

DUURZAME MOBILITEIT IN HET LANDELIJK GEBIED, KANS OF ILLUSIE?

Willem Scheper, Judith Everaars, Robert Coffeng,

Advies- en Ingenieursbureau Oranjewoud

(willem.scheper@oranjewoud.nl)

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2005,

24 en 25 november 2005, Antwerpen

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Ontwikkelingen in het landelijk gebied	4
2.1 landbouw.....	4
2.2 Wonen en voorzieningen	7
2.3 Recreatie	9
2.4 Wegenstructuur en voertuigkilometers.....	12
2.5 Openbaar vervoer	14
2.6 De ontwikkeling van de mobiliteit in het landelijk gebied samengevat.....	15
3. Kansen voor een duurzame mobiliteit	16
4. Conclusie.....	18

Samenvatting

Duurzame mobiliteit in het landelijk gebied, kans of illusie?

De ruimtelijke ontwikkelingen in het landelijk gebied zijn vanzelfsprekend van invloed op de mobiliteit en daarmee op de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Minder voorzieningen, schaalvergroting in de landbouw, toename van recreatie, het zijn ontwikkelingen die leiden tot andere verplaatsingen en een ander gebruik van de wegen in het gebied. De ontwikkelingen vragen aan de verkeerskundige een actieve rol, gericht op het beheersbaar maken van het verkeer in het landelijk gebied. Het gaat daarbij niet om het belemmeren (stagneren) van de mobiliteit, maar juist om het geleiden van het verkeer op die routes en plaatsen waar het kan in relatie tot veiligheid en leefbaarheid.

Summary

Sustainable mobility in rural areas, challenge or illusion?

Spatial developments in rural areas are of influence on mobility and consequently on the environment and safety. Less supermarkets and schools, upscaling of agriculture, increasing recreational use, all these developments lead to a changing mobility and a different use of the infrastructure. The traffic engineer is challenged to play an active part in these developments. Focus should be on a tailor-made approach of mobility in rural areas, opting for the right balance between adequate traffic facilities and safety and environment.

1. Inleiding

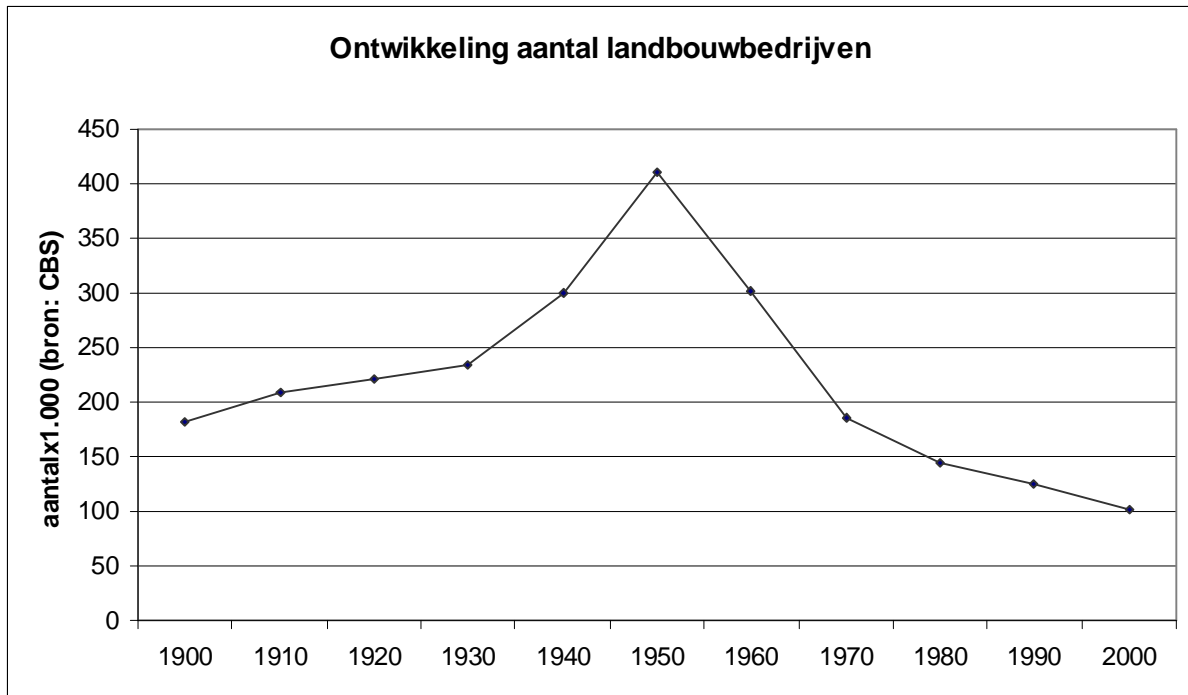
Wie aan het platteland denkt, denkt aan groene weiden, graanvelden, grazende koeien en rust. Eigenlijk het tegenovergestelde van de stad, daar waar dynamiek en snelheid heerst. Ondanks de ogenschijnlijke rust op het platteland zijn er weinig gebieden, waarin zo veel gebeurt is en waarin nog veel staat te gebeuren. Geert Mak beschrijft in zijn boek "Hoe god verdween uit Jorwerd" op treffende wijze de ontwikkelingen van de twintigste eeuw in het landelijk gebied. Van een dorp waar de bewoners nauwelijks het dorp verlieten en hoefden te verlaten, naar een dorp met voornamelijk een woon- en recreatiefunctie. Voor de meeste voorzieningen en het werk zijn de bewoners nu aangewezen op nabijgelegen grotere dorpen en steden. Een ieder weet dat deze ontwikkeling nog niet ten einde is en dat er de komende jaren veel staat te gebeuren op het platteland, onder andere Vitaal Platteland en Rood voor Rood.

De ruimtelijke ontwikkelingen zijn vanzelfsprekend van invloed op de mobiliteit en daarmee de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het landelijk gebied. Minder voorzieningen, schaalvergroting in de landbouw en toename van recreatie leiden tot andere verplaatsingen en een ander gebruik van de wegen in het gebied. De vraag is nu, in welke richting gaat de mobiliteit zich in de toekomst bewegen en hoe kun je daar als verkeerskundige (duurzaam) op inspelen. In deze paper gaan we in op de wijze waarop de mobiliteit zich in het landelijk gebied heeft ontwikkeld en welke rol de verkeerskundige daarin gespeeld heeft. Op basis van het beleid voor de komende jaren en de ontwikkelingsrichting geven we een inschatting voor het mobiliteitsbeeld en de kansen voor de beleidsmedewerkers die daaruit voortvloeien. In dit artikel beperken we ons tot de ontwikkelingen die naar verwachting van invloed zijn op de mobiliteit. Dit betekent dat niet alle ontwikkelingen in het landelijk gebied worden benoemd.

2. Ontwikkelingen in het landelijk gebied

2.1 Landbouw

De landbouwsector in Nederland kent een duidelijke schaalvergroting. Het totaal aantal landbouwbedrijven is in de afgelopen honderd jaar na een stijging tot aan de jaren '50, fors gedaald (zie figuur 1).



Figuur 1: ontwikkeling aantal landbouwbedrijven in Nederland (bron: CBS Statline)

In de jaren '50 waren er nog meer dan 400.000 landbouwbedrijven in Nederland. Vandaag de dag is dit aantal teruggelopen tot minder dan 100.000 bedrijven en de verwachting is dat deze tendens zich nog verder doorzet. De afgelopen decennia stopten iedere 10 jaar, 50% van de agrariërs. Door de toenemende druk op de landbouwsector - minder subsidies en strenger milieubeleid - neemt het aantal bedrijven verder af. De landbouw ontwikkelt zich op die plaatsen waar men het goedkoopst kan produceren. De transportkosten vormen immers slechts een fractie van de totale kostprijs. Voor de (duurzame) mobiliteit betekent dit dat er meer verkeer van en naar de goedkope productielanden (o.a. oost-Europa) zal plaatsvinden.

Op termijn kan alleen landbouw zich handhaven die overweg kan met een hoge stedelijke druk, hoge prijzen voor grond en arbeid en met kritische consumenten die eisen stellen aan de productiewijze. Dit betekent veelal hoogproductieve en hoogintensieve landbouw, bijvoorbeeld: tuinbouw onder glas, de vollegrondstuinbouw en de melkveehouderij.

Als gekeken wordt naar de omvang van de landbouwbedrijven is de schaalvergroting ook duidelijk zichtbaar. Zo is bijvoorbeeld het aantal bedrijven groter dan 100 hectare tussen 1980 en 2003 verviervoudigd. De omvang van een gemiddelde boerenbedrijf bedroeg in 2003 22,5

hectare cultuurgrond. De grondgebonden landbouw kent als belangrijkste bedrijfstypen de akkerbouw en de melkveehouderij. Gezamenlijk zijn deze twee goed voor bijna 90% van de totale investeringen in de grond.

Van invloed op het gebruik van de landbouwgrond is de grondprijs. Tussen 1990 en het heden is de gemiddelde prijs voor landbouwgrond sterk gestegen, op enkele plaatsen is de prijs meer dan verviervoudigd. Met name in de jaren 1999 en 2000 steeg de prijs per jaar met 20 tot 25%. De verwachting is dat de grondprijs zich de komende jaren zal stabiliseren. De ontwikkeling van de grondprijs bevestigt de verwachting dat de groei in de landbouwsector zich richt op de tuinbouw en melkveehouderij.

Gemiddeld genomen hebben graslandgebieden (voornamelijk melkveehouderij) ten opzichte van akkerbouwgebieden twee keer zoveel ritten met landbouwverkeer tot gevolg. Dit laatste blijkt uit cijfers afkomstig uit CROW-publicatie 54 "Landbouwverkeer naar geëigende banen". Het aantal ritten is sterk afhankelijk van de bedrijfsoppervlakte en de ligging van de percelen. Een groei in de melkveesector betekent daarom een groei van het aantal en de lengte van verplaatsingen.

De hiervoor geschetste ontwikkeling van de landbouw heeft naar verwachting de volgende effecten voor de mobiliteit:

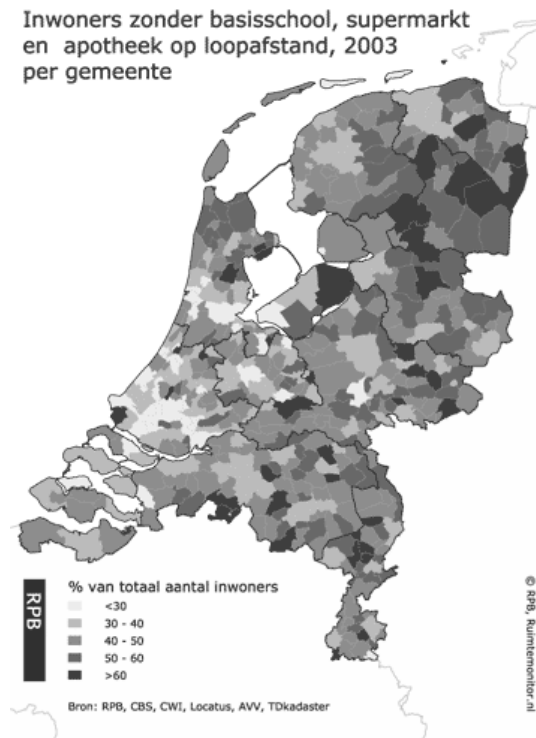
- Minder bedrijven in combinatie met schaalvergroting leidt tot grotere voertuigen met een grotere capaciteit en daarmee per saldo tot minder ritten voor het landbouwgerelateerde verkeer. Wel betreft het grotere voertuigen, waarop de infrastructuur niet altijd is berekend.
- De verwachte ontwikkeling voor Nederland is dat de melkveehouderij en (glas)tuinbouw met name zullen groeien. Dit zijn de sectoren die binnen de landbouw relatief veel vrachtverkeer tot gevolg hebben, met name voor de aan- en afvoer van goederen.
- Op Europese schaal neemt - zolang de transportkosten slechts een fractie van de totale productiekosten bedragen - de mobiliteit ten gevolge van de landbouw fors toe.

2.2 Wonen en voorzieningen

Het karakter van het Nederlandse platteland verandert. Waar voorheen de nadruk lag op voedselproductie (landbouw en veeteelt) door boeren, verschuift de functie van het landelijk gebied in de toekomst meer naar recreatie en 'beleving' voor de hele bevolking. Er is een toenemende vraag naar rustige, ruime, groene, veilige en overzichtelijke woonomgevingen. Ondanks het restrictieve beleid voor bouwen in het landelijk gebied blijkt dat er tussen 1996 en 2001 86.000 nieuwe woningen in het landelijk gebied zijn bijgekomen. Van deze woningen, zijn er maar liefst 19.000 gebouwd in gebieden waar het eigenlijk niet mocht van Rijk of provincie. Het Ruimtelijk Planbureau geeft aan dat de feitelijke vraag naar wonen op het platteland in de huidige situatie meevalt (60.000 tot 130.000 woningen). De vraag naar ruime, overzichtelijke woningen nabij stedelijke centra is veel groter. Door invulling te geven aan de vraag naar woningen op het platteland worden positieve effecten voor de leefbaarheid en regionale economie wellicht groter dan de negatieve effecten, zoals mobiliteit en aantasting van het milieu. Iedere 3 woningen levert gemiddeld één arbeidsplaats op en de negatieve effecten zijn te nivelleren door zorgvuldige planning en ontwerp.

Naast de burgerwoningen valt op dat het aantal recreatiewoningen de afgelopen jaren sterk is gestegen. Het aantal recreatiewoningen is tussen 1992 en 2005 met circa 28.000 gestegen tot ruim 95.000 woningen. De groei is naar verhouding bijna drie keer zo groot als de groei in reguliere woningen in de betreffende periode. De meeste recreatiewoningen zijn gelegen langs de kust, in de buurt van de bosgebieden en in het Friese merengebied.

Uit cijfers van het Ruimtelijk Planbureau blijkt dat meer dan eenderde van de bevolking niet beschikt over een basisschool, supermarkt en apotheek binnen 400 meter loopafstand. Het overgrote deel van deze groep woont in het landelijk gebied (zie figuur 2).



Figuur 2: geen dagelijkse voorzieningen op loopafstand (bron: RPB Ruimtemonitor.nl)

Een gevolg van het ruimere wonen, de schaalvergroting en het toegenomen autobezit is dat binnen loopafstand vaak geen basisvoorzieningen te vinden zijn. Voor de mobiliteit betekent dit dat de lengte van de verplaatsing toeneemt en daarmee een verschuiving van vervoerswijze plaatsvindt. Men neemt meer de auto in plaats van de fiets of lopend te gaan. De verwachting is enerzijds dat in de dorpen het voorzieningenniveau blijft afnemen. Anderzijds kan de ontwikkeling van meer woningen in het landelijk gebied en groei van de recreatiesector er mogelijk voor zorgen dat het voorzieningenniveau gelijk blijft of mogelijk groeit. Dit laatste geldt met name voor de winkelsector. Voor scholen is deze ontwikkeling niet waarschijnlijk.

Voor sportverenigingen is het overleven in de kleinere dorpen een zware opgave. Fusies en opheffing van kleinere verenigingen is vaak het gevolg. Bij een fusie betekent dit vaak dat een de leden een grotere afstand moeten afleggen om op het complex te komen. Gevolg is langere reisafstand en toenemend gebruik van de auto.

De hiervoor geschetste ontwikkeling van het wonen en de voorzieningen in het landelijk gebied heeft naar verwachting de volgende effecten voor de mobiliteit:

- De toename van het aantal (recreatie)woningen of de overgang van de bedrijfsboerderij naar woonboerderij heeft een toename van het aantal (auto)verplaatsingen tot gevolg.
- Door meer nieuwe woningen toe te staan in het landelijk gebied is er een grotere kans dat voorzieningen kunnen blijven bestaan. De mobiliteit neemt dan vervolgens niet nog verder toe.
- De afname van het voorzieningenniveau in het landelijk gebied heeft een toename van de (auto)mobiliteit tot gevolg. Mogelijk dat het aantal verplaatsingen afneemt (minder vaak boodschappen), maar de afstanden worden langer en het gebruik van de auto neemt toe.

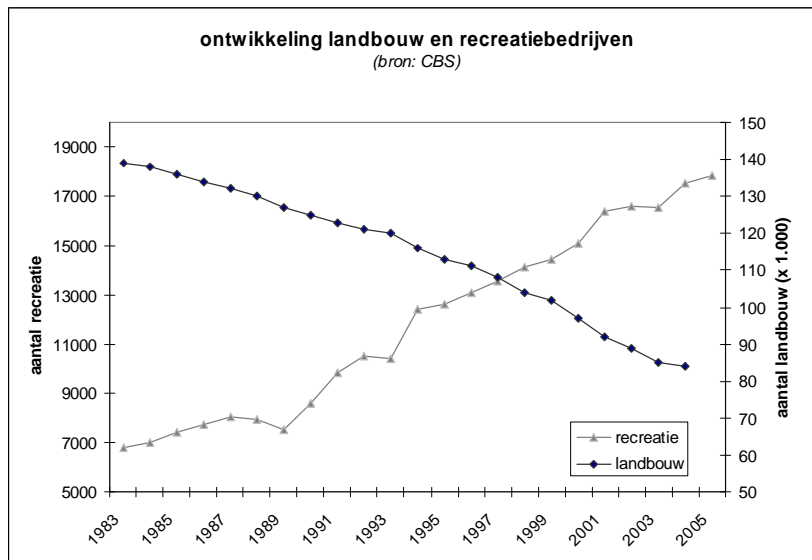
2.3 Recreatie in het landelijk gebied

Recreatie bestaat al decennia, maar de professionele bemoeienis met recreatie van mensen vindt zijn oorsprong aan het eind van de 19^e eeuw. Vanaf dit tijdstip is werk van vrije tijd gescheiden en dat werd nog eens versterkt in 1919 bij de invoering van de achturige werkdag. Onder andere lokale bestuurders waren bezorgd over de invulling van de vrije tijd en begonnen het zogenaamde 'beschavingsoffensief': er kwam een groot aanbod van activiteiten waar men tegen betaling aan kon deelnemen. De tegenhangers van dit vermaak wilden de recreatie binnen hun zuilen houden, waardoor het buurthuiswerk tot ontwikkeling kwam. De recreatie vond voornamelijk plaats in de stadsparken en de bossen en weilanden rondom de stad. Op het platteland kwam er steeds minder ruimte voor buitenluchtrecreatie doordat grote gebieden voor de landbouw in gebruik werden genomen en aan de natuur werden onttrokken.

Na de tweede wereldoorlog stond keuzevrijheid en zelfontplooiing centraal. Economisch gezien gaat het beter en steeds meer mensen willen een deel van hun vrije tijd in de buitenlucht doorbrengen. In de jaren zestig en zeventig werd het recreëren in de buitenlucht massaal. Het bleek dat in Nederland weinig ruimte was voor openluchtrecreatie en met de destijds grote overheidsbemoeienis is besloten in het hele land specifieke recreatiegebieden

aan te leggen. Ook werden gebieden op het platteland opengesteld voor recreatie. In de jaren tachtig krimpt het budget van de overheid waardoor de bemoeienis afneemt en wordt het werk in de recreatieve sector geprofessionaliseerd. De aandacht ligt vooral bij de recreatie in de stad en de stadsranden. De laatste jaren geeft de rijksoverheid steeds meer verantwoordelijkheden aan lokale bestuurders en komt er meer aandacht voor de samenhang tussen stad en platteland. Veel Nederlanders willen in hun vrije tijd buiten ontspannen. Daarom wil het Rijk meer grootschalige recreatiegebieden dicht bij de steden aanleggen en de toegankelijkheid van het platteland voor recreanten verbeteren. Het Rijk wil in 2013 ca. 22.500 ha recreatiegebied om de steden (grootschalig groen) gerealiseerd hebben. Daarnaast ca. 500 ha regionaal groen, gekoppeld aan grote woningbouwlocaties, gereed in 2010. De gebieden moeten goed bereikbaar en gratis toegankelijk zijn. Ook wil het Rijk zo'n 12.500 km routenetwerken voor wandelen, fietsen en varen tussen de steden realiseren.

De veranderende functie van het platteland wordt goed geïllustreerd door de ontwikkeling van het aantal recreatiebedrijven af te zetten tegen de ontwikkeling van het aantal landbouwbedrijven (zie figuur 3). De trend is duidelijk: recreatie stijgt sterk en landbouw neemt sterk af.



Figuur 3: ontwikkeling van het aantal landbouw- en recreatiebedrijven (bron: CBS-Statline)

Huidige recreatie op het platteland en doorkijk naar ontwikkelen

In maart 2005 heeft het LNV Consumentplatform een studie afgerond met als titel: Platteland, ook voor uw vrije tijd!?. Binnen deze studie is naast een deskresearch ook een consumentonderzoek uitgevoerd, dat onder andere bestond uit een telefonisch interview met circa 550 respondenten. Conclusie hieruit ten aanzien van het platteland en recreatie zijn:

- Rust, gezondheid en vrijheid zijn de belangrijkste dimensies van het recreëren op het platteland.
- 94% vindt het platteland (zeer) belangrijk voor Nederland, dit belang hangt sterk samen met de leeftijd en mate van stedelijkheid: hoe ouder hoe belangrijker en hoe stedelijker hoe minder belangrijk.
- Het bezoek aan het platteland is sterk seizoensgebonden, waarbij de mensen in de grote steden minder vrije tijd op het platteland besteden dan de mensen in het noorden en oosten van Nederland.
- Het platteland vindt men (98%) goed bereikbaar vanuit eigen huis.
- De meeste mensen gaan met de auto (36%) of op de fiets (33%) naar het platteland. Een kwart gaat te voet en 3% gaat met het openbaar vervoer. Het grootste aandeel van deze autogebruikers komt van stedelingen, twee derde gaat met de auto naar het platteland. Mensen uit dorpen gaan vaker met de fiets (37%) of lopend (42%).
- De behoefte aan voorzieningen van de ondervraagden zijn met name goede horeca en verblijfsaccommodaties, goede wegen en paden. Overigens gaf 32% aan geen behoefte te hebben aan voorzieningen.
- De mensen ervaren weinig belemmeringen (14%), boven aan de lijst met belemmeringen is de hinder die mensen zeggen te ondervinden van de auto (als veroorzaker van files), stankoverlast en geluidshinder.

Uit een overzicht (CBS-statline) blijkt dat er een toename van het aantal dagtochten is waar te nemen. In de periode 2001/2002 ten opzichte van de periode 1995/1996 is er een sterke wisseling te zien tussen de verschillende activiteiten. De belangrijkste activiteiten voor dagrecreatie in het platteland zijn fietsen en wandelen. De verwachting is dat deze vraag in komende jaren zal stijgen. Dit blijkt uit een onderzoek naar de recreatievraag in 2030, uitgevoerd door het LEI en Alterra uit 2004. De sterkste groei procentueel gezien ligt in een

gordel over Nederland van Breda-Tilburg naar Almere naar Leeuwarden- Groningen. De absolute groei ligt rond Utrecht, Amsterdam en Gouda/Leiden.

In het algemeen zal het landelijk gebied steeds meer meegenomen worden als domein voor economie en vrije tijd. Twee elementen hierin zijn dat recreatie wordt ingezet al alternatieve economische drager voor het landelijk gebied - denk aan de boerencamping, boerengolf, etc. - en de uitbreiding van reeds bestaande recreatieve plekken in het landelijk gebied. Andere ontwikkelingen zijn:

- groeiende vraag naar recreatie in de woonomgeving door vergrijzing;
- vergrijzing vraagt ook om een betere toegankelijkheid;
- toename mobiliteit waardoor recreatiepatronen minder ruimtegebonden zullen zijn;
- toenemende diversiteit in activiteitenpatroon;
- het platteland kan als decor dienen voor recreatie van jongeren dat vooral op sport en spanning ligt;
- recreanten worden kritischer, mede door de schaarse tijd. druk bezette mensen met weinig tijd voelen zich aangetrokken tot een aanbod zonder veel kosten (uitgedrukt in tijd) en toch een leuke ervaring oplevert, zoals plattelandsarrangementen, wellnessweekend en een citybreak.

Het effect op de mobiliteit ten gevolge van de groeiende recreatiestroom is dat er in het zomerseizoen meer verplaatsingen zijn. Zowel het aantal autoverplaatsingen (om er te komen) als het aantal verplaatsingen met de fiets of te voet (als men op locatie is / komt) neemt toe.

2.4 Wegenstructuur en voertuigkilometers

Als we naar het hoofdwegennet in het landelijk gebied kijken, zien we dat dit nog steeds dezelfde structuur heeft als in de tijd dat we ons nog verplaatsten met paard en wagen. Weliswaar zijn de wegen nu grotendeels geasfalteerd en hier en daar verbreed, maar wezenlijke veranderingen zijn daardoor niet ontstaan. Wel zijn er veel wegen bijgekomen om het landbouwgebied beter bereikbaar te maken voor het verkeer. Deze veelal smalle wegen zijn niet berekend op de verkeerssituatie van deze tijd. De gevolgen zijn direct zichtbaar, onder

meer in de vorm van kapot gereden bermen. Wegbeheerders kampen daar dagelijks mee en discussies over bermbeheer worden volop gevoerd.

Naar verwachting zullen zich in het landelijk gebied in toenemende mate problemen voordoen op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid voor zowel mens als dier. Per gereden kilometer is de kans op een dodelijk ongeval op plattelandswegen nu al ongeveer tien keer zo groot als op een autosnelweg en ongeveer drie keer zo groot als op een provinciale weg. Dit verschil is toe te schrijven aan de ongunstige uitgangspositie van plattelandswegen. Het verkeer verplaatst zich immers in beide rijrichtingen op één, veelal smalle rijbaan, met zeer grote snelheidsverschillen. Denk aan het verschil in snelheid tussen voetgangers (circa 5 km/uur), fietser (15-20 km/uur), landbouwverkeer (25-40 km/uur) en automobilisten, met (ongeoorloofde) uitschieters boven de 100 km/uur.

Het aantal voertuigkilometers binnen Nederland laat over de periode 1987 tot 1998 een stijging zien voor alle voertuigen (zie tabel 1). Alleen voor het aandeel autobus lijkt een daling ingezet te zijn. Ook valt op dat bij trekkers het aantal voertuigkilometers fors is gestegen (+70%). Dit laatste wordt onder meer verklaard door de schaalvergroting in de landbouw.

	Voertuigkilometers in miljoenen						
	motor	auto	autobus	bestelauto	vrachtauto	trekker	Speciaal voertuig
1987	760	74698	589	6090	3481	1805	379
1988	718	79026	594	6671	3741	2093	366
1989	795	81343	610	7138	3796	2171	355
1990	889	81288	621	7781	3782	2362	354
1991	977	83227	625	8282	3973	2511	330
1992	1083	85655	622	9206	4094	2671	314
1993	1338	85336	621	10146	3934	2741	293
1994	1831	89064	622	10456	3720	2759	271
1995	1357	89973	644	10975	3899	3018	292
1996	1456	89661	646	11769	3766	3111	327
1997	1522	93081	621	12639	3746	3187	354

Tabel 1: Voertuigkilometers binnen Nederland van 1987 tot 1998 (bron: Statline CBS)

2.5 Openbaar Vervoer

Vanaf het moment dat in Nederland op 25 juni 1864 de eerste paardentram tussen Den Haag en Scheveningen is gaan rijden, heeft het openbaar vervoer veel ontwikkelingen doorgemaakt. Sommige plattelandsgebieden kennen sinds 1977 de buurtbus. Het Collectief vraagafhankelijk vervoer is in de jaren '90 ingesprongen op de vervoersbehoefte in het landelijk gebied en de afname van het reguliere busvervoer. Vooral de laatste jaren is het gebruik van het stads- en streekvervoer in het landelijk gebied sterk gedaald. In de periode 2001 - 2003 was deze daling circa 35% (zie tabel 2). De daling wordt met name veroorzaakt door het toenemende autobezit, ook onder ouderen die van origine vaker gebruik maakten van het openbaar vervoer. Dat de auto een prominente rol speelt in het landelijk gebied lijkt te worden veroorzaakt door het gebrek aan congestie, de grote spreiding van bestemmingen en voldoende parkeergelegenheid. Eén van de belangrijkste overwegingen om openbaar vervoer in het landelijk gebied in stand te houden is - het versterken van de maatschappelijke functie - is daarmee op losse schroeven komen te staan. Kansen voor het openbaar vervoer liggen - ook hier - in de recreatieve sector: bijvoorbeeld natuurtransferia.

	ontwikkeling reizigerskilometers
zeer sterk stedelijk	- 10%
sterk stedelijk	+ 1%
matig stedelijk	- 12%
weinig stedelijk	- 29%
niet stedelijk	- 35%
Totaal	- 14 %

Tabel 2: Ontwikkeling reizigerskilometers per bus, tram en metro naar gebiedssoort, periode 2001 -2003 (bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, AVV)

2.6 De ontwikkeling van de mobiliteit in het landelijk gebied samengevat

In het ondertaande schema zijn de in de voorgaande paragrafen geschetste ontwikkelingen samengevat. In de twee kolom is aangegeven welke consequentie de ontwikkeling heeft voor de mobiliteit.

<i>Ontwikkeling</i>	<i>Effect op het aantal verplaatsingen</i>	<i>Effect op het aantal voertuigkm</i>
Minder bedrijven in combinatie met schaalvergroting	-	+
De verwachte ontwikkeling voor Nederland is dat de melkveehouderij en (glas)tuinbouw met name zullen groeien.	+	+
Lage transportkosten in verhouding tot totale productiekosten (op Europese schaal)	+	++
De toename van het aantal (recreatie)woningen.	+ / -	+
De afname van het voorzieningenniveau in het landelijk gebied.	+	++
Toename van recreatie (camping, recreatieplas, etc.)	++	+
Toenemende diversiteit in activiteitenpatroon	+	+
Kritische recreanten met minder tijd	-	+
Afname verzorgingsvraag openbaar vervoer	-	+

++ = sterke toename, + = toename, 0 = gelijk, - = afname

Tabel 3: mobiliteitseffecten van ontwikkelingen in het landelijk gebied

Uit tabel 3 blijkt dat de meeste ontwikkelingen in het landelijk gebied een toename van de mobiliteit in het algemeen en het aantal voertuigkilometers in het bijzonder hebben. Tevens leiden de ontwikkelingen en andere wensen van de gebruikers tot een geheel ander gebruik van het landelijk gebied en de bijbehorende infrastructuur. Het huidige landelijke gebied is ingericht als een productieruimte, maar functioneert steeds meer als een consumptieruimte. De groei van het verkeer op de wegen in het landelijk gebied wordt voornamelijk veroorzaakt door een toename van het recreatieverkeer (auto, fiets en voetganger). Het voordeel van deze doelgroep is dat er over het algemeen andere routekeuzes gemaakt worden, dan bijvoorbeeld in het woon-werkverkeer. Tijd en reisafstand zijn bijvoorbeeld minder bepalend voor de

routekeuze, dan de kwaliteit en aantrekkelijkheid van een route. Bovendien vindt recreatief verkeer vaak plaats op specifieke tijden of perioden. De opgave ligt er niet zozeer in om deze ontwikkeling van de mobiliteit aan banden te leggen, maar veel eerder om het verkeer via de juiste wegen te sturen. Hier liggen kansen voor de verkeerskundige! In het volgende hoofdstuk gaan we hier verder op in..

3. Kansen voor een duurzame mobiliteit

De kans voor de verkeerskundige is om duurzame mobiliteit in het landelijk gebied te realiseren: een zorgvuldige planning van de ontwikkelingen en het zodanig ontwerpen van de infrastructuur dat deze 'past' binnen de landelijke omgeving en sturing geeft aan de verkeersstromen in het landelijk gebied. Met de volgende voorbeelden willen we laten zien dat we als verkeerskundigen nu al aan de slag kunnen voor een duurzame mobiliteit!

De omgeving centraal stellen

Een kans voor het geleiden van mobiliteit en het creëren van kwalitatief hoogwaardige routes is de aanpak 'Duurzaam Veilig en Landschap'. De essentie van deze aanpak is eenvoudig: stel de weg als onderdeel van de omgeving. Deze brede kijk op verkeersveiligheid in het landelijk gebied leidt tot:

- vergroting van de landschappelijke beleving en herkenbaarheid;
- gedragsbeïnvloeding van de weggebruikers;
- meer draagvlak bij bewoners en gebruikers;
- vermindering van ecologische barrières;
- vergroting van het recreatief medegebruik;
- vroegtijdige aandacht voor beheer en daarmee de duurzaamheid van maatregelen.

Wegen en landschap kunnen niet los van elkaar gezien worden. Het landschap bepaalt de loop en de verschijningsvorm van de wegen en andersom geldt dat de wegen het landschap bepalen. Het rijgedrag past zich aan de vorm van de weg én zijn omgeving aan. Verschillende wegtypes lokken verschillend gedrag uit: op een smalle kronkelige weg door het bos wordt immers anders gereden dan op een lange rechte weg door het open polderlandschap. De

verkeersveiligheidsmaatregelen worden op dit moment voornamelijk ingezet op de weg zelf, maar door de maatregelen uit te breiden naar maatregelen in de omgeving worden de mogelijkheden om de verkeersveiligheid te beïnvloeden verruimd. De ruimtelijke inrichting van de omgeving in samenhang met de weg zorgt ervoor dat veilig rijgedrag als logisch ervaren wordt en dat bijvoorbeeld het recreatieverkeer meer van dergelijke routes gebruik gaat maken.

Verkeer in het landelijk gebied integraal benaderen brengt ontwikkelingen op gang

Oranjewoud heeft een onderzoek verricht naar mogelijkheden voor het opstellen van een integrale visie op de wegenstructuur in het landelijk gebied. De doelstelling was daarbij als volgt: "Het op gang brengen van ontwikkelingen in het landelijk gebied, door het opstellen van kansrijke projecten, waarbij meerdere ontwikkelingen gecombineerd worden en de huidige wegenstructuur centraal staat". De opgave lag er in om vanuit andere sectoren (recreatie, natuur, landbouw) mogelijkheden te zoeken om de wegen aan te passen. Uit het onderzoek is gebleken dat door het opstellen van een integrale visie er kansen naar voren komen vanuit met name natuur, landschap en recreatie, die bij een sectoraal verkeersplan vaak over het hoofd worden gezien.

Door middel van een eenvoudige methodiek wordt een breed scala aan voorgenomen projecten en maatregelen bij elkaar gebracht. Op basis van een integraliteitswaarde¹ wordt vervolgens een prioriteitsvolgorde bepaald, waarmee de meest kansrijke integrale projecten komen bovendrijven en projecten eerder worden gerealiseerd.

Uit een praktijkcase in de gemeente Westerveld is gebleken dat door het toepassen van de methodiek ontwikkelingen rondom de wegenstructuur op gang kunnen worden gebracht. Door daarbij de beleving van de weggebruiker centraal te stellen wordt een duurzame ontwikkeling op gang gebracht.

Ontwikkelingen in landbouwverkeer

De groei van het landbouwverkeer zal - uitgedrukt in het aantal verplaatsingen - naar verwachting niet sterk meer groeien. Wel zijn er steeds grotere voertuigen die gebruik maken van de wegen. Deze wegen zijn hier niet altijd op berekend zijn. Zeker grote vrachtwagens,

¹ de integraliteitswaarde is een waarde die wordt bepaald door de mogelijkheden om werk met werk te maken.

met relatief de grootste aslast en die gebruikt worden voor aan- en afvoer van goederen, veroorzaken schade aan wegen. Door gericht te kijken naar de routes waar al het landbouwverkeer gebruik van maakt en alle actoren erbij te betrekken, worden conflicten met het (toenemende) recreatief medegebruik beter beheersbaar. Ontwikkelingen zoals kentekening voor land- en bosbouwtrekkers bieden daarnaast in de toekomst mogelijkheden om de verkeersveiligheid te vergroten.

4. Conclusie

Het landelijk gebied is volop in beweging. Deze beweging wordt in de toekomst nog intensiever door het toenemende recreatieverkeer. De ontwikkelingen vragen aan de verkeerskundige een actieve rol, gericht op het beheersbaar maken van het verkeer in het landelijk gebied. Dit richt zich niet op het belemmeren van de mobiliteit, maar op het geleiden van het verkeer op die plaatsen waar het kan. Juist bij recreatief verkeer - waar snelheid en directheid van routes minder belangrijk zijn dan de kwaliteit - zijn hiervoor volop kansen.

De kwaliteit van het landschap staat hoog in het vaandel bij een ieder. De verkeerskundige kan juist daar op inspelen door de omgeving centraal te stellen. Dit vraagt een andere benaderingswijze, maar levert uiteindelijk een duurzame oplossing voor het verkeer in het landelijk gebied. Ook ten aanzien van openbaar vervoer liggen er mogelijkheden. In deze hoek moet gezocht worden naar knooppunten in het (recreatieve) wegennet. Bundeling van recreatieve bestemmingen leidt wellicht tot meer openbaar vervoergebruik. Er liggen derhalve volop kansen ten aanzien van mobiliteit en verkeer in het landelijk gebied. Van een illusie is geen sprake!

Referenties

- Adviesdienst Verkeer en Vervoer (2004): Terugloop gebruik bus, tram en metro nader bezien.
Opgenomen als bijlage 2 in het Kabinetsstandpunt Aanbestedingen Stads- en streekvervoer, november 2004.
- Alterra en Landbouw-Economisch Instituut Wageningen/Den Haag (2004) H.J.J. Kroon en J.W. Kuhlman, Veranderende ruimteclaims voor natuurtypen Consequenties van demografische en culturelescenario's in beleidsvarianten, Werkdocument 2004/12
- CBS-statline internet (2005)
- CROW (1991), Landbouwverkeer naar geëigende banen, publicatie 54. Stichting CROW Ede Landwerk (2003); Bleumink H. "Ruimtelijk planbureau breekt lans voor bouwen op platteland"; themadeel Nieuwe dorpen, nummer 6.
- LNV (2005) Platteland, ook voor uw vrije tijd!?, Consumentenonderzoek, LNV Consumentenplatform
- LNV (2005), Brochure nr. 12 In de buitenlucht, over recreatie en groen in Nederland, ministerie van landbouw, natuur en voedselkwaliteit
- LNV (2005), Platteland, ook voor uw vrije tijd!?, Deskresearch. LNV Consumentenplatform
- LNV (2005), Platteland, ook voor uw vrije tijd!?, LNV Consumentenplatform
- Mak, G. (1996), "Hoe God verdween uit Jorwerd" zesendertigste druk, ISBN 9025421881, Uitgeverij Pandora
- Mommaas, H. m.m.v. M. van den Heuvel en W. Knulst (2000), De vrijetijdsindustrie in stad en land, een studie naar de markt van belevenissen, Serie voorstudies en achtergronden, WRR Wetenschappelijke Raad voor het regeringsbeleid,
- Oranjewoud (2005) Groen T. en Schoppers "Wegen in het landelijk gebied; een nieuwe dimensie" Afstudeerrapport in opdracht van de gemeente Westerveld. Oranjewoud, Deventer.
- Ruimtelijk Planbureau (2005) Landwerk verslag discussiebijeenkomst "Landbouw onder druk, opvolger gezocht" 22 juni 2005.
- Ruimtelijk Planbureau: ruimtemonitor internet (2005)
- Sanders, H.J., Jaarsma C.F. en Beunen, R. (2005) Modderige bermen? Hoe gemeente omgaan met verkeerseffecten van nieuwe functies in het buitengebied. Bijdrage verkeerskundige werkdagen CROW 2005, Wageningen Universiteit.
- Stichting Recreatie & LNV (2005) "Recreatie en toerisme als sociaal bindmiddel op het platteland" Stichting recreatie, Kennis en innovatiecentrum Den Haag.
- TLN, Transport in cijfers, editie 2004