) sterk stedelijken minder vaak (zeer) tevreden zijn over de reistijd die nodig is om natuur en groen te bereiken waar bepaalde activiteiten ondernomen kunnen worden, dan de weinig of niet-stedelijken. Dit geldt zowel voor wandelen (73% versus 82%) als voor fietsen (77% versus 86%). Men vindt in (zeer) sterk stedelijke gebieden dus vaker dat men een te grote afstand af moet leggen voor groene recreatiemogelijkheden. Overigens is de meerderheid wel tevreden.

Eén van de mogelijke consequenties van een tekortschietend lokaal recreatief aanbod is dat mensen het verderop gaan zoeken. Ze zoeken elders de kwaliteiten en ervaringen die ze in hun directe leefomgeving niet kunnen vinden. Verwacht mag worden dat hier doorgaans de auto voor gebruikt zal worden, indien men tenminste toegang tot deze vervoerswijze heeft. Op deze wijze kan een slecht lokaal aanbod leiden tot een vergrote automobilititeit. Vanuit het milieubeleid gezien wordt er juist naar gestreefd om de automobilititeit te verkleinen.

Voor het even lang recreëren in een groene omgeving bij een langere reistijd is in totaal meer (vrije) tijd benodigd. Dit staat op gespannen voet met het feit dat de Nederlandse bevolking gemiddeld genomen steeds minder vrije tijd heeft (SCP, 2003). Dit alles kan ten koste gaan van de totale tijd dat men in het groen recreëert, of van de tijd die beschikbaar blijft voor andere (vrijetijds)activiteiten (De Vries et al, 2004). Ook kan men besluiten niet te gaan recreëren (vraaguitval) of andere recreatie-activiteiten te beoefenen, waarbij wel een aantrekkelijk aanbod voorhanden is, zoals bijvoorbeeld winkelen of een terrasje bezoeken (vraagsubstitutie). Het is niet bekend in hoeverre dit laatste aspect door de bevolking als bezwaarlijk wordt gevonden.

2.2 De vraag naar recreatief fietsen

Nederland is echt een fietsland en staat wereldwijd gezien op nummer 1 als het op aantal fietsbezit per inwoner gaat. In 1997 waren er 16,5 miljoen fietsen aanwezig in de huishoudens (Stichting Landelijk Fietsplatform, 1998). In 2002 is dit opgelopen tot 18 miljoen, ofwel 1,1 fiets per inwoner (NRIT, 2003).

In 2002 is de deelname van Nederlanders aan fietsen 68% en is na het wandelen (76%) daarmee de belangrijkste recreatieve activiteit (NRIT, 2003). Uit onderzoek blijkt echter dat de allochtone bevolking in het algemeen minder fietst (Jókövi, 2001). De gemiddelde deelname aan fietsen op een maatgevende dag (5e drukste dag van het jaar) is berekend op 6,7% van de bevolking (inclusief niet participanten). Voor de allochtone bevolking is dit geschat op 3,7% (de Vries et al, 2003).

Tabel 2 Verdeling (%) van de duur van gemaakte fietstochten in Drenthe en Zuid-Holland excl. pauzes

Tijdsduur	Drenthe (N=286)	Zuid-Holland (N=253)
1 uur of korter	30,1	35,6
Tussen 1 en 1,5 uur	25,9	26,5
Tussen 1,5 en 2 uur	19,2	21,3
Tussen 2 en 3 uur	18,9	12,6
Tussen 3 en 4 uur	3,5	2,0
Meer dan 4 uur	2,4	1,2
Totaal	100	100

Uit tabel 2 blijkt dat de netto fietstijd (dus zonder rustpauzes) gemiddeld 1,5 uur is (Goossen, 1991). In een onderzoek in Zuid-Holland geeft 62% van de fietsers aan niet langer dan 1,5 uur gefietst te hebben en in Drenthe 56%. Circa 80% fietst niet langer dan 2 uur. In een onderzoek in Den Bosch en Enschede blijkt dat een meerderheid (67%) van de fietsers een fietstocht maakt tussen de 1 à 2 uur (Moerdijk et al, 1999). Onbekend is of dit inclusief rustpauzes is. Gemiddeld neemt de fietser een rustpauze van 30 minuten tijdens een fietstocht (Goossen, 1991). De jongere senioren (50-64 jaar) maken meer langere fietstochten dan de andere groepen (tabel 3).

Tabel 3 Leeftijd van fietsers en duur van de fietstocht (%)

Duur	Leeftijd in jaren				Totaal
	15-29	30-49	50-64	>65	
0 tot 1 uur	37	28	15	14	24
1 tot 2 uur	38	46	37	45	43
2 tot 4 uur	22	24	40	31	28
Meer dan 4 uur	3	3	7	9	5
N	68	198	94	64	424

In totaal worden er volgens het CBS bijna 48 miljoen fietstochten van 2 uur of langer in 2002 gemaakt (tabel 4). Dit is een stijging van 10 miljoen fietsdagtochten in 12 jaar tijd ofwel 28% in vergelijking met 1990. De Nederlandse bevolking is in die periode gestegen met 9%. Het aantal van 48 miljoen beslaat waarschijnlijk maar 20% van het totaal aantal fietstochten, want in deze cijfers zitten nog niet alle fietstochten die korter duren dan 2 uur. Het totaal aantal fietstochten in Nederland in 2002 wordt daarom geschat op circa 240 miljoen.

Tabel 4 Dagtochten naar belangrijkste activiteit

	1990/1991	1995/1996	2002/2003
Fietsen	37.336.000	42.971.000	47.855.000

Bron: CBS

Opvallend is dat in vergelijking met het seizoen 1995/1996 de “jongeren” een lagere deelname hadden en de “ouderen” een hogere (tabel 5).

Tabel 5 Deelname (%) aan recreatief fietsen per leeftijdsgroep in 1995/1996 en 2001/2002

Leeftijdsgroep	1995/1996	2001/2002
0 - 14 jaar	75,8	78,3
15 - 29 jaar	55,7	51,9
30 - 49 jaar	75,9	72,6
50 - 64 jaar	73,8	76,3
65 jaar en ouder	50,6	51,5
Totaal	68,3	67,8

Het blijkt dat mensen tussen de 15 en 29 jaar in verhouding minder fietsen en mensen in de leeftijd boven de 50 jaar juist meer. Gezien de verwachte vergrijzing in Nederland, mag verwacht worden dat het recreatief fietsen aan belang toeneemt.

Wanneer de vier grote steden worden vergeleken (NRIT, 2003) blijkt dat het percentage fietsdagtochten vanuit Den Haag in 7 jaar tijd is gestegen (tabel 6).

Tabel 6 Fietsdagtochten (%) van de 4 grote steden in 1995 en 2002

Stad	1995	2002
Amsterdam	33	24
Rotterdam	30	30
Den Haag	24	33
Utrecht	13	13

Het algemene beeld wat uit deze cijfers naar voren komt is dat ouderen in vergelijking met jongeren meer fietsen en de duur van de fietstocht langer is. Dit wil

echter niet zeggen dat de afstand die ouderen afleggen groter is. Het kan zijn dat hun gemiddelde snelheid lager is dan die van de jongeren en/of de rustpauzes langer duren.

Uit een onderzoek uit 1986 blijkt dat de fietser met een gewone fiets een gemiddelde snelheid heeft van 11 km per uur en met een (semi) sportfiets een gemiddelde heeft van 16 km per uur (Goossen, 1990). Dit zou betekenen dat fietsers rondjes maken van 16 km (1,5 uur met 11 km per uur) tot 32 km (2 uur met 16 km per uur). Voor dit onderzoek wordt een gemiddeld rondje aangehouden van 24 km ofwel 1,5 uur fietsen met een gemiddelde snelheid van 16 km per uur (exclusief rustpauze).

3 Vraag-aanbod analyse in de Haagse agglomeratie

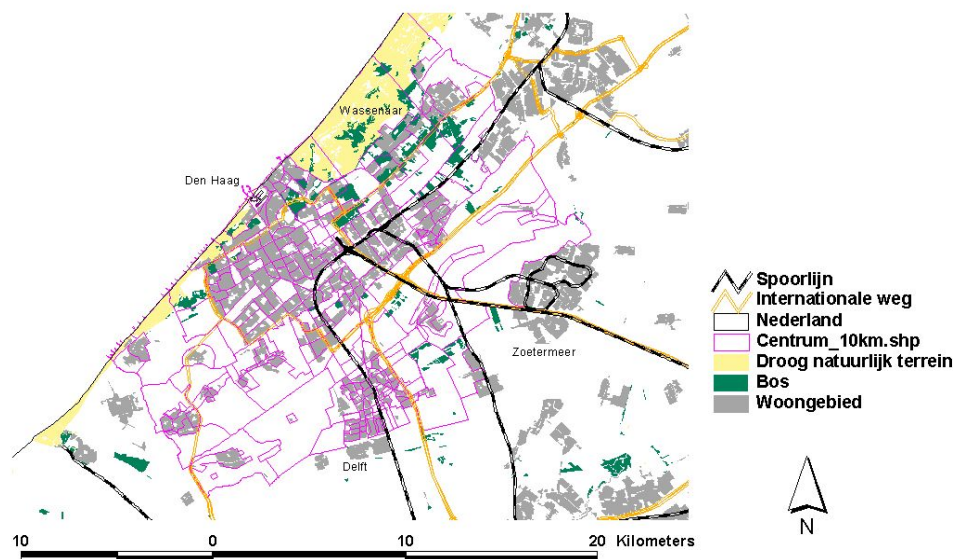
3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zal zowel naar de vraag naar recreatief fietsen in de Haagse agglomeratie gekeken worden als naar het aanbod aan fietsmogelijkheden. Dit hoofdstuk geeft een algemeen beeld van de huidige situatie. Uitgaande van een rondje van 24 km, is een cirkel van 10 km¹ hemelsbreed getrokken rond het centrum van Den Haag. De confrontatie tussen vraag en aanbod in dit gebied geeft inzicht in de mogelijke knelpunten in de Haagse agglomeratie.

3.2 Vraag naar recreatief fietsen in de Haagse agglomeratie

Op basis van gegevens uit het wijk- en buurtregister van het CBS uit 1997 wonen in dit gebied 722.790 inwoners (figuur 1). Uitgaande van een gemiddeld aantal fietstochten van 16 per jaar (inclusief niet-participanten, Vries en Goossen, 2001), zouden op jaarbasis circa 11,5 miljoen fietstochten door de inwoners van de Haagse agglomeratie worden gemaakt. De nadruk ligt op “zouden”, omdat er geen gegevens bekend zijn van de daadwerkelijk aantal gemaakte fietstochten. Dit hangt namelijk veel af van een groot aantal factoren, zoals het percentage allochtonen, de kwaliteit van de fietsgebieden, de bereikbaarheid etc.

¹ Een afstand van 24 km geeft voor een situatie van “heen en weer” een hemelsbrede afstand van 12 km. Een rondje van 24 km wordt gelijk gesteld aan een gelijkzijdige driehoek van 8 km. Voor dit onderzoek is uitgegaan van het gemiddelde van deze twee “manieren” van een fietstocht, namelijk $(12+8)/2=10$ km



Figuur 1 Buurten binnen 10 km van centrum van Den Haag

In het gebied liggen 4 campings, 94 hotels en 21 bed and breakfast locaties. Op basis van gegevens uit het Continu Vakantie Onderzoek van 2002 zouden toeristen vanuit deze verblijfsrecreatieve accommodaties circa 72.000 fietstochten in het gehele jaar maken.

In totaal worden er dus per jaar circa 11,6 miljoen fietstochten gemaakt, waarbij de bewoners in de Haagse agglomeratie circa 99% voor hun rekening nemen en toeristen circa 1%.

In een schriftelijke enquête uitgezet onder 1270 inwoners in Den Haag (Dongen, 1992) is gevraagd naar het gedrag en de behoefte en tevredenheid van de Haagse bevolking op het gebied van openluchtrecreatie. Uit het onderzoek blijkt dat de meeste respondenten de helft van hun vrije tijd buitenshuis spenderen. Hiervan blijft 48% van de respondenten binnen de wijk, 85% van de respondenten blijft binnen Den Haag en 15% recreëert buiten Den Haag. De meeste respondenten gaan wandelen of fietsen of naar het strand (tabel 7).

Uit de cijfers blijkt dat het deelnamepercentage aan fietsen lager is dan het landelijk gemiddelde. Uit dit onderzoek blijkt dat circa 18% van de gehele Haagse bevolking niet tevreden is over de openluchtrecreatievoorzieningen.



Afb. 1 Begin van het toekomstige fietspad 10

Tabel 7 Activiteiten (%) van de respondenten in Den Haag

Activiteit	%
Wandelen	49
Fietsen	43
Bezoek Strand	38
Bezoek Binnenstad	30
Bezoek Recreatiegebieden	28
Bezoek Park	22
Zwemmen	19
Bezoek Evenement	14
Sporten	13
Bezoek Kinderboerderij	7
Vissen	6
Varen/zeilen	6
Bezoek Speeltuin	5
Volkstuinieren	5

Uit onderzoek in 2002 blijkt (NRIT, 2002) dat van de groenvoorzieningen in Den Haag de duinen (64,6%) veruit het meest worden bezocht. Daarnaast worden ook de stadsparken (54,6%), landgoederen en buitenplaatsen (52,1%), bossen (45,5%) en recreatiegebieden in de stadtrand (32,9%) regelmatig bezocht. De Hagenaars bezoeken het meest de stadsparken, gevolgd door landgoederen en buitenplaatsen en duinen. Onder bewoners uit de randgemeenten zijn de duinen het meest populair, hetgeen ook geldt voor de inwoners uit de rest van Nederland.

3.3 Aanbod aan fietsmogelijkheden en hun omgeving

3.3.1 De fietsmogelijkheden

De fietsmogelijkheden bestaan uit:

- (vrijliggende) fietspaden en
- plattelandswegen in het landelijk gebied

Uit gegevens van het CBS uit 1996 blijkt dat Zuid-Holland per 1000 inwoners onderaan staat betreffende het aantal kilometer fietspad.

Tabel 8 Aantal km fietspad per provincie

Provincie	Aantal kilometer	Aantal kilometer per km ²	Aantal kilometer per 1000 inwoners
Groningen	2.981	1,00	5,34
Friesland	4.754	0,83	7,77
Drenthe	4.167	1,55	9,12
Overijssel	6.534	1,91	6,20
Flevoland	1.442	0,60	5,28
Gelderland	9.240	1,80	4,93
Utrecht	2.008	1,40	1,87
Noord-Holland	2.963	0,73	1,20
Zuid-Holland	1.883	0,55	0,56
Zeeland	1.501	0,51	4,09
Noord-Brabant	3.617	0,71	1,58
Limburg	4.227	1,91	3,73

Op basis van de digitale topografische kaart 1:10.000 (Topografische Dienst, 2004) heeft de Haagse agglomeratie in totaal 1100 km aan fietsmogelijkheden. Dit landelijk gebied is circa 14.750 ha groot en zoals uit paragraaf 3.2 blijkt wonen er rond de 723.000 mensen. Dit betekent 0,07 km fietsmogelijkheid per ha. Vergeleken met het landelijk beeld (tabel 9) zijn er veel fietsmogelijkheden. Dit komt omdat er rond steden altijd veel (maar vaak drukke) wegen en weggetjes zijn naar en in het buitengebied waarover ook gefietst kan worden.

Tabel 9 Lengte aan fietsmogelijkheden per regio en per oppervlakte en inwoners

Regio	Lengte (km) aan fietsmogelijkheden	Oppervlakte landelijk gebied (ha)	Aantal inwoners (* 1000)	Lengte per opp.	Lengte per inw.
Den Haag	1.077	14.750	723	0,07	1,49
Nederland	115.813	3.213.600	15.566	0,04	7,44

Vervolgens is een onderscheid gemaakt tussen fietspaden en plattelandswegen (tabel 10). Het totaal aantal km fietspad in deze straal rond Den Haag bedraagt 177, ofwel 16% van het totaal aan fietsmogelijkheden. Nederland heeft 15.679 km fietspad ofwel 14% van het totaal aan mogelijkheden. De regio Den Haag heeft in verhouding met het landelijk beeld dus iets meer (vrijliggende) fietspaden.

Tabel 10 Lengte (km) per type fietsmogelijkheid in het landelijk gebied binnen 10 km van het centrum van Den Haag

Type	Km	Percentage
Fietspad	177	16
Plattelandsweg	900	84
Totaal	1077	100

Er komt echter een ander beeld naar voren als een vergelijking wordt gemaakt naar het inwonertal (tabel 9). Vergeleken met het inwoneraantal heeft de Haagse agglomeratie dan relatief weinig fietsmogelijkheden, namelijk 1,5 km per 1000 inwoners tegenover 7,4 km landelijk. Dit betekent dat het relatief druk is met fietsers op de fietsmogelijkheden. Het aanleggen van extra fietspaden is in dit gebied van groot belang, indien de belevingswaarde moet worden vergroot.

3.3.2 De kwaliteit

Verondersteld wordt dat het van de kwaliteit van het aanbod in de directe omgeving afhangt of men ook daadwerkelijk gaat fietsen. Deze kwaliteit is zeker voor fietsen van belang, want alhoewel steeds meer mensen hun fiets op de auto zetten (via een fietsdraagrek) en daarmee een ruime keuze krijgen in aantrekkelijke fietsgebieden (maar dat ook een vergroting van de automobilititeit oplevert), zal toch een meerderheid direct vanuit de eigen woning gaan fietsen.

Via onderzoek onder fietsers zijn de belangrijkste kwaliteitsindicatoren vastgesteld voor fietsen (Goossen et al, 1997). Door de uitkomsten te koppelen aan geografische data, zijn kaarten gemaakt waarbij de aantrekkelijkheid van het landelijk gebied voor fietsen zichtbaar wordt gemaakt. De uit het marketingonderzoek afkomstige conjunct-analyse methode is gebruikt om de vraag te beantwoorden hoe belangrijk fietsers bepaalde kwaliteitsindicatoren vinden. Bij de conjunct-analyse wordt een product, zoals een landschap, opgevat als bestaande uit verschillende productelementen, zoals het grondgebruik, de stilte, de aanwezige fietsmogelijkheden en de toegankelijkheid. Deze productelementen hebben weer verschillende niveaus. Het grondgebruik bestaat uit bijvoorbeeld bossen, heide- en duingebieden en glastuinbouw; de stilte is bijvoorbeeld zeer stil en niet stil, de toegankelijkheid is vrij, beperkt of niet toegankelijk. Bij het fietsen worden al de productelementen en hun niveaus door de consument tegen elkaar afgewogen. De conjunct-analyse methode laat de respondent kiezen tussen hypothetische, dus niet bestaande landschappen. Dit heeft als voordeel dat respondenten vrij hun mening kunnen geven over voor hen belangrijke zaken, zonder hun daadwerkelijk bestaande landschap er bij te betrekken. Hypothetisch landschap 1 bestaat bijvoorbeeld uit een bos, is vrij toegankelijk en is niet stil, terwijl landschap 2 bestaat uit glastuinbouw, is vrij toegankelijk en zeer stil. Op dat moment weegt consument A voor zichzelf af wat hij nu belangrijker vindt. Consument B kan echter een andere afweging maken, op basis van zijn voorkeuren. Consument C zal mogelijk dezelfde afweging maken als consument A. Op deze wijze wordt niet alleen het relatieve belang van de productelementen bepaald, maar wordt ook achterhaald welke waarden de consumenten aan de niveaus hechten. Het

landelijk gebied wordt in het onderzoek ook als een product gezien, bestaande uit verschillende indicatoren met verschillende niveaus (zie aanhangsel 1).

In tabel 11 staat het relatieve belang van elke indicator zoals dat uit het onderzoek naar voren is gekomen. De mate van stilte is voor fietsen het meest belangrijke. Niet verwonderlijk is dat zeer stil het hoogst gewaardeerd wordt (aanhangel 1). Het grondgebruik bezet een goede tweede plaats. Binnen het grondgebruik scoren zandheide- en duingebieden het hoogst, gevolgd door bosgebieden. Dit zijn de gebieden waar men graag fietst. Verstedelijkt gebied wordt als fietsgebied als laagste gewaardeerd. De toegankelijkheid van natuurgebieden vinden fietsers eveneens een belangrijke indicator, met name de vrije toegang.

Tabel 11 Relatief belang (%) van de indicatoren voor fietsen

Indicator	Belang
Mate van stilte	15
Grondgebruik	10
Toegankelijkheid natuurgebied	9
Verkeersdrukte	8
Onderhoud fietspad of weg	7
Fietsmogelijkheden	6
Fietsdrukte	5
Schilderachtige weg	4
Rustpunten	4
Oevers	4
Breedte fietspad	4
Bewegwijzering	3
Verharding	3
Bezienswaardigheid	3
Kruispunten	3
Reliëf	3
Bereikbaarheid	3
Vrij liggend fietspad	2
Fietsroutes	2

Op basis van een aantal hierboven beschreven indicatoren kan de kwaliteit van het landelijk gebied gemeten worden. Dit gebeurt door te kijken in hoeverre de onderscheiden niveaus daadwerkelijk in een gebied voorkomen. Als ergens een bos voorkomt, krijgt dat gebied de waarde die fietsers aan bos hebben gegeven. Is het gebied tevens stil, dan wordt deze waarde erbij opgeteld etc. Op deze wijze wordt voor een gebied uitgerekend hoever het gebied van het maximum haalbare zit. Dit wordt uitgedrukt in een rapportcijfer.

De kwaliteit van het landelijk gebied voor fietsen is gebaseerd op 7 indicatoren waar landsdekkende GIS-bestanden voor aanwezig cq berekend zijn, namelijk mate van stilte, grondgebruik, reliëf en aanwezigheid van water, toegankelijkheid natuurgebieden, hoeveelheid fietsmogelijkheden en bereikbaarheid. Zij bepalen voor 50% de kwaliteit van het landelijk gebied om te fietsen

In figuur 2 staat weergegeven hoe de kwaliteit van het landelijk gebied voor fietsen is met deze 7 indicatoren.

Binnen een straal van 10 km (eerste cirkel) rond het centrum van Den Haag blijkt dat met name het bos- en duingebied tussen Den Haag en Katwijk boven de 80% scoort. Dit is dus het gebied waar men graag zou willen fietsen. Deze gebieden zijn dan ook van groter recreatief belang dan alle andere gebieden. Daarnaast valt de invloed van snelwegen en spoorlijnen op. De gemiddelde kwaliteit voor fietsen van deze straal is 4,8. Dit is lager dan het gemiddelde voor heel Nederland, dat een rapportcijfer van 5,9 heeft.

Tabel 12 Fietskwaliteit van het landelijk gebied in een straal van 10 km rond het centrum van Den Haag

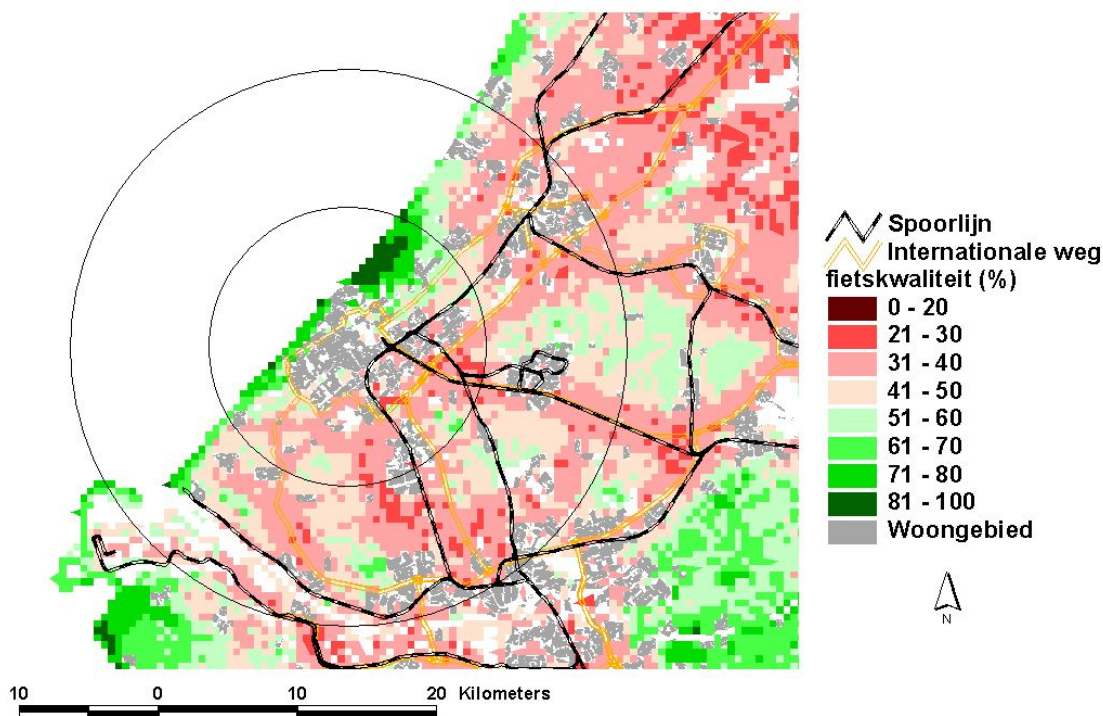
Rapportcijfer	Ha	%
7 of meer	2.275	15,4
5 – 7	2.750	18,6
Minder dan 5	9.725	66,0
Totaal	14.750	100

Het blijkt dat 66% van het landelijk gebied rond Den Haag een fietskwaliteit heeft van onder de 5 en 15% gezien kan worden als goede kwaliteit (tabel 12).

Inwoners van de Haagse regio die meer naar de rand van de 10 km straal wonen, kunnen ook in het gebied gaan fietsen wat begrensd wordt door de 2e cirkel. De kwaliteit van het landelijk gebied voor fietsen in deze 2e cirkel is over het algemeen niet erg hoog (tabel 13).

Tabel 13 Fietskwaliteit van het landelijk gebied in een straal tussen 10-20 km rond het centrum van Den Haag

Rapportcijfer	Ha	%
7 of meer	350	0,8
5 – 7	5.450	13,1
Minder dan 5	35.800	86,1
Totaal	41.600	100



Figuur 2 Kwaliteit van het landelijk gebied voor fietsen

De gemiddeld fietskwaliteit ligt zelfs lager dan die van de 10-km cirkel en bedraagt een 4,2. Er liggen slechts enkele beperkt aantrekkelijke fietseilandjes. Dit blijkt ook uit de cijfers; nog geen 1% van dit landelijk gebied heeft een fietskwaliteit van boven de 7. Maar liefst 86% scoort onvoldoende.

Het duingebied tussen Den Haag en Katwijk blijft meer aantrekkelijk in vergelijking met alle andere gebieden in deze 2e cirkel. Verwacht mag worden dat veel fietsers het duingebied en de kust zullen uitkiezen voor een recreatieve fietstocht. Deze verwachting komt overeen met de onderzoeksgegevens uit paragraaf 3.2 waarin staat dat veel Hagenaars de duinen opzoeken. Dit is echter wel afhankelijk van de bereikbaarheid. Het is namelijk de vraag of mensen die in het zuiden en zuidoostelijk deel van de Haagse agglomeratie wonen, ook in het duingebied ten noorden van Den Haag gaan fietsen. Het ligt voor de hand dat deze mensen het gebied Midden-Delfland uitkiezen voor hun fietstocht. Uit onderzoek blijkt namelijk dat recreatieve fietsers de neiging hebben om zo snel mogelijk het landelijk gebied in te gaan. Men kiest de kortste route vanuit hun woning naar het landelijk gebied (Moerdijk et al, 1999). Ook in onderzoek in Ede en Apeldoorn komt dit patroon naar voren (Ploeger et al, 2000). Dit betekent dat mensen die in het oosten van een stad wonen, ook in het oostelijke deel rond de stad gaan fietsen. Inwoners uit het zuidelijke deel fietsen doorgaans het meest in het landelijke gebied ten zuiden van de stad. Er zijn dus relatief weinig mensen die eerst dwars door de stad gaan fietsen om in het landelijk gebied te komen. Moerdijk (1999) concludeert dat fietsers de stad het liefst zo snel en

veilig mogelijk verlaten om daarna te genieten van een mooie en rustige omgeving. In de geest van de recreant begint de fietstocht pas aan de rand van de stad. Deze conclusie is gebaseerd op onderzoeken in Den Bosch, Enschede, Ede en Apeldoorn. De omgevingen van deze steden zijn in kwalitatief opzicht redelijk hoog vergeleken met de omgeving van Den Haag. Het kan zijn dat Haagse fietsers een ander gedrag vertonen en wel door de stad fietsen.

3.4 Fietstekort in de Haagse agglomeratie

Met behulp van het rekenmodel AVANAR (Afstemming Vraag en Aanbod Natuur Als Recreatieruimte) is het tekort aan fietsomgevingen in de agglomeratie Den Haag bepaald. Hierbij is gebruik gemaakt van het CBS Bodemgebruikbestand 2000 voor het bepalen van de huidige aanbod-situatie, en van aantallen autochtone en niet-westers allochtone inwoners uit de Kerncijfers Wijken en Buurten 1999 van het CBS voor het bepalen van de recreatieve vraag. Bij fietsen wordt er vanuit gegaan dat 6,7% van de autochtone inwoners gaat fietsen op de maatgevende, vijfde drukste dag van het jaar, en bij niet-westers allochtonen is dat percentage 3,7%. Voor de Haagse agglomeratie, gedefinieerd als de buurten binnen de cirkel van 10 km rond het centrum van Den Haag, was de totale vraag in 1999 daarmee 42.319 fietstochten (ofwel recreatieplaatsen). Ofwel, er moet op de 5e drukste dag 42.319 fietstochten vanuit deze buurten ondernomen kunnen worden.



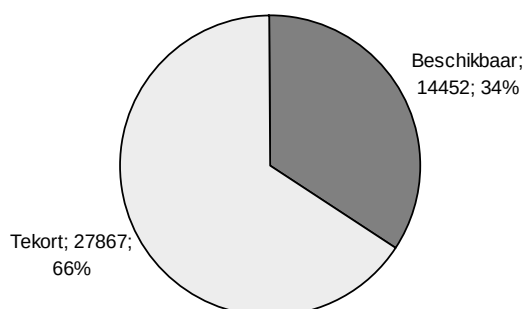
Afb. 2 De Waalsdorpervlakte waar het fietspad zou moeten komen

Met AVANAR kan niet berekend worden of door het aanleggen van een fietspad in de duinen een tekortreductie optreedt. Daarvoor is de huidige versie van AVANAR te grof. De hoeveelheid fietspaden doen in AVANAR alleen mee in het agrarisch gebied (zie tabel 1 in paragraaf 1.4) als onderdeel van de mate van ontsluiting. Met AVANAR treedt pas een tekortreductie op als het agrarisch landschap verandert in een bos (of duin), of groener (kleinschaliger) wordt of indien er in het agrarisch gebied fietspaden worden aangelegd. Een tekortreductie treedt uiteraard ook op indien de bevolking afneemt.

Met AVANAR kan wel berekend worden of er in de Haagse regio een tekort aan fietsomgevingen bestaat.

In figuur 3 is weergegeven in hoeverre de vraag vanuit de Haagse agglomeratie gedekt is door in het jaar 2000 aanwezig aanbod aan fietsomgevingen: 34% van de vraag is gedekt, maar er blijft nog een tekort over van 27.867 fietstochten waaraan niet voldaan kan worden. Aan 2/3 van de fietsbehoefte kan dus niet voldaan worden. Indien niets wordt gedaan, zal dit tekort toenemen als gevolg van de bevolkingsgroei en vergrijzing omdat ouderen meer fietsen.

**Recreatieve vraag naar fietsruimte:
42.319 recreatieplaatsen**



Figuur 3: De vraag naar fietsmogelijkheden en het beschikbare aanbod voor de Haagse agglomeratie

De gebieden die in AVANAR worden meegenomen bij de capaciteitsberekening moeten wel toegankelijk zijn. Volledig afgesloten bos en natuurgebieden worden niet meegenomen in de berekening. Het duingebied ten noorden van Den Haag zit precies tussen deze twee uitersten in. Een deel is niet toegankelijk en een deel wel. AVANAR is nog te grof om het niet-toegankelijk deel er uit te filteren. Het hele gebied is derhalve meegenomen. Het tekort is dus eigenlijk nog groter.

Het percentage beschikbare fietsomgevingen van 34% is relatief laag ten opzichte van andere stadsregio's. De stadsregio Rotterdam ziet 59% van haar fietsbehoefte gedekt, de agglomeratie Leiden 75% (De Vries en De Regt, 2004). Dit komt met name doordat Den Haag grenst aan de zee, in het zuiden aan het kassengebied van

het Westland en in het oosten aan zijn voorsteden. Geen van deze gebieden heeft een recreatieve opvangcapaciteit, terwijl het agrarisch gebied rond Rotterdam en Leiden wel een opvangcapaciteit voor fietsen kent. Eigenlijk is het duingebied ten noorden van Den Haag het enige recreatiegebied van enige omvang dat binnen het bereik van de Hageaars ligt.

4 Vraag-aanbod analyse fietspad 10

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zal worden ingezoomd op het gebied waar het fietspad 10 gepland is. Vraag en aanbod van dit gebied zullen verder worden uitgewerkt en met elkaar worden geconfronteerd.

Uit onderzoek (Mark en de Zeeuw, 1993) in 1991 in het duingebied Meijndel (tabel 15) blijkt dat de meerderheid van de bezoekers per fiets uit Den Haag en Wassenaar komt. Slechts een klein deel komt uit Leidschendam en Voorburg.

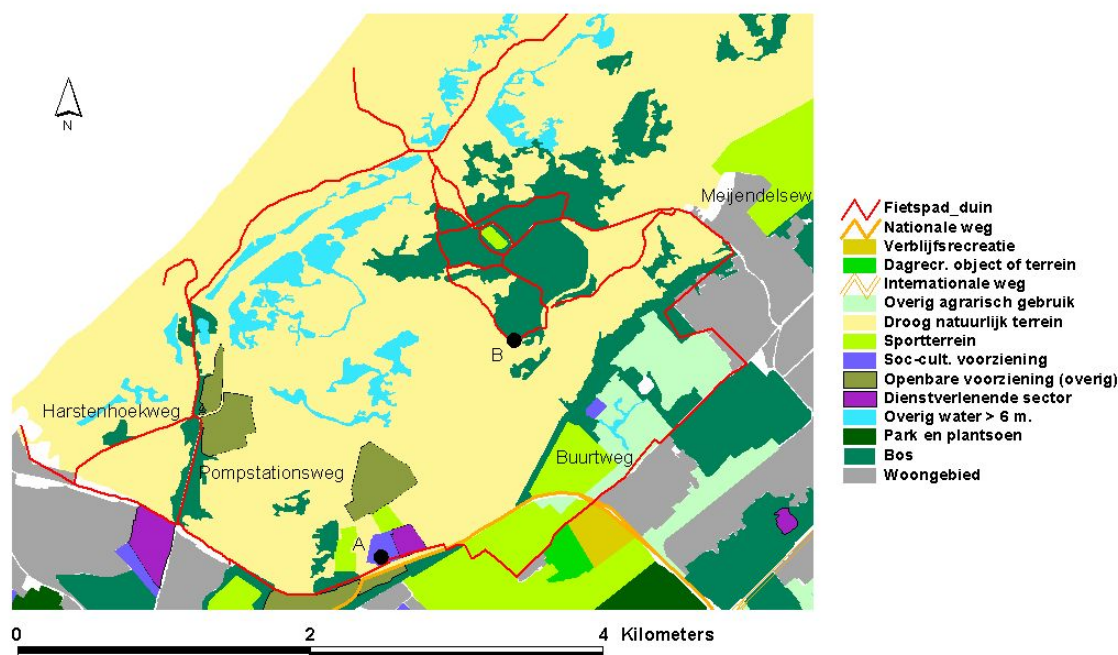
Tabel 15 Meest genoemde herkomstplaatsen respondenten (N=175) in de vallei Meijndel per fiets (%)

Herkomstplaats	Percentage
Den Haag	48,0
Wassenaar	19,4
Voorburg	5,7
Leidschendam	4,6
Leiden	4,0
Katwijk	3,4
Voorschoten	2,9
Noordwijk	1,7
Delft	1,1
Rotterdam	0,6
Leiderdorp	0,6
Overig	5,7

De behoefte aan het nieuwe fietspad 10 zal voor de inwoners uit Wassenaar minder groot zijn, want zij beschikken al over de nodige kwalitatief goede fietsmogelijkheden. Voor inwoners uit Leidschendam en Voorburg zal het fietspad mogelijk een rol kunnen spelen, alhoewel ze wel een aantal fysieke (en mogelijk mentaal fysieke) barrières moeten overbruggen. Dit onderzoek beperkt zich dan ook tot de stad Den Haag en voorsteden.

4.2 Fietsen in de duinen rond het geplande fietspad 10

Het aantal fietsmogelijkheden rond het geplande fietspad 10 staat aangegeven op figuur 4. Vanuit de Haagse regio beslaat een rondje duinen in de huidige situatie 11,7 km. De Pompstationsweg of Harstenhoekweg (figuur 4) zijn de enige toegangspaden vanuit Den Haag om de duinen in te fietsen. Via de vallei Meijndel kan men het gebied verlaten over de Meijndelseweg en via de wijk Kievitsduin in Wassenaar. Via de Buurtweg fietst men weer terug naar Den Haag. Uitgaande van een fietstocht van 24 km, fietst men dus in totaal 12,3 km door de stad. Den Haag kent evenwel veel parken zodat een redelijk aantrekkelijke fietstocht uitgezocht kan worden.

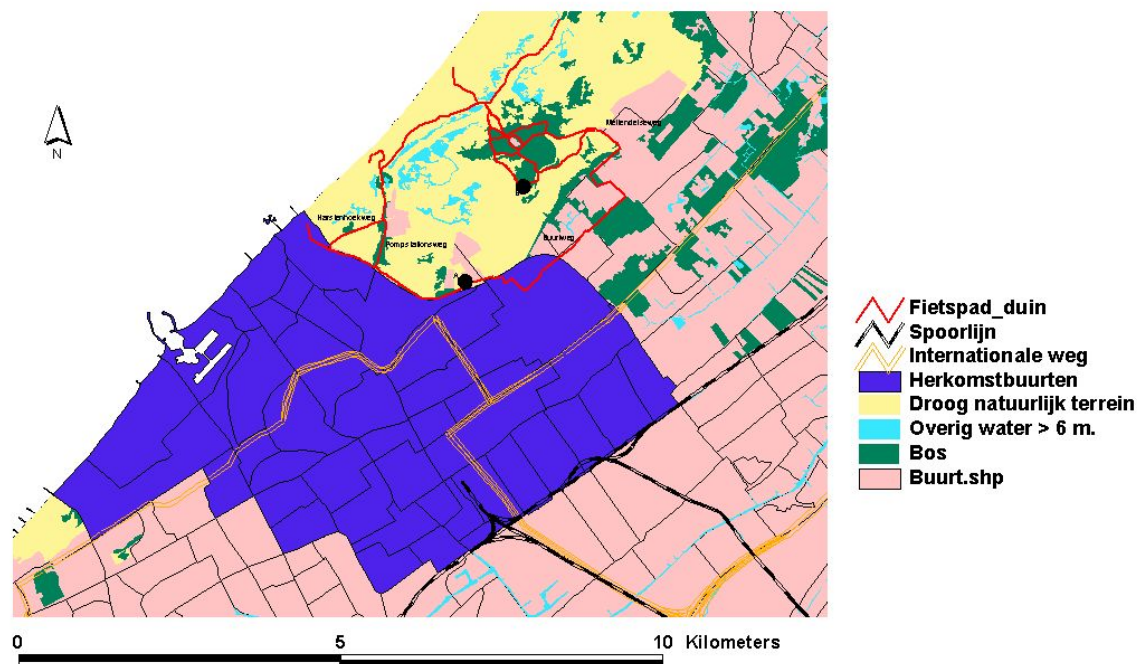


Figuur 4 Fietsmogelijkheden in duingebied ten noorden van Den Haag

Dit betekent dat er 5 a 6 km voor de heenweg door de stad gefietst moet worden en 5 a 6 km voor de terugweg. Op figuur 5 staat aangegeven welke buurten in Den Haag binnen deze afstand liggen. Dit betreft alle buurten in de stadsdelen Haagse Hout en Scheveningen, een groot deel van het Centrum, en een deel van het stadsdeel Segbroek. In totaal wonen er in deze buurten 181.690 mensen. Gemiddeld is 13% van deze inwoners van allochtone afkomst.

Volgens het AVANAR-model is in deze buurten sprake van een fietstekort van 6.535 recreatieplaatsen, op een totale vraag van 10.823 recreatieplaatsen (op basis van inwonertallen 1999). Een omgeving voor slechts 4.286 tochten is beschikbaar, d.w.z. kunnen momenteel in de duinen of in andere gebieden een rondje fietsen, ofwel 40% van de vraag op de maatgevende, vijfde drukste dag van het jaar. Dit is iets meer dan het beschikbare percentage voor de gehele Haagse agglomeratie (34%, zie par. 3.4), omdat deze buurten relatief dicht bij het duingebied liggen.

De stadsdelen Escamp, Loosduinen, Segbroek en gemeenten als Rijswijk, Wateringen en Delft hebben nog geringere fietsmogelijkheden, gemeten in hectares met een recreatieve opvangcapaciteit. Hoewel zij minder hectares fietsgebied tot hun beschikking hebben, zullen inwoners uit de meer westelijk gelegen buurten eerder naar Westduinpark en omgeving fietsen dan richting vallei Meijendel, omdat dit gebied dichterbij ligt en ook aantrekkelijk is.



Figuur 5 Herkomstbuurten rondje duinen met huidige fietsmogelijkheden

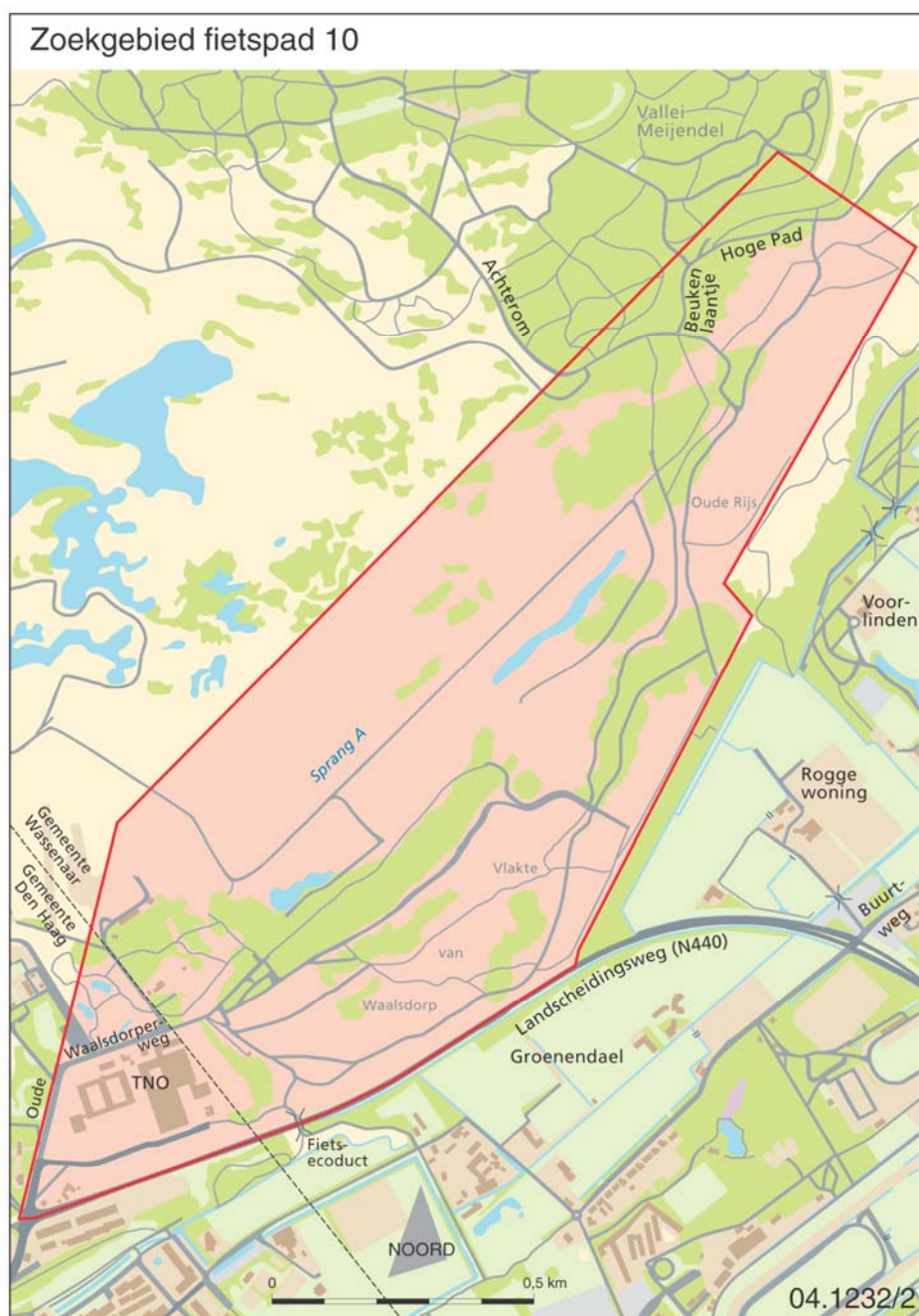
In de huidige herkomstbuurten van het duingebied bestaat een duidelijk tekort aan fietsomgevingen. Het beschikbare percentage van 40% ligt relatief lager dan veel buurten in andere steden. In figuur 9 zijn de absolute tekorten weergegeven, voor zowel de huidige herkomstbuurten als de buurten die met de aanleg van het nieuwe fietspad 10 binnen het bereik van het duingebied komen. De tekorten zijn het grootst in de dichtbevolkte buurten van het centrum van Den Haag, zoals de Schildersbuurten en het Zeeheldenkwartier, maar ook in het Statenkwartier in Scheveningen bestaan grote tekorten.

4.3 Fietsbereik bij aanleg fietspad 10

Indien het fietspad 10 wordt aangelegd hoeven bezoekers vanuit Den Haag naar het duingebied niet meer via Kievietsduin in Wassenaar te fietsen. Het fietspad 10 zal circa 1,7 km lang worden en begint bij het TNO-gebouw (punt A op figuur 4) en zal uitkomen bij het Beukenlaantje (punt B op figuur 4). De duinen ten noorden van het TNO-gebouw (Waalddorpervlakte) kent nu relatief veel wandelpaden.

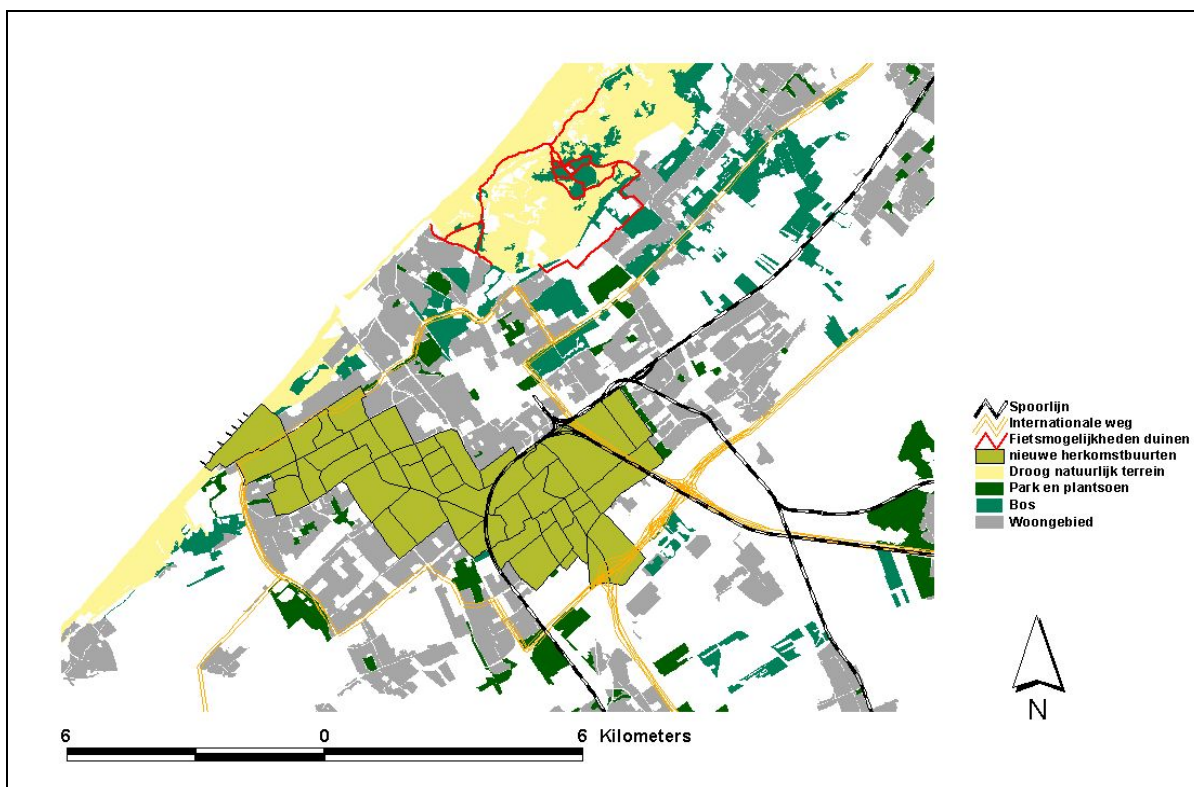
Vanaf het punt Beukenlaantje via Kievietsduin terug naar het beginpunt bij het TNO-gebouw is 6,7 km. Met het fietspad 10 is er een “winst” te maken van 5 km. Dit betekent dat het fietsbereik circa 2,5 km opschuift. Op figuur 7 staat aangegeven

welke buurten met de aanleg van fietspad 10 nu Vallei Meijndel wel kunnen bereiken binnen de gestelde tijd en afstand.



Figuur 6 Gebied waarin het fietspad 10 zou moeten komen

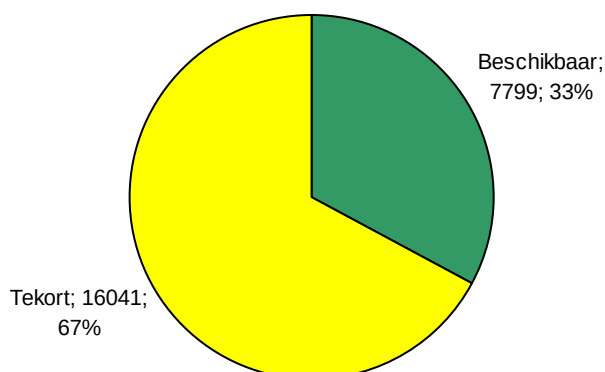
In totaal wonen in deze buurten 226.230 inwoners. Deze mensen konden dus eerst geen rondje maken naar de vallei Meijndel en met de aanleg van het fietspad wel. Potentieel zijn dat circa 13.600 fietsers op de 5e drukste dag. Van deze mensen is 23% van allochtone afkomst die in het algemeen dus minder fietsen.



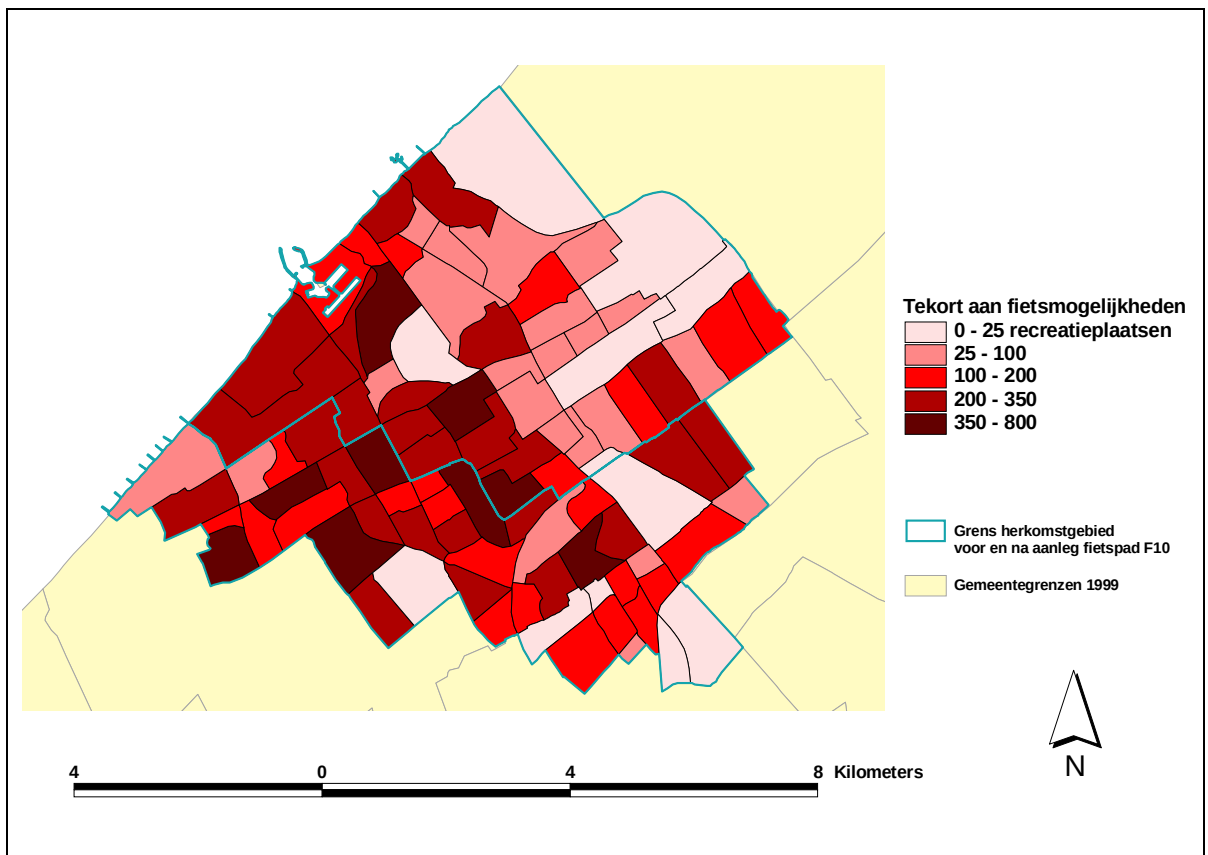
Figuur 7 Buurten die met het nieuwe fietspad binnen fietsbereik van het duingebied komen te liggen

In deze buurten is een fietstekort van 9.500 recreatieplaatsen. Dit is meer dan het tekort in de 'oude' herkomstbuurten, omdat hier meer inwoners wonen, maar ook omdat dit meer zuidwestelijke deel slechter voorzien is dan het reeds bij de duinen gelegen noordoostelijke deel van Den Haag. Dichtbevolkte buurten als het Valkenburgkwartier, Leyenburg en het Laakkwartier kennen grote tekorten (zie figuur 9). In de 'nieuwe' en 'oude' herkomstbuurten samen is een totaal fietstekort van ruim 16.000 recreatieplaatsen (zie figuur 8).

**Recreatieve vraag naar fietsruimte in de herkomstbuurten:
23.840 recreatieplaatsen**

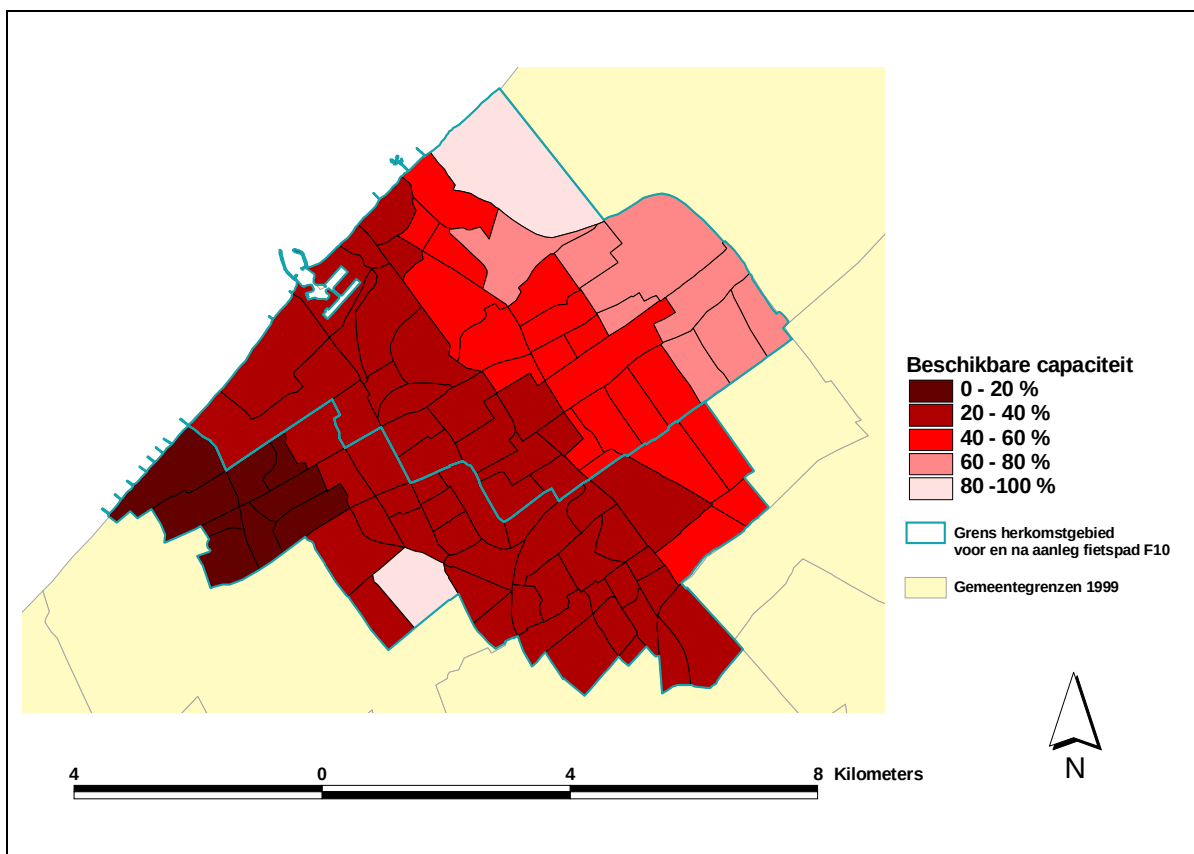


Figuur 8: De vraag naar fietsmogelijkheden en het beschikbare aanbod voor alle herkomstbuurten samen



Figuur 9 Huidige fietstekorten in de herkomstbuurten binnen huidig en toekomstig bereik van het duingebied

In figuur 10 zien we heel duidelijk dat per inwoner bekeken, de zuidwestelijke buurten slechter af zijn dan de noordoostelijke buurten, ondanks het feit dat de smalle duingebieden ten zuiden en het Westbroekpark zijn meegenomen. Dit komt omdat dit ook de enige gebieden voor deze inwoners zijn. Andere gebieden liggen in de stad of in een kassengebied die in het model geen opvangcapaciteit hebben. Daarnaast speelt de zee een rol. Het nieuwe fietspad brengt het duingebied binnen fietsbereik van deze buurten, vooral van de zuidelijke buurten in Laak, Rijswijk en Voorburg. De nieuwe herkomstbuurten kunnen momenteel slechts voor 27% in hun vraag voorzien.



Figuur 10 Huidige beschikbare fietscapaciteiten per inwoner in de herkomstbuurten binnen huidig en toekomstig bereik van het duingebied

4.4 Kwaliteit fietsomgeving voor de zuidelijke buurten

Indien wordt uitgegaan van een rondje van 24 km en een duinrondje (met het nieuwe fietspad 10) van 6,7 km, dan zal men nog 17,3 km door de stad moeten fietsen. Dit is vrij veel, namelijk 71%. Den Haag kent redelijk veel parken, dus een groot deel van dit fietsen door de stad zal waarschijnlijk via deze groengebieden gaan. Maar zoals in paragraaf 3.3.2 naar voren komt, zal men toch ook vaak kiezen voor een snellere route de stad uit. Voor de mensen die in deze nieuwe herkomstbuurten wonen, mag daarom verwacht worden dat de inwoners uit de meest westelijke buurten gebruik zullen maken van het gebied rond Westduinpark, gezien de relatieve nabijheid en aantrekkelijkheid. De mensen ten oosten van de spoorlijn Den Haag-Delft zullen heel waarschijnlijk eerder het landelijk gebied ten oosten van Den Haag uitkiezen voor een fietstocht in verband met de nabijheid.

De centrumbewoners moeten altijd een relatief groot deel door de stad, welke kant ze ook opgaan. Voor deze bewoners kan het fietspad 10 net de ontbrekende schakel zijn om toch een rondje duinen te fietsen en een kopje koffie te drinken op het verste punt en op de helft van hun route, namelijk het terras in de Vallei Meijendel. Verwacht mag worden dat ook deze mensen via de parken in de stad gaan om het duingebied te bereiken. Het gebied waar deze mensen nu kunnen fietsen (ten zuiden

van hun woongebied), heeft een gemiddelde fietskwaliteit van 4,2. Dit kan betekenen dat ze de keuze hebben tussen niet fietsen, in een onaantrekkelijk gebied fietsen of langere fietstochten moeten maken. Ze hebben dus niet dezelfde keuzes als andere Nederlanders, waardoor er sprake is van ongelijkheid. Het gebied in de Waalsdorpervlakte rond fietspad 10 heeft een gemiddelde fietskwaliteit van 7,6. Indien voor deze bewoners een aantrekkelijk landschap een belangrijke reden is om te gaan fietsen, dan krijgen deze inwoners een gebied binnen fietsbereik dat nergens anders in deze omvang en met deze kwaliteit aanwezig is binnen de gestelde tijd en afstand.

Wel moet worden opgemerkt dat centrumbewoners vaak een ander recreatiegedrag vertonen dan gemiddeld. De aantrekkelijkheid van stedelijke recreatievoorzieningen zoals winkels, bioscopen, theaters en restaurants zijn voor veel centrumbewoners belangrijk en vaak een reden om zich in het centrum te vestigen. Het gebruik van deze voorzieningen gaat vaak ten koste van het gebruik van andere, meer buiten de stad liggende voorzieningen. Voor een deel komt dat ook omdat het aandeel jongeren in het centrum meestal hoog is. En jongeren fietsen in het algemeen minder. Ook is het aandeel allochtonen in de centrumwijken relatief hoog. Zoals bekend fietsen allochtonen op dit moment minder dan autochtonen. Uit onderzoek (Jókövi, 2001) blijkt echter wel dat de 2e generatie allochtonen een recreatiegedrag vertoont dat al meer lijkt op dat van de autochtone Nederlanders.

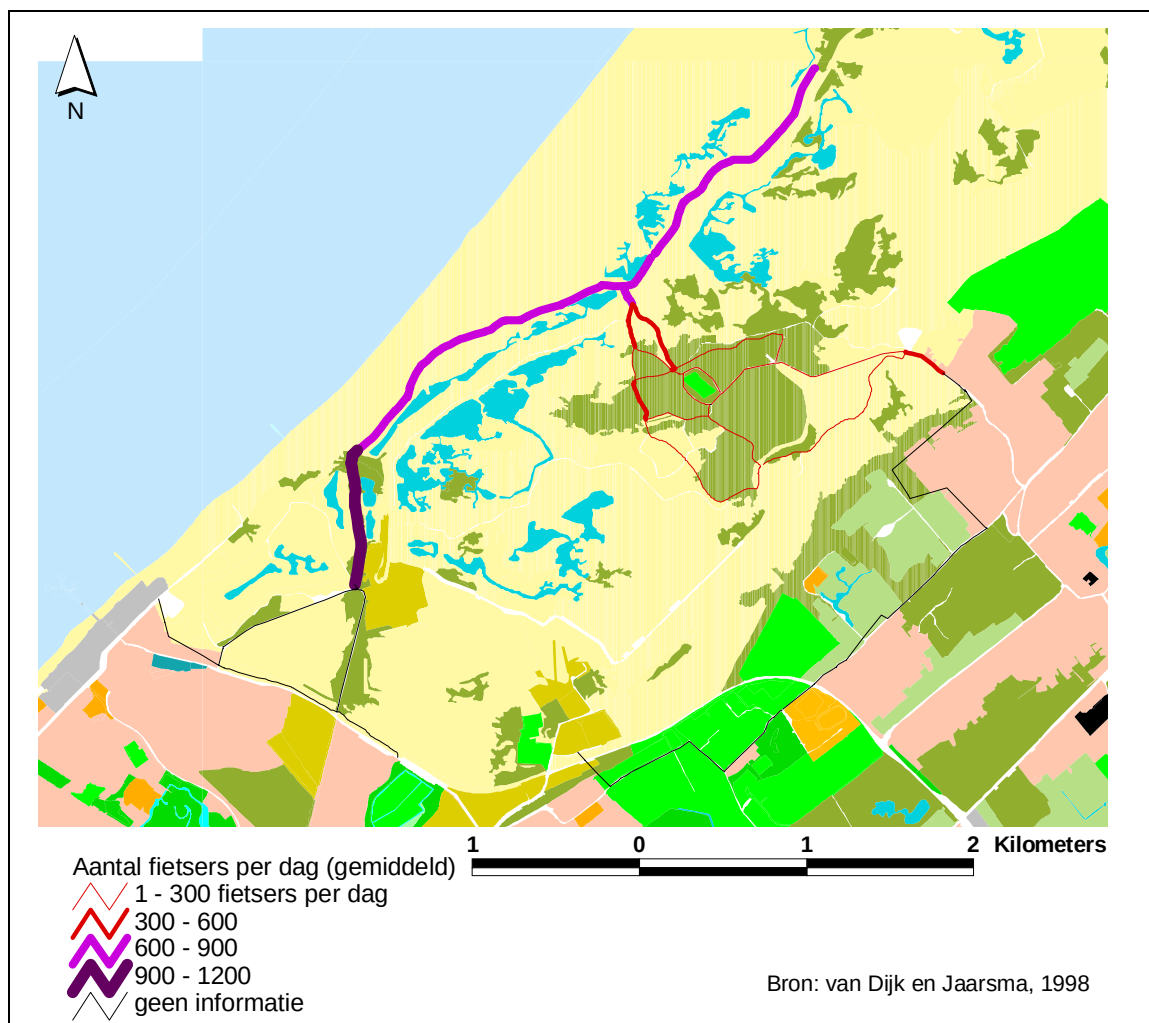
Verwacht mag worden dat het aantal mensen uit de nieuwe herkomstgebieden die met de aanleg van fietspad 10 straks door de Waalsdorpervlakte fietst, niet spectaculair groot zal zijn. Desondanks krijgen deze bewoners een keuze die ze eerst niet hadden.

4.5 Keuzemogelijkheid voor de noordelijke buurten

De inwoners uit de meer noordelijke buurten van Den Haag kunnen het duingebied nu al goed bereiken. Het totale gebied (Waalsdorpervlakte tot en met Vallei Meijendel en Noordzeekust) is ongeveer 922 ha groot. De totale lengte aan fietspaden is circa 14 km. Dit betekent gemiddeld 0,01 km per ha. Dit is een stuk minder dan gemiddeld rond Den Haag 0,07 km per ha en zelfs minder dan gemiddeld in Nederland van 0,04 km per ha. Het aantal inwoners in de directe omgeving is echter groot. De keuze voor rustige rondjes is hierdoor beperkt.

Uit het monitoringonderzoek van 2001 in het duingebied Meijendel blijkt dat op de 5e drukste dag er 8.146 fietsers het duingebied tussen Scheveningen en Wassenaarse Slag hebben bezocht. Op de 5e drukste dag hebben 3.546 fietsers de Vallei Meijendel bezocht (Beunen et al, 2002). Volgens het AVANAR-model zouden er op deze dag 4.286 fietstochten gemaakt worden.

Op basis van telgegevens uit het monitoringonderzoek in het duingebied Meijendel (van Dijk en Jaarsma, 1998) is de fietsdruk weergegeven in figuur 11.



Figuur 11 Fietsdruk op fietspaden door Meijndel (op basis van tellingen, gemiddeld per dag, 1997-1998)

Het fietspad tussen het Oostduinpark en de Wassenaarse Slag wordt het meest gebruikt², met name om naar het strand te gaan. Het fietspad op de wegen “Achterom” en “Beukenlaantje” heeft een fietsdruk van circa 300 fietsers per dag. In de huidige situatie moet iedereen over bijna dezelfde fietspaden het rondje fietsen. Met het nieuwe fietspad 10 wordt de keuze sterk vergroot. De lengte aan fietspaden stijgt met 12% waarmee ook het gemiddeld aantal km per ha groter wordt, ook al blijft het onder het gemiddelde landelijke niveau. De inwoners kunnen nu meer en verschillende rondjes maken in een aantrekkelijk gebied. Er zijn nu ook rondjes mogelijk die korter duren dan 1,5 uur. Fietspad 10 vormt hiermee de ontbrekende schakel. Door de spreiding van de fietsers met het nieuwe fietspad en bij een gelijkblijvende hoeveelheid fietsers op de maatgevende dag, zal ook de gemiddelde fietsdruk met 12% verminderen en daarmee kan de drukte minder worden. Dit is zeer positief voor de recreatieve beleving, want fietsdruk is een belangrijke

² Hoewel er ook onderzoeksgegevens zijn van 2002/2003, zijn van na 1998 geen telgegevens beschikbaar van het telpunt bij het Oostduinpark. Uit een trendrapport over de periode 1992-1997 (Jaarsma, Webster en Bakker, 1998) blijkt dat de fietsintensiteiten geen dalende of stijgende tendens vertoonden.

indicator voor kwaliteit zoals in tabel 9 is weergegeven. De spreiding van de fietsdrukte is des te belangrijker want als gevolg van de toenemende vergrijzing en bevolkingsgroei, zal de hoeveelheid fietsers naar verwachting toenemen. Deze tendens is de laatste jaren al zichtbaar (tabel 16).

Tabel 16 Bezoek aan Vallei Meijendel per vervoermiddel (%) Bron: Beunen et al, 2002

Jaar	Auto	Fiets
1973	73	10
1990	48	45
2001	46	51

4.6 Kwaliteit omgeving fietspad 10 en alternatief tracé

Sinds de plaatsing op het provinciale fietsplan van 1932 hebben tot nu toe vier tracés voor fietspad 10 de revue gepasseerd.

I. Tracé via de Vlakte van Waalsdorp met vijf varianten (sprang A, langs Monument, langs Landscheidingsweg, enz). Deze zijn in ruime mate beschreven in de huidige tracénota.

II. Route via het bestaande / te reconstrueren fietspad langs de Buurtweg.

III. Tracé in het duingebied tussen de Vlakte van Waalsdorp en het bestaande noord-zuid fietspad langs de kust. Dit tracé gaat ook door open, sterk geaccidenteerd duingebied met infiltratievennen en met heel weinig bossen of bossages. Het tracé ligt volledig in het gebied van Habitatrichtlijn en Flora- en Faunawet en ligt bovendien in het waterwingebied. Vanuit deze belangen is dit tracé onuitvoerbaar.

IV. Tracé vanaf bestaand fietspad 10 in Groenendaal, achter langs “Roggewoning”, “Voorlinden” en “De Kievit” en parallel aan de Buurtweg. Dit tracé komt uit op de Meijendelseweg en is derhalve dezelfde “achterom-route” als via de Buurtweg. Aan dit bezwaar kan tegemoet worden gekomen met het volgende tracé: vanaf de oostzijde van het bestaand fietsecoduct over de Landscheidingsweg een nieuw fietspad aanleggen langs de oostzijde van deze weg, via een aan te leggen ongelijkvloerse kruising met de Landscheidingsweg en een nieuw aan te leggen fietspad direct ten oosten van het duingebied op het terrein van “Roggewoning” c.q. golf- en countryclub en voorts via tracé C2-Hoog van het hiervoor genoemde tracé naar het Beukenlaantje/Achterom. Het tracé is circa 3,5 kilometer lang. Over circa tweederde deel ligt het tracé op de scheiding van bossages (langs Landscheidingsweg en langs duingebied) en open terrein (sportvelden en golfterrein). Voor het overige eenderde deel volgt dit tracé C2-hoog van het hiervoor genoemde tracé I.

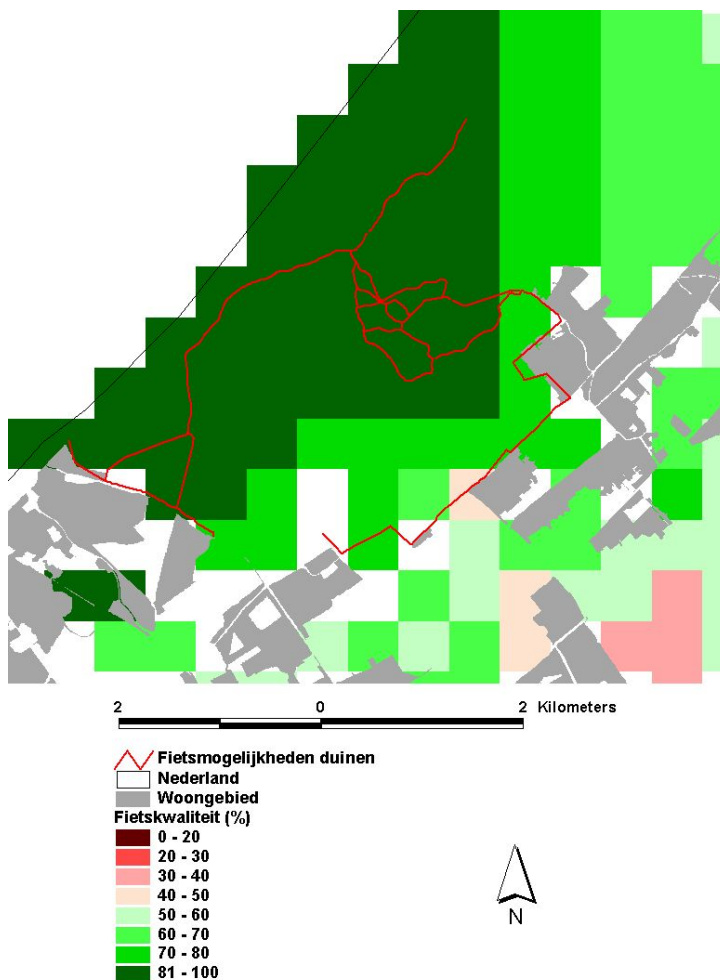
Te overwinnen zaken in dit tracé zijn:

- Nieuw besluit van Provinciale Staten omdat dit tracé buiten de opdracht valt;
- Voor eenderde deel ligt het tracé binnen het gebied van de Habitatrichtlijn en Flora- en Faunawet;

- Aanleg zigzag fietspad met haarspeldbocht(en) om het hoogteverschil van enkele tientallen meters tussen Roggewoning en duingebied te overwinnen; en
- Verwerving van particulieren gronden terwijl er voor het tracé via de Vlakte van Waalsdorp geen grondverwerving nodig is.

Naast variant I lijkt variant II (verbeterd fietspad langs de Buurtweg) het enige alternatief en zal in dit rapport verder worden besproken.

Een verbeterd fietspad langs de Buurtweg als alternatief verandert niets aan de huidige situatie. Er komen geen alternatieve rondjes bij. Het alternatieve tracé zal niet tot meer keuzemogelijkheden leiden voor inwoners uit de noordelijke buurten van Den Haag. Het duingebied blijft met het alternatieve tracé te ver weg liggen voor groepen fietsers uit delen van Den Haag die nu weinig aantrekkelijke fietsomgevingen hebben.



Figuur 12 Kwaliteit duingebied voor recreatief fietsen

De kwaliteit van de omgeving (figuur 12) rond het geplande fietspad 10 is gemiddeld een 7,8 en van de Buurtweg gemiddeld 5,5 (tabel 17). Daarmee is de belevingswaarde

van het fietspad 10 veel hoger dan een verbeterd fietspad langs de Buurtweg. Een belangrijk aspect is dat fietspad 10 vrijliggend is en in een stil duingebied ligt, zonder geluid en uitlaatgassen van auto's. Deze belangrijke fietskwaliteiten kan een verbeterd fietspad langs de Buurtweg niet bieden.

Tabel 17 Kwaliteit van de omgeving van het fietspad 10 en een alternatief tracé

	Gridcel	Kwaliteit	Lengte (meter) in gridcel
Fietspad 10	1	85	180
	2	84	245
	3	75	575
	4	74	205
Gewogen kwaliteit	78		
Buurtweg	1	46	205
	2	24	550
	3	69	145
	4	83	625
Gewogen kwaliteit	55		



Afb. 3 Verschil in kwaliteit: links het mogelijk tracé fietspad 10 en rechts de Buurtweg

5 Conclusies

Fietsen is na wandelen de populairste recreatieactiviteit in Nederland. Verwacht wordt dat door de bevolkingsgroei en vergrijzing het aantal fietstochten de komende jaren nog verder zal stijgen.

Uit het model AVANAR blijkt dat Den Haag een groot fietstekort heeft. De hoeveelheid fietspaden en plattelandswegen waarover gefietst kan worden is (in vergelijking met het landelijk beeld) per ha weliswaar voldoende, maar per inwoner zeker niet. Door het grote aantal inwoners in deze regio is het op deze fietsmogelijkheden erg druk. Daarnaast liggen de fietsmogelijkheden in een landschap dat meestal niet erg aantrekkelijk is. Het enige landschap van een redelijke omvang dat wel aantrekkelijk is, ligt ten noorden van Den Haag, namelijk het duingebied. De hoeveelheid fietsmogelijkheden in dit gebied is echter beperkt. Door de toenemende vergrijzing mag verwacht worden dat het aantal fietsers toeneemt en dat de fietsdruk op de bestaande wegen en paden nog groter wordt. Het voorgestelde fietspad 10 door de Waalsdorper Vlakte zal een belangrijke functie krijgen om deze fietsdruk te doen verminderen. De spreiding van het aantal fietsers in dit voor fietsen aantrekkelijk gebied zal groter worden en de keuzemogelijkheden worden tevens vergroot. Er worden dan meer rondjes mogelijk. Fietspad 10 vormt hiervoor de ontbrekende schakel. De lengte aan fietspaden stijgt met 12% waarmee ook het gemiddeld aantal km per ha groter wordt. Door de spreiding van de fietsers met het nieuwe fietspad en bij een gelijkblijvende hoeveelheid fietsers op de maatgevende dag, zal ook de gemiddelde fietsdrukte met 12% verminderen en daarmee kan de ervaren drukte minder worden.

Het nieuwe fietspad 10 zorgt dat het duingebied binnen het bereik komt te liggen van een grote groep Hagenaars die in het zuidwestelijke, zuidoostelijke deel en het centrum wonen. Deze, met name centrumwoningen hebben nu weinig aantrekkelijke omgevingen om te fietsen binnen de gestelde fietsnorm van 1,5 uur fietsen met een gemiddelde snelheid van 16 km per uur. Het duingebied vormt voor hen het enige aantrekkelijke gebied van een behoorlijke omvang. Alle andere gebieden zijn minder aantrekkelijk. Wel moet worden opgemerkt dat centrumbewoners vaak een ander recreatiegedrag vertonen dan gemiddeld. De aantrekkelijkheid van stedelijke recreatievoorzieningen is voor veel centrumbewoners belangrijk. Het gebruik van deze voorzieningen gaat vaak ten koste van het gebruik van andere, meer buiten de stad liggende voorzieningen. Voor een deel komt dat omdat het aandeel jongeren in het centrum meestal hoog is. En jongeren fietsen in het algemeen minder. Ook is het aandeel allochtonen in de centrumwijken relatief hoog. Zoals bekend fietsen allochtonen minder dan autochtonen. Verwacht mag dan ook worden dat het aantal mensen uit de nieuwe herkomstgebieden niet spectaculair groot zal zijn. Desondanks krijgen deze (vooral centrum) bewoners een keuze erbij die ze eerst niet hadden.

Een verbeterd fietspad langs de Buurtweg als alternatief verandert niets aan de huidige situatie. Er komen geen alternatieve rondjes bij. Het alternatieve tracé zal niet

tot meer keuzemogelijkheden leiden voor inwoners uit de noordelijke buurten van Den Haag. Het duingebied blijft met het alternatieve tracé te ver weg liggen voor groepen fietsers uit delen van Den Haag die nu weinig aantrekkelijke fietsomgevingen hebben.

De kwaliteit van de omgeving rond het geplande fietspad 10 is gemiddeld een 7,8 en van het alternatieve tracé gemiddeld 5,5. Daarmee is de belevingswaarde van fietspad 10 veel hoger dan een verbeterd fietspad langs de Buurtweg. Een belangrijk aspect is dat fietspad 10 vrijliggend is en in een rustig duingebied ligt, zonder geluid en uitlaatgassen van auto's. Deze kwaliteiten kan een verbeterd fietspad langs de Buurtweg niet bieden.

Voor het aanleggen van het fietspad 10 zijn de volgende zaken relevant:

- Recreatief fietsen is de op één na belangrijkste recreatievorm in Nederland en is goed voor de gezondheid.
- Er is een groot fietstekort in de Haagse regio.
- De overheid moet voldoen aan de plicht volgens de grondwet om voorwaarden te scheppen voor vrijetijdsbesteding voor iedereen.
- De behoefte aan recreatief fietsen zal de komende jaren verder toenemen.
- De keuzemogelijkheden voor fietsers worden met fietspad 10 vergroot.
- Fietspad 10 is een ontbrekende schakel voor het maken van verschillende fietsrondjes.
- De spreiding van fietsers in het duingebied neemt met fietspad 10 toe.
- De fietsdrukke per afzonderlijk fietspad kan met fietspad 10 afnemen.
- Het fietsbereik wordt met fietspad 10 groter.
- Vooral inwoners van het centrum van Den Haag kunnen per fiets een gebied bereiken dat in omvang en kwaliteit nergens anders binnen de gestelde fietsnorm aanwezig is.
- Het alternatieve tracé langs de Buurtweg levert geen nieuwe rondjes op en geen nieuw fietsbereik.
- Fietspad 10 is kwalitatief gezien veel aantrekkelijker dan het alternatief van een verbeterd fietspad langs de Buurtweg

De toevoeging van fietspad 10 helpt het bestaande fietstekort in de regio Den Haag te reduceren en is derhalve van groot maatschappelijk belang voor de functie vrijetijd. Een dergelijke toevoeging, die een kwalitatief hoogwaardig rondje mogelijk maakt door een bosachtig en zanderig gebied, is elders in de regio niet te vinden.

Literatuur

Beunen, R., M.J. Webster, C.F. Jaarsma, 2002. Monitoringsonderzoek recreatie duingebied Meijendel - deel XII. Analyse van het recreatiebezoek en het recreatieverkeer in de periode maart 2001 – februari 2002. Nota 92. Wageningen Universiteit, departement Omgevingswetenschappen, NV Duinwaterbedrijf Zuid-Holland.

Broekmeyer, M., 2004. Concept-projectvoorstel Update Handreikingen Vogel- en Habitatrichtlijngebieden van 12 februari 2004, Alterra.

Dongen, M.C. van (1992) Den Haag, mooie stad achter de duinen? Een onderzoek naar gedrag, behoefte en kritiek van de Haagse bevolking op het gebied van de openluchtrecreatie (doctoraalscriptie in de Sociale Geografie), Katholieke Universiteit Nijmegen, Nijmegen

Dijk, T. van, C.F. Jaarsma, 1998. Monitoringsonderzoek recreatie duingebied Meijendel – deel VII: Analyse van het recreatieverkeer en het recreatiebezoek in de periode maart 1997-februari 1998. Nota 75. Landbouwniversiteit Wageningen, vakgroep Ruimtelijke Planvorming, NV Duinwaterbedrijf Zuid-Holland.

Goossen, C.M., 1990. Knelpuntenanalyse wandelen en fietsen in het landelijk gebied. Literatuuronderzoek. Wageningen, Staring Centrum. Rapport 111.1.

Goossen, C.M., 1991. Knelpuntenanalyse wandelen en fietsen in het landelijk gebied; onderzoeksresultaten. Wageningen, Staring Centrum. Rapport 111.2a

Goossen, C.M., F. Langers en J.F.A. Lous, 1997. Indicatoren voor recreatieve kwaliteiten in het landelijk gebied. Wageningen, DLO-Staring Centrum. Rapport 584

Jaarsma, C.F., M.J. Webster, J.G. Bakker, 1998. Trendrapport monitoringsonderzoek recreatie duingebied Meijendel – deel VII: Ontwikkelingen van het recreatiebezoek en het recreatieverkeer in de periode maart 1992 – februari 1997. Nota 73. Landbouwniversiteit Wageningen, vakgroep Ruimtelijke Planvorming, NV Duinwaterbedrijf Zuid-Holland.

Jókövi, E.M., 2001. Vrijtijdsbesteding van allochtonen en autochtonen in de openbare ruimte : een onderzoek naar de relatie met sociaal-economische en etnisch-culturele kenmerken. Alterra rapport 295. Wageningen, Alterra, Research Instituut voor de Groene Ruimte.

Kugel, J.G. Bakker, H.W.J. Boerwinkel, 1991. Opnieuw: recreatie in Meijendel. Een onderzoek naar natuurgerichte recreatie; trends, beleving en gedrag en sturingsmogelijkheden. Werkgroep Recreatie, Landbouwniversiteit Wageningen, rapport 10.

Mark, R.C. van der, J.G. de Zeeuw, 1993. Meijendel 1991-1992. Een onderzoek naar het gedrag en het bewegingspatroon van de recreatieve en niet-recreatieve gebruikers van een randstedelijk duingebied. Provincie Zuid-Holland, Den Haag. Research voor Beleid, Leiden.

Moerdijk, L.J., V. Bezemer, T.A. de Boer, J.C.A.M. Bervaes en S.C.J. Tiesbosch, 1999. Op de fiets van stad naar buitengebied: routekeuze en waardering door stadsbewoners. IBN-rapport 461. Wageningen, IBN-DLO, Instituut voor Bos- en Natuuronderzoek

NRIT, 2002. Den Haag b(l)oeit. Rapportage van een onderzoek naar het gebruik van groen in Den Haag. NRIT, Breda.

NRIT, 2003. Dagrecreatie in Nederland 2002/2003. Breda.

Ploeger, B., K.W. Ypma, F. Langers en B. Elbersen, 2000. Recreatie in stadslandschappen : de invloed van omgevingskenmerken op de gebiedskeuze voor recreatief fietsen en wandelen. Alterra rapport 157. Wageningen, Alterra, Research Instituut voor de Groene Ruimte.

Raad voor het Landelijk Gebied, 2004. Ontspannen in het groen; Advies over de wijze waarop overheid, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties kunnen zorgen voor recreatie in de toekomst. Amersfoort, publicatie RLG 04/1.

Reneman, D., Visser, M., Edelmann, E. & Mors, B. (1999). Mensenwensen; de wensen van Nederlanders ten aanzien van natuur en groen in de leefomgeving. Reeks Operatie Boomhut nr. 6. Hilversum/Wageningen: Intomart/DLO-Staring Centrum.

Sociaal Cultureel Planbureau, 2001. Trends in de tijd. Den Haag Staatsuitgeverij.

Stichting Landelijk Fietsplatform, 1998. Nederland Fietsland, 1998. Amersfoort.

Vries, S. de, J. Bulens, M. Hoogenwerf en F. Langers, 2003. Recreatief groen in het structuurplan Amsterdam "Kiezen voor stedelijkheid". Een confrontatie van vraag en aanbod nu en in de toekomst. Wageningen, Alterra, Research Instituut voor de Groene Ruimte. Alterra rapport 691.

Vries, S. de & M. Goossen, 2001. Planning tools for the recreational function of forests and nature areas. Paper for the 12-th Euro Leisure-congress "Cultural Events and Leisure Systems" Amsterdam, The Netherlands

Vries, S. de, Hoogerwerf, M. & Regt, W., 2004. Analyses achter de Groene Recreatiebalans voor Amsterdam; AVANAR als instrument voor het monitoren van vraag- en aanbodverhoudingen voor basale openluchtrecreatieve activiteiten. Wageningen, Alterra, Research Instituut voor de Groene Ruimte. Alterra-Document in voorbereiding

Vries, S. de, W. de Regt, 2004. Het recreatieve belang van regioparken voor de toekomst. Confrontatie van de vraag en het aanbod van recreatiemogelijkheden voor de regio's Rotterdam en Haaglanden. Wageningen, Alterra, Research Instituut voor de Groene Ruimte. Alterra rapport 958.

Westerterp, K.R., 2001. Rust roest. Rede uitgesproken bij de aanvaarding van het ambt van bijzonder hoogleraar in de Humane Energetica aan de Universiteit Maastricht op vrijdag 28 september 2001

Aanhangsel 1 Belang kwaliteitsindicatoren voor fietsen

Mate van stilte

Niveau	Nutswaarde
Zeer stil weinig lawaai van wegen, spoorlijnen en vliegvelden	0,519
Redelijk stil enig lawaai van wegen, spoorlijnen en vliegvelden	0,111
Niet stil veel lawaai van wegen, spoorlijnen en vliegvelden	-0,629

Grondgebruik

Niveau	Nutswaarde
Zand-, heide of duingebieden	0,249
Bossen	0,234
Oud klein stadje of dorpje met agrarisch grondgebruik	0,207
Bossen afgewisseld met akkers of grasland of zand-, heide-of duingebieden	0,193
Akkers of grasland	-0,058
Glastuinbouw	-0,317
Verstedelijkt gebied	-0,507

Toegankelijkheid natuurgebieden

Niveau	Nutswaarde
Vrij toegankelijk	0,360
Toegangskaart kopen of lidmaatschapskaart tonen	-0,055
Niet toegankelijk	-0,305

Verkeersdrukte

Niveau	Nutswaarde
Weinig overig verkeer	0,294
Redelijk veel overig verkeer	-0,005
Veel overig verkeer	-0,289

Onderhoud fietspad of weg

Niveau	Nutswaarde
Redelijk	0,185
Goed	0,158
Slecht	-0,343

Fietsmogelijkheden (paden en wegen)

Niveau	Nutswaarde
Veel	0,162
Voldoende	0,138
Weinig	-0,300

Fietsdrukte

Niveau	Nutswaarde
Weinig	0,165
Veel	0,076
Zeer veel	-0,241

Schilderachtige route

Niveau	Nutswaarde
Veel	0,141
Voldoende	0,040
Weinig	-0,181

Rustpunten (bankjes, picknicktafels, café met terras)

Niveau	Nutswaarde
Veel	0,124
Voldoende	0,067
Weinig	-0,191

Oevers

Niveau	Nutswaarde
Van zee, meer of plas	0,145
Van beek, rivier of kanaal	0,008
Geen	-0,153

Breedte fietspad of weg

Niveau	Nutswaarde
Breed genoeg om met 2 personen naast elkaar te fietsen	0,090
Zeer breed	0,085
Smal, genoodzaakt achter elkaar te rijden	-0,175

Toeristische bewegwijzering

Niveau	Nutswaarde
Veel	0,100
Voldoende	0,052
Weinig	-0,152

Verharding

Niveau	Nutswaarde
Asfalt	0,138
Klinkers	-0,034
Onverhard	-0,105

Bezienswaardigheden

Niveau	Nutswaarde
Veel	0,094
Voldoende	0,032
Weinig	-0,126

Kruispunten

Niveau	Nutswaarde
Overzichtelijk	0,103
Niet overzichtelijk	-0,103

Relief

Niveau	Nutswaarde
Vlak	0,130
Glooiend	-0,059
Heuvelachtig	-0,072

Bereikbaarheid

Niveau	Nutswaarde
Minder dan 5 km van huis	0,082
Tussen 5 en 10 km van huis	0,030
Meer dan 10 km van huis	-0,112

Veiligheid

Niveau	Nutswaarde
Vrijliggend fietspad	0,115
Op de weg of fietsstroken op de weg	-0,052
Fietspad direct naast de weg	-0,063

Gemarkeerde fietsroute

Niveau	Nutswaarde
Voldoende	0,072
Veel	0,016
Weinig	-0,088