

DUURZAAM RECREATIEVERKEER: ENKELE CASESTUDIES

Pierre van Veggel, Goudappel Coffeng BV

Paul Peeters, NHTV

Deventer/Breda, augustus 2005

Het project 'Kennisnetwerk recreatieverkeer' werd gefinancierd door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV).

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2005,
24 en 25 november 2005, Antwerpen

Inhoud

1	Inleiding	4
2	Recreatieverkeer en milieu	4
3	Cases	7
3.1	<i>De Weerribben</i>	7
3.2	<i>Vierdaagse Nijmegen</i>	9
3.3	<i>Kustrecreatie Noord-Holland</i>	11
3.4	<i>Recreatiegebied Haarzuilens</i>	12
4	Dilemma's	15
4.1	<i>Dilemma 1: Verdeelde verantwoordelijkheden</i>	15
4.2	<i>Dilemma 2: Recreant versus mobilist</i>	15
4.3	<i>Dilemma 3: Ongedeelde kennis</i>	16
4.4	<i>Dilemma 4: Milieu versus file</i>	17
5	Conclusies en discussie.....	17
	Referenties	18

Samenvatting

Duurzaam recreatieverkeer. Enkele casestudies

Binnen het verkeer en vervoer is de aandacht veelal gericht op het reguliere woon-werkverkeer en zakelijk verkeer. Recreatieverkeer krijgt, net als al het vrijetijdsverkeer, weinig aandacht van beleidsmakers. Duurzaam recreatieverkeer is helemaal een onbekend terrein. Toch is er op het gebied van recreatieverkeer een wereld te winnen. Op basis van een aantal casestudies zijn vier dilemma's geformuleerd die veroorzaken dat recreatieverkeer niet optimaal verloopt en leiden tot onnodige negatieve milieubelasting. De aanpak van deze dilemma's is een eerste stap op weg naar duurzaam recreatieverkeer en een beter milieu.

Summary

Sustainable leisure transport. Some case studies

Traffic and transportation experts are most interested in commuter traffic. Leisure transport does not get much of attention from policymakers. Sustainable leisure transport is totally unknown to policymakers. Still there is a whole lot to gain. Four critical points for leisure transport are distinguished, based on several case studies. Improvement on those four points will optimise leisure transport. This will have positive effects on the environment. It will be a first step on the way to sustainable leisure transport.

1 Inleiding

Nederlanders trekken er vaak op uit. Een en ander leidt tot negatieve effecten op milieu, natuur en landschap. Het verduurzamen van toeristische mobiliteit staat echter nog vrijwel niet op de politieke agenda. Noch binnen het milieubeleid, noch binnen de sector recreatie en toerisme, noch binnen het veld van verkeer en vervoer krijgt het thema serieuze aandacht. Binnen het verkeer en vervoer is de aandacht gericht op het reguliere woon-werkverkeer en zakelijk verkeer. Oorzaak is dat de meeste beleidsmakers zich vooral bezighouden met verkeerskundige problemen als bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Voor capaciteits- en doorstromingsproblemen zijn het woon-werkverkeer en zakelijk verkeer inderdaad belangrijke motieven. Het zijn ook duidelijk aanwijsbare groepen. Recreatieverkeer is grilliger en daardoor in de ogen van veel beleidsmakers moeilijker stuurbaar. Voor de generieke milieubelasting (totale verkeersonveiligheid, totale emissies, totale energieverbruik) is vrijetijdsvrekeer echter belangrijker en recreatief verkeer vergelijkbaar met woon-werkverkeer (zie verder §2). Goudappel Coffeng BV en het NRIT hebben in opdracht van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) problemen en oplossingen rond het recreatieverkeer in kaart gebracht. Zij keken daarbij zowel door de toeristisch-recreatieve als door de verkeerskundige bril. Het Centre for Sustainable Tourism and Transport van de NHTV was betrokken in de klankbordgroep voor het project. Goudappel Coffeng en het NRIT hebben achttien cases onderzocht en beschreven. Voor vier cases is uitgebreid bekeken hoe men kon omgaan met knelpunten in het recreatieverkeer. Opvallend is dat milieukundige effecten bij geen van de cases een rol spelen. In een nadere analyse is ten behoeve van dit paper op een rij gezet waarom duurzame ontwikkeling van recreatieverkeer in Nederland geen issue lijkt te zijn. Uit de vergelijking zijn vier mogelijke verklaringen naar voren gekomen:

1. Verdeelde verantwoordelijkheden
2. Recreant versus mobilist
3. Ongedeelde kennis
4. Milieu versus file

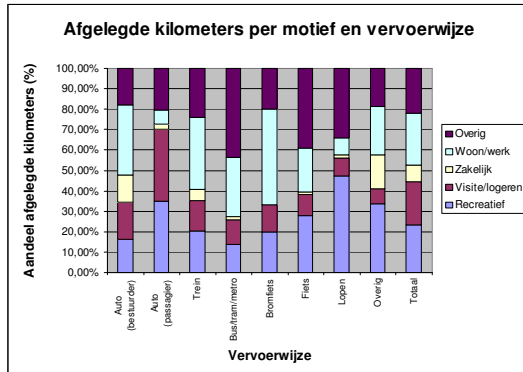
In paragraaf 2 zetten we kort een aantal definities uiteen en gaan we in op de verschillende aspecten van de milieuproblematiek. In paragraaf 3 beschrijven we vier cases en schetsen we de problemen. In paragraaf 4 gaan we vervolgens nader in op de verklaringen. Paragraaf 5 tot slot geeft enkele conclusies.

2 Recreatieverkeer en milieu

Eén van de eerste uitgebreide studies naar de omvang van vrijetijdsvrekeer definieert vrije tijd als ‘alle tijd die niet besteed wordt aan verplichtingen waaraan voldaan moet worden om het eigen bestaan (in ruime zin) te garanderen’ (van Goeverden et al., 1992). Daarvan afgeleid is de definitie voor vrijetijdsvrekeer:

‘Onder vrijetijdsvrekeer verstaan we alle verplaatsingen die niet besteed worden aan verplichtingen waaraan voldaan moet worden om het eigen bestaan (in ruime zin) te garanderen.’

Binnen het jaarlijkse verplaatsingonderzoek (het MON, voorheen het OVG, zie Rijkswaterstaat, 2005b) worden vijftien verschillende verplaatsingsmotieven onderscheiden waarvan er vier in de vrijetijdssfeer liggen: visite/logeren, toeren/wandelen, ontspanning en sport en overige vrijetijdsbestedingen. De laatste twee worden in de MON databestanden echter als één motief gepresenteerd.



Figuur 1: de afgelegde kilometers per motief en vervoerwijze in 2004 (bron: Rijkswaterstaat, 2005b).

Figuur 1 geeft weer dat de totale vrijetijds mobiliteit zo'n 45% van alle mobiliteit (in afgelegde kilometers) uitmaakt. Het aandeel recreatiemobiliteit (dus exclusief visite/logeren) is goed voor 22%, terwijl woon-werk op 23% komt. Voorts blijkt dat voor recreatie de vervoerwijzen lopen, fietsen en autopassagier het belangrijkste zijn. De auto (bestuurder) en bus/tram/metro spelen een ondergeschikte rol. Hierdoor is de gemiddelde bezettingsgraad van de auto voor recreatieverkeer hoger (2,2) voor het woon-werkverkeer (1,1) en hoger dan het gemiddelde (1,5).

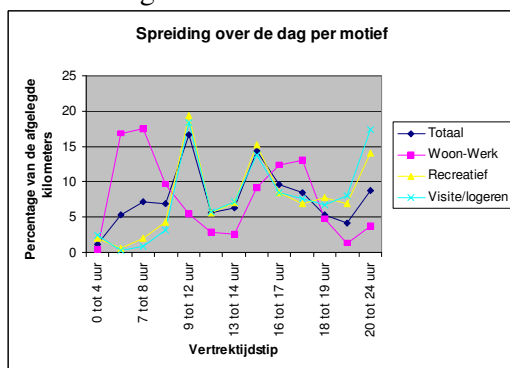
Uit eerder onderzoek bleek dat het aandeel in afgelegde kilometers van uitstapjes (vrijetijdsv verplaatsingen zonder overnachting) in 1985 circa 52% bedroeg (van Goeverden et al., 1992). Het aandeel lijkt dus afgenomen, hoewel de bestanden niet geheel vergelijkbaar zijn. In het 1985 bestand was een fors aantal korte ritten toegevoegd die in het toenmalige OVG niet voorkwamen. Daar staat tegenover dat de omvang van de mobiliteit sindsdien met 32% is toegenomen, zodat het aantal afgelegde kilometers in de vrije tijd in de afgelopen 19 jaar met zeker 15% is toegenomen.

Van dagtochten (uitstapjes met een minimum duur van twee uur) geeft het CBS een aparte statistiek uit (het Onderzoek Dagrecreatie). Het aantal dagtochten nam in de periode 1990-2000 toe met 13% (CBS, 2005) tot bijna een miljard. Het gebruik van de auto groeide met 17%, net als dat van de fiets. Dit ging onder andere ten koste van het openbaar vervoer, waarvan het gebruik met 4% terugliep. De auto wordt in 57% van de dagtochten gebruikt, de fiets voor 24% en het openbaar vervoer voor slechts 7,5%.

In de cijfers voor dagtochten en recreatie is het vliegtuig niet expliciet opgenomen. Toch lijkt dit wel toe te nemen door de komst van low-cost carriers (LCC's). Deze maken het mogelijk om een dagje uit te gaan in een ander land, bijvoorbeeld om te stappen of bij wijze van vrijgezellenuitje of bedrijfsetentje. Een kleine speurtocht op internet met Google levert diverse verslagen op van mensen die zo'n dagtochtje naar Londen of Pisa hebben gemaakt. Vaak wordt gedacht dat recreatieverkeer geen files veroorzaakt. Dit beeld behoeft enige correctie. Zo blijkt allereerst dat onder de vijf dagen van het jaar met de grootste 'filezwaarte' (lengte maal minuten wachttijd) in 2003 de vierde plaats werd ingenomen op de dag voor het Hemelvaartweekend, vooral als gevolg van vertrekkende korte-vakantiegangers (Rijkswaterstaat, 2004). In 2004 stond deze dag voor het Hemelvaartweekend op de derde plaats en de dag vóór de meivakantie op de vierde (Rijkswaterstaat, 2005a). Ook blijkt dat

gemiddeld gesproken de filezwaarte op zaterdag en zondagen zeker geen nul is. Zaterdag scoren een gemiddelde filezwaarte van circa 14% van dat op werkdagen en zondagen ongeveer 17% (Rijkswaterstaat, 2002). Deze gemiddelde jaarfiles ontstaan vooral gedurende de maanden mei tot en met oktober. In augustus is de filezwaarte op zondag zelfs groter dan op bijvoorbeeld maandag. De drukte op de wegen is ook duidelijk gerelateerd aan het seizoen. Zo is de ‘dammenroute’ in Zeeland in de zomer ruim 30% drukker dan gemiddeld over het hele jaar (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2002). Maar ook in Noord-Holland (Afsluitdijk) en diverse wegen in Noordoost- en Zuid-Nederland zijn beduidend drukker. Daar staat weer tegenover dat gemiddeld de verkeersdruk op de hoofdwegen in het weekend buiten de zomer rustiger is dan doordeweeks.

Figuur 2 geeft een beeld van de spreiding van de afgelegde kilometers over het tijdstip van de dag. Daaruit blijkt dat vrijetijdsverkeer nauwelijks bijdraagt aan de ochtendspits, maar wél aan de avondspits. Concluderend kunnen we stellen dat vrijetijdsverkeer bijdraagt aan de files in de avondspits, vaak voorkomen in de jaarlijkse top-5 filedagen en dat de filezwaarte in de weekends zeker niet nul is en gedurende de zomermaanden vergelijkbaar kan zijn met die op een werkdag.



Figuur 2: spreiding van het aantal afgelegde kilometers voor alle vervoerwijzen over de dag voor het totaal en enkele afzonderlijke motieven (bron: CBS, 2005).

In het algemeen kan verkeer de volgende soorten milieuproblemen veroorzaken: hinder (geluid, bereikbaarheid), luchtkwaliteit, emissies, broeikas effect, gebruik van ruimte, aantasting van het landschap, aantasting van natuur en verkeersonveiligheid. Recreatieverkeer speelt bij al deze problemen in zekere mate een rol. De omvang van de verkeersprestatie bepaalt direct de bijdrage aan emissies en broeikas effect. Aangezien de auto (bestuurder plus passagier) 75% van alle recreatieve verplaatsingskilometers bedient en de auto in het algemeen de hoogste emissies per passagierskilometer heeft, is het aandeel van de auto bepalend. Uit de gegevens van het MON (Rijkswaterstaat, 2005b) blijkt dat 16% van alle autokilometers verband houdt met recreatieve verplaatsingen, dus zal de bijdrage aan emissies en broeikas effect ook in die orde van grootte liggen (als aandeel van het totale verkeer). Ter vergelijking: het woon-werkverkeer draagt circa 34% bij aan emissies en broeikas effect, ruim het dubbele. Een kanttekening dient hierbij wel gemaakt te worden: het wagenpark in Nederland is zeer divers en de emissies variëren navenant. Aangezien 29% van de autobezittende huishoudens twee of meer auto's bezit (op basis van cijfers uit Rijkswaterstaat, 2005b) en dus een zekere keuze heeft welke auto voor welke rit te gebruiken, mag men aannemen dat voor de veelal wat langere recreatieve autoritten - met vaak relatief veel bagage - eerder de grootste auto verko-

zen zal worden. Deze kilometers tellen dan natuurlijk harder aan als het om brandstofverbruik en emissies naar de lucht gaat. De genoemde 16% is derhalve vermoedelijk een lage schatting. Voor de overige milieuproblemen is de relatie met het aantal afgelegde kilometers niet zo eenduidig. Zo heeft bijvoorbeeld geluidshinder ook veel te maken met het tijdstip en de plaats van de voertuigverplaatsing en met de technische staat van het vervoermiddel. Opvallend is dat motorfietsen bij 11% van de bevolking ernstige hinder veroorzaken, terwijl personenauto's, waarvan er dertien keer zoveel rondrijden, met een totaal kilometrage dat meer dan dertien keer zo groot is, slechts bij 6% van de bevolking tot ernstige hinder leiden (Franssen et al., 2004: 11). Ook mag worden verwacht dat het grote aandeel kilometers dat juist in de avond en nacht wordt afgelegd ten behoeve van recreatieverkeer (zie Figuur 2), leidt tot extra hinder vergeleken met het overige verkeer. De plaats van het recreatieverkeer speelt ook een rol. Juist voor recreanten in relatief stille gebieden is geluidshinder voor recreanten rechtstreeks en lineair verbonden met de geluidsbelasting (Goossen et al., 2001). Bij een quick scan is bovendien vastgesteld dat circa een derde van alle natuurgebieden in Nederland een geluidsbelasting van meer dan 40 dB(A) ondervindt, waardoor de belevingswaarde zal worden aangetast (Goossen en Langers, 2001). Circa 67% daarvan is het gevolg van Rijkswegen en provinciale wegen, 17% van luchtvaart en 16% van spoorlijnen. De verschillen tussen de provincies zijn groot: in Friesland kent slechts 13% van de natuur een te hoge geluidsbelasting, terwijl dat in Zuid- en Noord-Holland respectievelijk 50% en 57% is. Voor stiltegebieden geldt dat voor heel Nederland 19% van het areaal meer dan 40 dB(A) ontvangt. Opvallend is dat nu de luchtvaart een vele grotere rol speelt met 44%, tegen 50% veroorzaakt door wegverkeer en slechts 6% door spoorwegen. Ook nu weer een hoge belasting in de Randstadprovincies en een relatief lage in met name de noordelijke provincies. Bekijken we gebieden voor 'wonen en recreatie' dan blijkt het daar niet bijzonder stil te zijn: 60% ondervindt meer dan 40 dB(A). Het is dus niet echt stil. Opvallend is dat de hoogste gemiddelde geluidsdruk in gebieden voor wonen en recreëren in de provincies Zuid-Holland (60 dB(A)), Noord-Holland (58 dB(A)) en Overijssel (54 dB(A)) wordt veroorzaakt door de luchtvaart. In alle andere gevallen is dat het wegverkeer.

Ten aanzien van verkeersveiligheid en recreatieverkeer is het denkbaar dat juist bij recreatieve uitstapjes de kans op alcoholgebruik wat groter is met de daaruit eventueel voortvloeiende negatieve effecten. Bij doorsnijding en aantasting van het landschap en directe schade aan de natuur kan recreatieverkeer ook een grote rol spelen. De omvang van de infrastructuur naar veel badplaatsen en sommige toeristische gebieden elders in Nederland wordt mogelijk grotendeels bepaald door de omvang van het recreatieverkeer. Voorts speelt juist verkeer op de kleinere wegen in natuur- en bosgebieden een rol bij het aantal dieren dat jaarlijks wordt overreden. De omvang van dit probleem lijkt voor Nederland niet goed in kaart gebracht te zijn, niet in algemene zin en zeker niet met betrekking tot juist recreatieverkeer.

3 Cases

3.1 De Weerribben

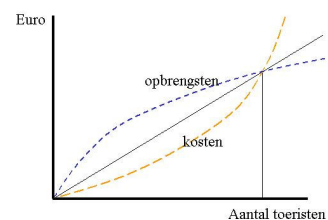
Natuurgebied de Weerribben is het afgelopen jaar door de Nederlandse televisiekijkers uitgeroepen tot het mooiste plekje van Nederland. Met drie miljoen bezoekers per jaar is het ook een van de meest bezochte plekjes in Nederland. Veel bezoekers komen per auto. Dat is ook geen wonder, want je kunt er met regulier openbaar vervoer in de weekends niet komen. Wel is het dan mogelijk gebruik te maken van CVV, maar daarvoor gelden allerlei niet

makkelijk te vinden voorwaarden. Fietsen gaat natuurlijk wel, maar het gebied ligt nogal ver van de meeste woonconcentraties en treinstations met fietsverhuur in de buurt. Gevolg is dat de huidige bezoekersaantallen op piekdagen in het seizoen voor een onaanvaardbare parkeerdruk zorgen in een kwetsbaar natuurgebied. Recreatieondernemers, gemeente en provincie proberen de problemen ieder vanuit hun eigen verantwoordelijkheid aan te pakken. Totnogtoe echter zonder veel resultaat. Vanuit recreatief oogpunt lijkt de conclusie vooral te zijn dat de bereikbaarheid van het gebied verbeterd moet worden. Tegelijk werd ook geconstateerd dat er nogal wat problemen ontstaan door de overmaat van verkeer: er wordt langs smalle wegen en 'wild' geparkeerd, landelijke wegen zijn niet altijd aantrekkelijk en de verschillende groepen recreanten zitten elkaar in de weg op wegen en parkeerplaatsen. Verkeerskundigen zien het echter primair als een parkeerprobleem. Er zijn te weinig parkeerplaatsen beschikbaar in verhouding tot de vraag. Omdat er weinig ruimte beschikbaar is voor de aanleg van extra parkeerplaatsen, is de vraag hoe dit op te lossen. Verkeerskundig is het logisch om te gaan reguleren. Dat vraagt echter om een visie op bereikbaarheid: wie mag waar parkeren en waarom?

Kijkend naar de situatie, ontstaat het volgende beeld:

- Verkeerskundig: slechte kwaliteit bereikbaarheid met en zonder auto
- Toeristisch: slechte bereikbaarheid en hinder van verkeer
- Milieu: geen probleemperceptie
- Te veel toeristen versus te weinig parkeerplaatsen
- Extra parkeerplaatsen nodig? Zo ja, waar aanleggen?
- Parkeren reguleren?
- Andere mogelijkheden? -> voldoende schaalniveau??
- Interne vervoersoplossingen
- Externe vervoersoplossingen
- Geen informatie naar toekomstige gasten
- Versnipperde initiatieven

Een vraag is of er te weinig parkeerplaatsen zijn of te veel bezoekers (per auto). De nevenstaande schets laat conceptueel zien dat de opbrengsten bij een bepaald aantal bezoekers kunnen worden overstegeen door de kosten. De vraag is uiteraard bij welke bezoekersaantallen het maximum ligt. Waar het dus om gaat is minder nadruk op kwantiteit (zoveel mogelijk bezoekers) en meer op kwaliteit (bezoekers die meer bijdragen aan de economie per autokilometer/parkeerplaats in het gebied). Beleidsmatig is er dan ook een tendens om zich te richten op de verblijfsrecreant omdat die meer uitgeeft in een gebied dan de dagrecreant. De voorzieningen in het gebied zijn echter voor het overgrote deel gericht op dagrecreanten. De vraag is hoe de toeristische en verkeerskundige infrastructuur beter op elkaar afgestemd kunnen worden. De parkeerproblemen bij attracties zouden al flink kunnen verminderen wanneer de *verblijfsrecreanten* bij bezoek aan de dagrecreatievoorzieningen in de streek vaker hun auto laten staan. Bijvoorbeeld door alternatieve vervoersvormen aan te bieden, kortingen te geven voor toeristen die hun autosleuteltjes bij aankomst in het gebied inleveren bij de accommodatiegever etc. Een effectief voorbeeld van een dergelijk schema is te vinden in het Oostenrijkse Alpendorpje Werfenweng, waar door een combinatie



van een groot aantal push- en pull-maatregelen toeristen niet alleen in het gebied hun auto vaker laten staan, maar ook ruim 25% van de toeristen met de trein naar Werfenweng komt (zie Thaler, 2004). En dat is veel voor een plaats die dan tien kilometer en zo'n 500 hoogtemeters van het dichtstbijzijnde station ligt.

Het parkeren en de verkeersoverlast wordt in de huidige situatie als probleem ervaren. Goede bereikbaarheid maakt een recreatiegebied juist aantrekkelijk voor bezoekers. Door goede informatie en verwijssystemen voelt de recreant zich welkom. Alhoewel er geen kant en klare oplossingen voorhanden zijn, zijn er voor Steenwijkerland wel degelijk mogelijkheden. Dat vraagt om samenhang, een gedeeld probleembesef, een gedragen visie en een zware project-trekker.

Op dit moment lijken de initiatieven te veel versnipperd, zowel tussen locaties als tussen organisaties. Ieder werkt aan zijn eigen probleem. Wat ontbreekt, is een totale visie. Het gebied, de bezoekersaantallen en het type recreatie bieden echter uitstekende kansen. Door naar het hele gebied te kijken en te zoeken naar een set van oplossingen, zijn er goede mogelijkheden om de parkeerdruk te reguleren en in de toekomst stijgende bezoekersaantallen te blijven ontvangen. Dat vraagt echter wel om planning, om een toeristisch-recreatief mobiliteitsplan.

Vanuit een oogpunt van milieu is het zaak het gebruik van de auto in het gebied terug te dringen. Op dit moment is de auto verreweg de meest aantrekkelijke optie voor bezoekers van het gebied door het ontbreken van goed openbaar vervoer en doordat de afstanden voor de fiets (niet voor een tocht in het gebied, maar voor een tocht naar het gebied vanuit de rest van Nederland) eigenlijk te groot zijn. Het beleid houdt zich echter niet bezig met de omvang van het verkeer, maar vooral met het faciliteren van de zich manifesterende vraag. Zo wordt er erg veel geparkeerd op en langs de wegen door de Beulakker- en Belterwijde door surfers. Deze blokkeren daarmee de weg, veroorzaken veel verkeer in en rond het gebied, maar brengen eigenlijk weinig inkomsten naar de regio. Wanneer een deel van deze wegen een parkeerverbod zou krijgen is er kans om meer watersportbedrijfjes en surfplankverhuurders aan het werk te krijgen. Stallen van eigen planken zou ook tegen een geringe onkostenvergoeding tot de mogelijkheden kunnen behoren. Dergelijke oplossingen leiden wellicht tot in totaal minder bezoekende surfers in het gebied, maar helpen wel de omzet per bezoeker te verhogen. Vooral langs deze weg zou allereerst gekeken kunnen worden of het totale aantal bezoekers wel een goede maat is voor het renderen van de recreatieve sector in het gebied. Voorts lijkt het noodzakelijk om in ieder geval in het seizoen en gedurende weekends een veel beter collectief vervoersysteem in te zetten, ondersteund door het in alle promotie en marketing van het gebied te verwerken en te financieren uit (een introductie of verhoging van) de tarieven voor parkeren. Dergelijke maatregelen zijn echter niet in discussie op dit moment. Die beperkt zich tot de wijze waarop het verkeer kan worden geleid en hoe de parkeercapaciteit verder kan worden uitgebreid. Er is hier duidelijk sprake van een keuze voor de file in plaats van het milieu. De verkeersoverlast die ontstaat tussen recreanten en bewoners en tussen recreantengroepen onderling neemt men voorsnog voor lief.

3.2 Vierdaagse Nijmegen

Afgelopen juli is de 89^e editie van de Nijmeegse wandelvierdaagse en de 33^e editie van de Nijmeegse Vierdaagsefeesten georganiseerd. De Vierdaagse vindt overdag plaats in Nijmegen en de omliggende gemeenten. De feesten vinden met circa 200 (gratis) optredens aansluitend

plaats in de avonduren in de binnenstad van Nijmegen. Op deze wijze ontvangt Nijmegen over een periode van 7 dagen en 7 nachten (bijna 24 uur per dag) 1,2 miljoen bezoekers.

Daarmee is het één van de grootste evenementen in Nederland. De organisatie heeft samen met de gemeentelijke diensten een uitgekiend maatregelenprogramma ontwikkeld om de grote stroom bezoekers in goede banen te leiden. Door de groeiende populariteit ontstond de noodzaak om voor de externe én de interne verkeersstromen specifieke maatregelen te treffen. Voor het externe verkeer zijn maatregelen getroffen om bezoekers zo veel mogelijk met het openbaar vervoer en per fiets naar Nijmegen te brengen en bezoek met de auto zo veel mogelijk te ontmoedigen. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt tussen gemeente en organisatie over doelstellingen, taken en verantwoordelijkheden. Voor de interne verkeersstromen is voornamelijk ingezet op crowd control.

Door de lange traditie hebben bewoners en bedrijven veel begrip voor de ongemakken die het evenement veroorzaakt. Daarmee wordt ernstige overlast vermeden. De maatregelen zijn goed doordacht en zorgen voor de regulering van bezoekersstromen. De transferia functioneren echter nog onvoldoende. Met name herhalingsbezoekers laten zich moeilijk sturen en proberen dichterbij een parkeerplaats te vinden. Vooral de bezoekers uit de regio besluiten vaak op het laatste moment of en hoe zij gaan. Het weer is daarbij een belangrijke factor. Mede daardoor zijn de bezoekersstromen minder goed voorspelbaar dan gewenst.

Ten aanzien van milieu scoort dit evenement goed. Door alle maatregelen komt nog slechts een minderheid per auto. De milieubelasting (emissies, energiegebruik, etc.) door verkeer wordt daardoor flink beperkt ten opzichte van een gemiddeld dagje uit. Het succes van de maatregelen is mogelijk te danken aan de fysieke onmogelijkheid om veel autoverkeer op te vangen, de goede samenwerking met bus- en spoorbedrijven en het feit dat het om een evenement gaat waarbij mensen eerder geneigd zijn om vaste vervoersgewoontes voor een keer aan te passen.

Maatregelen voor externe verkeersstromen:

- transferia voor autoverkeer;
- extra materieel en uitgebreide NS-dienstregeling;
- aangepaste routes overig openbaar vervoer en acties zoals een blarenpas voor deelnemers aan de Vierdaagse (gereduceerd tarief);
- gereduceerd parkeertarief voor deelnemers Vierdaagse;
- gratis bewaakte fietsstallingen in de binnenstad;
- elke dag worden binnenstad en diverse (steeds wisselende) wandelroutes afgesloten voor verkeer;
- aangepast taxibeleid tijdens de evenementen (vast gereguleerde opstapplaatsen worden losgelaten);
- pakket verkeersmaatregelen per cd-rom;
- extra inzet politiediensten;
- draaiboeken voor verkeersregulering en handeling in geval van calamiteiten;
- convenant tussen gemeente en organisatie waarin doelstellingen, taken en verantwoordelijkheden zijn vastgelegd;
- doorlopend multifunctioneel overleg tussen gemeente en diverse hulpdiensten;
- veel aandacht voor communicatie met bewoners;
- minder tolerant parkeer- en verkeersbeleid dan voorheen;
- bezoekersonderzoek ter verantwoording, ondersteuning en verbetering van maatregelen.

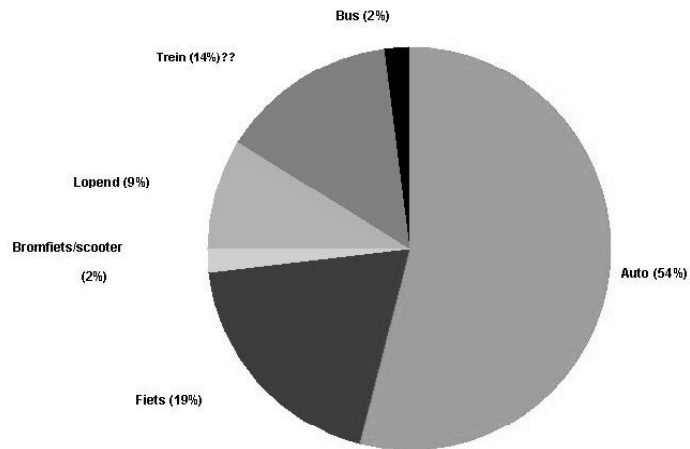
Maatregelen voor interne verkeersstromen:

- transferia voor autoverkeer;
- verlichte nooduitgangen in de stad;
- continu cameratoezicht;
- looproutes van minimaal 7 meter breed en een calamiteitenstrook in elke straat van 4 meter;
- spreiding van het publiek over 40 evenementenlocaties;
- logistieke ondersteuning door lichtkranten met 'vriendelijke' teksten;
- cityguides in de vorm van living statues sturen bezoekers in een bepaalde richting;
- op alle podia liggen cd's klaar met ontruimingsteksten in verschillende talen;
- de stad is verdeeld in sectoren die afzonderlijk van elkaar kunnen worden afgesloten bij calamiteiten.

3.3 Kustrecreatie Noord-Holland

In Noord-Holland is veel strandtoerisme. In het gebied Zuid-Kennemerland trekken de stranden van Zandvoort en Bloemendaal op zomerse dagen veel bezoekers. De wegenstructuur in Zuid-Kennemerland is echter zodanig dat alle verkeer dwars door Haarlem en Heemstede moet rijden. Daarnaast is de capaciteit van de toeleidende wegen ontoereikend om het

strandverkeer op piekmomenten te kunnen verwerken. Dit leidt tot grote problemen, zowel in de kernen als op de toevoerwegen richting strand. Kijkend naar de herkomst, dan valt op dat een kwart uit de regio Amsterdam komt, en ongeveer een derde deel van de bezoekers van buiten de provincie komt. Slechts 10% komt uit de regio. Ruim een kwart is uit het buitenland afkomstig. Voor een groot deel zullen deze strandbezoekers langere tijd in Nederland verblijven en vanuit hun verblijfslocatie een dagtocht naar het strand maken. Analyse van de modal split laat zien dat ruim de helft van de bezoekers per auto komt. Met name uit de regio Amsterdam en Hoofddorp komen veel bezoekers per auto (respectievelijk 50% en 77%). Recreanten uit de regio Amsterdam komen echter ook veel met de trein (40%). Voor de regio Amsterdam is de trein ook de snelste modaliteit. Voor Hoofddorp is de fiets het snelste vervoermiddel. Een groot deel van de regionale bezoekers (Zuid-Kennemerland) komt met de fiets naar het strand (60%). Voor de regio is dit ook de snelste modaliteit. Opvallend is dat het openbaar vervoer op het totaal door slechts 16% van de bezoekers wordt gebruikt en de fiets ongeveer door een vijfde deel van de bezoekers.



Herkomst	(waarvan)	Modal split
Buitenland	28%	Auto 54%
Groot Amsterdam	25%	Fiets 19%
		Lopend 9%
		Trein 14%
Zuid-Kennemerland	10%	
	60% fiets	
Hoofddorp	5%	Bus 2%
	77% auto	
Overig Nederland	32%	Scooter 2%

Het strandverkeer heeft diverse negatieve effecten. Ten eerste zorgen de files voor een negatief imago. De bereikbaarheid van Zandvoort en Bloemendaal is in de beeldvorming slecht. Dat kan een negatief effect op de economie hebben. Ten tweede zorgt het autoverkeer richting strand op de aanvoerroutes en in Zandvoort voor overlast bij omwonenden. De leefbaarheid wordt aangetast doordat auto's op drukke dagen in file richting strand rijden. Dit zorgt voor

(extra) uitstoot van uitlaatgassen en leidt daarnaast tot geluidsoverlast door hard spelende autoradio's etc. Op de derde plaats leidt de drukte op de toevoerwegen tot een slechte bereikbaarheid voor de hulpdiensten. Zoals gezegd leidt dit met name in Haarlem en Heemstede ook tot grote druk op de lokale wegen. Het strandverkeer wordt sterk bepaald door het weer en is daardoor minder goed voorspelbaar. Met name aan het eind van de dag is een piek zichtbaar doordat mensen door het weer op ongeveer hetzelfde moment huiswaarts gaan. Met name in de avondspits leidt de combinatie van recreatieverkeer en regulier woon-werkverkeer tot grote knelpunten.

Onder het motto "In Noord-Holland heb je een uurtje meer strand" is de provincie Noord-Holland gestart met het project "Bereikbare kust Noord-Holland". Doel van het project is het toeristisch product te verbeteren door een betere bereikbaarheid (imago); verbetering van de bereikbaarheid voor hulpdiensten en vermindering van de overlast voor omwonenden. Het streven is om gemiddeld op de achtste drukste dag een goede doorstroming te bieden (voor de zeven drukste dagen worden er dus doorstromingsproblemen geaccepteerd). Ook op de drukste dag moeten er snelle alternatieven voorhanden zijn (in plaats van de auto). In het zomerseizoen van 2004 zijn voor het eerst maatregelen getroffen. De opzet was meer bezoekers per fiets, trein en bus naar het strand te vervoeren en een P+R-systeem aan de oostkant van Haarlem en Heemstede te starten. Vanaf de P+R-terreinen is een pendelbus ingezet, er zijn bewaakte fietsenstallingen geplaatst en er zijn parkeerverwijzers ingezet. Met name de pendelbussen zijn flink gebruikt (40.000 passagiers). De fietsenstallingen zijn door 7.500 personen gebruikt (tegenvallend ten opzichte van de verwachting). Al met al hebben de maatregelen wel geleid tot een betere doorstroming, minder overlast en een geringe wijziging in de modal split. Op de langere termijn wil de regio naast kortetermijnmaatregelen een systeem van dynamisch verkeersmanagement inzetten waarmee zowel strandverkeer als woon-werkverkeer in goede banen geleid kan worden.

3.4 Recreatiegebied Haarzuilens

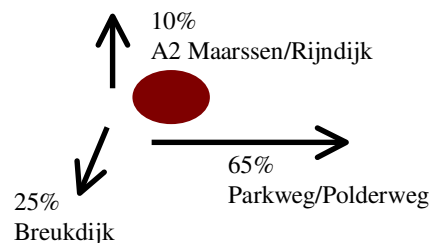
Het te ontwikkelen recreatiegebied Haarzuilens is een onderdeel van de groenstructuur rondom de stad Utrecht. Het gebied ligt rondom kasteel De Haar en het dorp Haarzuilens, ingebed tussen de A2, Leidsche Rijn en de Haarrijnse plas en de spoorlijnen Woerden-Breukelen en Woerden-Utrecht. De landinrichtingscommissie voor de herinrichting van Utrecht West heeft in 2003 opdracht gegeven aan de Dienst Landelijk Gebied van de provincie Utrecht om een landinrichtingsplan te maken voor het gebied. Het gebied moet op drukke dagen plaats bieden aan circa 15.000 dagrecreanten en is vooral bestemd voor de omliggende grote woonkernen binnen zo'n 5 km afstand en voor de bewoners in het gebied zelf. Het landinrichtingsplan is ontworpen vanuit de fysieke ondergrond en de cultuurhistorie van het gebied. Om op drukke dagen 15.000 recreanten te kunnen bergen, is er bos toegevoegd en zijn er pleisterplaatsen in het plan opgenomen. Pleisterplaatsen werken zonerend en hebben een grote aantrekkende werking, zoals bijvoorbeeld zichtbaar is bij het pannenkoekenrestaurant in Amelisweert.

In het landinrichtingsplan is als uitgangspunt een aandeel van maximaal 60% van de bezoekers per auto genomen. De vraag is of dit wordt gehaald. Doordat de groengebieden rondom de stad steeds meer differentiëren, komen bezoekers niet alleen uit het dichtstbijzijnde deel van de stad, waardoor de afstanden te groot kunnen worden om te fietsen. Door de ligging en het ontwerp van het gebied lijken er ook weinig kansen te zijn voor het openbaar vervoer. Er

is een treinstation, maar dat ligt (ook na de geplande verplaatsing) net te ver van het recreatiegebied voor mensen zonder natransport. Daardoor is de verwachting dat veel meer bezoekers per auto zullen komen. TNO schat dit aantal op circa 75%. Dit leidt naar verwachting enerzijds tot parkeerproblemen en anderzijds tot overlast van motorvoertuigen in het gebied. Door de verkeersafdeling van de gemeente Utrecht zijn enkele zaken op een rij gezet en zijn berekeningen gemaakt:

- Op jaarbasis ontvangt kasteel De Haar nu reeds 170.000 bezoekers. Hiervan bezoeken er 80.000 een evenement. De overige 90.000 zijn reguliere bezoekers. Voor 2015 is de verwachting dat er in totaal 475.000 bezoekers waarvan 200.000 evenementenbezoekers en 275.000 reguliere bezoekers.
- Kijkend naar de herkomst van het verkeer, dan ontstaat het volgende beeld:
 - circa 10% uit noordelijke richting;
 - circa 25% uit zuidwestelijke richting;
 - circa 65% uit oostelijke richting.

Een en ander leidt tot de inschatting van de afdeling verkeer dat er op rustige dagen geen problemen zullen zijn met parkeren. Die ontstaan wel als de modal split gemiddeld hoger uitvalt (>60% per auto) of als de recreanten langer in het gebied blijven dan aangenomen (er is uitgegaan van 3,5 gebruikers per parkeerplaats per dag). Ook ontstaan dan regelmatig doorstromingsproblemen, met name op de Rijndijk en de Parkweg. De I/C-verhouding zit daar reeds rond het maximum.



De inrichting van het gebied vanuit de landschappelijke inrichting en niet vanuit vervoerskundige uitgangspunten heeft geresulteerd in een sterk versnipperd aanbod van parkeervoorzieningen. Daardoor is er (te) weinig massa voor efficiënt collectief vervoer. Doordat het kasteel Haarzuilens midden in het gebied ligt, zullen verkeersstromen conflicteren met het recreëren. Vanuit het verkeer geredeneerd is het veel logischer om de recreatieve activiteiten in de rand van het recreatiegebied te positioneren. Bezoekers kunnen dan prima aan de rand van het gebied parkeren en vervolgens te voet, per fiets of eventueel aanvullend ludiek vervoer het gebied in. De volgende problemen zijn geconstateerd:

1. Er zijn geen verkeerskundigen betrokken bij de ontwikkeling van het landinrichtingsplan. Daardoor moeten verkeerskundige problemen achteraf worden opgelost, wat minder eenvoudig gaat.
2. Kasteel De Haar is een belangrijke trekpleister maar ligt midden in het gebied, waardoor bezoekers dwars door het gebied moeten aanrijden. Dat geldt ook voor doorgaand verkeer.
3. De omvang van het gebied en interne afstanden tussen de verschillende recreatieve elementen zijn relatief groot, wat de mogelijkheden voor voetgangers vermindert.
4. Parkeervoorzieningen zijn versnipperd.
5. De huidige opzet van het plan is minder geschikt voor collectief (extern/intern) vervoer.

Voor het verkennen van de oplossingsrichtingen is onderscheid gemaakt in de interne ontsluiting en de externe ontsluiting. Voor alle oplossingsrichtingen geldt dat gestreefd wordt naar

een zo gunstig mogelijke modal split (dus aandeel auto $\leq 60\%$). Eerst wordt ingegaan op de externe ontsluiting van het gebied.

De fiets kan een goed alternatief voor de auto zijn. Dat vraagt echter wel om een goed ontwerp van de fietsinfrastructuur. De routes ernaartoe (vooral vanuit Leidsche Rijn) moeten aantrekkelijk zijn. Dat betekent korte, groene en bewegwijzerde routes. De beleving van de route is daarbij van belang. Aangekomen bij het recreatiegebied moeten er voldoende goede fietsenstallingen zijn. Verhuur van fietsen op het station of bij een pleisterplaats aan de zuidoostkant, zodat daar een soort transferium ontstaat. Inzet van witte fietsen om verplaatsingen door het gebied per fiets te stimuleren. Mogelijkheden stimuleren om fiets in OV mee te kunnen nemen.

Voor voetgangers dienen er goede wandelpaden door het recreatiegebied te komen. Ook kan de opzet van themapaden ('rolstoelpad', 'kabouterpad' etc.) vanuit verschillende parkeerplaatsen aan de rand helpen om auto's uit het gebied te houden. Een leuke en bewegwijzerde wandelroute vanaf het station is noodzakelijk. Openbaar vervoer in de vorm van een pendeldienst vanuit De Meern via het station en eventueel verder naar Maarssen. Goede informatieborden over het recreatiegebied bij het station.

In het kader van mobiliteitsmanagement is het zinvol zo veel mogelijk één hoofdentree te ontwikkelen zodat daar voldoende massa ontstaat voor een intern vervoerssysteem als pendelbusjes, ponykarren, witte fietsen en dergelijke en dat rendabel is. Voorts kunnen in dit kader combikaarten/arrangementen (gratis pannenkoek op vertoon van treinkaartje, entreekaart voor evenement inclusief treinkaartje etc) worden ontwikkeld. Een mobiliteitscentrale (eventueel aansluiten bij bestaande initiatieven in Utrecht) dient ook communicatie, marketing en bewegwijzering te regelen, evenals bijvoorbeeld parkeerwachters.

Ten slotte is het aanbevelenswaardig om betaald parkeren in te voeren met oplopend tarief vanaf de rand naar het centrum.

Wat betreft milieu (emissies, energiegebruik) is een vervoerwijzekeuze van 60% per auto niet bijzonder goed. Vooral niet omdat een recreatiegebied als Haarzuilens toch ook de behoefte aan korte uitstapjes en een blokje om zou moeten bedienen. Daarvoor zou idealiter een directe aansluiting op de nieuwbouw in de buurt veel wandelaars en fietsers moeten trekken.

De inrichting van het gebied leidt tot veel hinder van recreanten (per auto) voor recreanten (degenen die zijn uitgestapt en proberen te genieten van natuur, rust of een wandelingetje). Er loopt een doorgaande route dwars door het recreatiegebied. De ligging van de attracties en pleisterplaatsen midden in het gebied versterken dit door de goede autobereikbaarheid en leiden tot extra (niet noodzakelijke) ritten dwars door het gebied. De voorgestelde maatregelen zullen dit dilemma niet volledig oplossen, hoogstens verzachten. Bovendien zijn ze noodzakelijk om ernstige bereikbaarheidsproblemen te voorkomen. Vanuit een oogpunt van milieu lijkt het aanbevelenswaardig het aantal parkeerplaatsen zover te beperken dat de wegcapaciteit en de gewenste maximale belasting ervan, niet worden overschreden. De relatie tussen een parkeerplaats en het aantal autobewegingen die door de parkeerders worden gemaakt, is tamelijk hard en een dergelijke afstemming laat zich dus relatief eenvoudig berekenen. Uiteraard dient dat wel gereguleerd te worden door middel van een gedifferentieerd parkeertarief en door goede parkeergeleiding: al v er voor Haarzuilens zouden automatische borden moeten staan die aangeven wat de prijs voor parkeren is en hoe de bezetting van parkeerterreinen is.

4 Dilemma's

4.1 Dilemma 1: Verdeelde verantwoordelijkheden

Recreatieverkeer ligt op het raakvlak van twee gescheiden werelden: recreatie & toerisme en het verkeer & vervoer. Door de groei van de vrijetijdssector nemen ook de toeristisch-recreatieve verplaatsingen toe. Door de aard van de activiteiten (een evenement, wandelen in het bos, een bezoek aan de Efteling, een avondje stappen) is er vaak sprake van veel bezoekers in één keer. Juist die concentratie van bezoekers leidt regelmatig tot verkeersproblemen. Dan ontstaat al gauw de vraag wie verantwoordelijk is voor het probleem. Bewoners klagen bij de gemeente, de gemeente gaat in gesprek met de ondernemer, de ondernemer wijst naar zijn klant en niemand lost het probleem op. Kern van het dilemma is dat niemand de regie heeft. De beschreven cases zijn hier goede voorbeelden van.

De stranden van Zandvoort en Bloemendaal trekken op zomerse dagen veel bezoekers. Zij hebben de lusten, terwijl met name Haarlem en Heemstede de lasten ervaren. De provincie Noord-Holland is in dit geval opgestaan en heeft het initiatief genomen om gezamenlijk te zoeken naar een oplossing.

Ook het verhaal van de Weerribben ondersteunt de stelling: Er ontstaat op drukke dagen een grote verkeerschaos bij de dorpjes en op de smalle dijken omdat het merendeel van de bezoekers per auto komt. De afdeling verkeer en vervoer van de gemeente ziet weinig verkeerskundige oplossingen. De individuele ondernemers zien het probleem met lede ogen aan maar hebben ook geen eigenstandige oplossing. Sommige ondernemers 'kapen' de parkeerruimte van anderen. De bewoners proberen zich zo goed mogelijk te redden. Door het grote aantal bezoekers is er een goede basis voor structurele oplossingen in de vorm van openbaar vervoer, parkeren op afstand, vervoersmanagement, etc. De huidige initiatieven zijn echter versnipperd en voornamelijk volgend, niet sturend. Daardoor blijven deze mogelijkheden onderbenut. Door een gezamenlijke visie te ontwikkelen, kunnen alle partijen vanuit hun eigen achtergrond een steentje bijdragen en kunnen de problemen effectiever worden aangepakt.

Ook de ontwikkelingen rond het recreatiegebied Haarzuilens bij Utrecht laten dit zien: bij de inrichting van het gebied is voornamelijk vanuit de landschappelijke inrichting gedacht. Dat heeft geresulteerd in een mooi landschappelijk ontwerp, maar met ongewenste verkeerseffecten. De later ingeschakelde verkeerskundigen hebben de taak om achteraf correcties in het bestaande plan aan te brengen.

Op basis van deze drie voorbeelden kan gesteld worden dat gedeelde verantwoordelijkheden en gescheiden bevoegdheden tot ongewenste situaties leiden. Door samen te werken en een duidelijke strategie te ontwikkelen, kunnen veel verkeerskundige en recreatieve problemen worden voorkomen. Door een bewuste en mobiliteitsbeheersende strategie te voeren, kunnen ook milieuproblemen flink worden beperkt.

4.2 Dilemma 2: Recreant versus mobilist

Wie ergert zich er niet aan? Lopend in het bos hoor je op de achtergrond het storende gebrom van de autosnelweg. Op weg ernaartoe willen we als reiziger niets liever dan een mooie asfaltweg tot in het bos, maar eenmaal in het bos willen we als recreant rust en ruimte. Het is een vaak terugkerend dilemma. Als deskundigen zijn we geneigd om beide elementen los te zien, maar ze zijn onlosmakelijk met dezelfde persoon verbonden: de klant. Daarom ligt ook de oplossing in een gedeelde aanpak. Mobiliteit is een onlosmakelijk onderdeel van het toeristisch-recreatief product. Enkele voorbeelden.

Bezoekers op de Veluwe krijgen een gratis Veluwe reispas bij hun verblijfsaccommodatie. Daarmee kan één persoon gedurende een dag vrij reizen over alle (bestaande) lijnen van de streekvervoerder op de Veluwe. Voor invoering maakte één op de vijftientig gasten gebruik van het openbaar vervoer. Na de introductie van de pas is dit één op de vijf (in 2000). Van de pasgebruikers laat 60% de auto een dagje staan in ruil voor het openbaar vervoer.

De Efteling heeft samen met regionale busmaatschappijen een sprookjesbus opgezet. Dit zijn luxe touringcars die een of twee keer per week vanuit verschillende regio's naar de Efteling rijden. De kaartjes worden verkocht via kleine advertenties in regionale kranten en bieden een arrangement inclusief vervoer en een entreebewijs.

Door mobiliteit als onderdeel van het toeristisch-recreatief product te zien, kan meer gebruik worden gemaakt van collectief vervoer en kan het gebruik van de auto worden beperkt. Dit heeft een positief milieueffect. Omdat toch altijd een deel van de bezoekers per auto zal komen, is het nuttig om ook goed na te denken over de manier waarop de auto de ruimte krijgt. Door autoverkeer bijvoorbeeld binnen een recreatiegebied te concentreren kan veel hinder worden voorkomen.

4.3 Dilemma 3: Ongedeelde kennis

Veel gemeenten en organisaties en ondernemers blijken vergelijkbare problemen te kennen rondom recreatieve voorzieningen en evenementen. Zij ervaren het als een op zichzelf staand probleem. Zij kennen geen vergelijkbare situaties en zijn aangewezen op hun eigen creativiteit. De bestaande kennis is 'ongedeeld', in de zin van 'niet gedeeld met anderen'. Daardoor wordt het wiel vaak opnieuw uitgevonden, terwijl er op andere plaatsen reeds goede oplossingen voorhanden zijn. Het KpVV kan een prima rol vervullen door workshops te organiseren waarbij instanties van elkaar kunnen leren. Veel voorkomende vraagstukken zijn: evenementenparkeren, parkeren bij recreatiegebieden, verkeer naar attractieparken en grootschalige GDV/PDV ontwikkelingen als outlet centra, IKEA-vestigingen etc. Opvang van de verkeersstromen en de inzet van openbaar vervoer zijn vrijwel altijd de belangrijkste elementen van het probleem.

Als veel mensen in één keer op dezelfde plaats moeten zijn, liggen er kansen voor het openbaar vervoer. De vraag is hoe dat openbaar vervoer goed kan worden georganiseerd. Bekende oplossingen zijn gecombineerde entree- en OV-bewijzen en de opzet van P+R-terreinen in combinatie met pendeldiensten. Het eerste vraagt om goede contacten met NS of een busmaatschappij. Het tweede vraagt om een goed inzicht in de herkomst van de bezoekers en geschikte parkeergelegenheden.

Attractieparken, evenementen en binnensteden kennen allemaal hetzelfde probleem: op piekmomenten is er veel bezoekersverkeer dat tegelijkertijd op zoek is naar een parkeerplaats. Dit leidt tot overlast voor bewoners, bezoekers en overig verkeer en leidt bovendien tot gevaarlijke situaties door filevorming op de toevoerwegen. Er zijn diverse oplossingsrichtingen:

Op veel plaatsen wordt gebruik gemaakt van parkeerwachters. Die zorgen ervoor dat bezoekers naar de beschikbare parkeerplaatsen worden geleid. Soms worden vooral vrouwen ingezet omdat zij minder agressie opwekken dan mannen. Opvallend is dat er landelijk verschillende eisen ten aanzien van de verplichte cursus worden gesteld.

Bij evenementen wordt vaak gebruik gemaakt van tijdelijke parkeerplaatsen in de weilanden. Belangrijk is dat die aan de juiste kant van de stad liggen, dat ze goed bereikbaar zijn (duidelijke bebording) en dat het parkeren (letterlijk) in goede banen wordt geleid. Dynamisch verkeersmanagement wordt steeds vaker ingezet als middel om bezoekersverkeer in goede banen te leiden. Door middel van DRIPs op de snelweg wordt de bezoeker al op tijd geattendeerd op de juiste parkeergelegenheden. Veel van deze maatregelen leiden tot een betere doorstroming, minder filevorming en een beter gebruik van milieuvriendelijker alternatieven. Verspreiding van kennis over dit soort oplossingen leidt tot meer milieuvriendelijke maatregelen en heeft dus een positief effect.

4.4 Dilemma 4: Milieu versus file

De eerste file in Nederland was een recreatiefile (zie bijvoorbeeld Harms, 2004). De eerste auto's werden vooral gebruikt om in het weekend een eindje te gaan rijden. Op een mooie voorjaarszondag in 1955 loopt het verkeer op de kruising van de Rijkswegen 2 en 12 (nabij Oudenrijn) volledig vast. Files blijken uitgevonden door het recreatieverkeer. Tegenwoordig echter worden files vooral door woon-werkverkeer veroorzaakt, al zit in de avondspits nog heel wat vrijetijdsverkeer en is het aantal weekendfiles zeker niet nul. Milieu speelt in de cases geen rol van betekenis. Het dilemma voor milieu is dat alleen directe verkeershinder, lokale hinder en capaciteitsgerelateerde problemen tot draagvlak leiden voor maatregelen en dan vooral in de zin van extra parkeerruimte, verbreden van wegen en dergelijke. Datzelfde dilemma geldt dus ook voor sociale problemen die gepaard gaan met autoverkeer (bijvoorbeeld dat het gebied de Weerribben slecht bereikbaar is voor de 25% van de huishoudens zonder auto...). Restrictief parkeerbeleid vindt geen draagvlak waar fysiek nog ruimte lijkt voor parkeren; voor de kilometerheffing is niet-spitsverkeer niet in discussie, politiek draagvlak om te investeren in openbaar vervoer ontbreekt als er geen files staan. In die zin wordt mobiliteitsbeleid in het algemeen sterk gehinderd doordat het vooral plaats vindt op plaatsen waar verkeer toch al weinig ruimte heeft en weinig of geen groeipotentie (binnensteden etc.) en niet waar verkeer de ruimte heeft of potentieel kan krijgen (zie bijvoorbeeld Adams, 2005 in press). Dat maakt het moeilijk om de generieke problemen (bijdrage aan achtergrondconcentratie, broeikas effect, eindige energiebronnen) op te lossen. Ook de lokale problemen zouden beter beheersbaar zijn wanneer de autoverkeersstromen afnemen doordat meer bezoekers met collectieve of langzame vervoerwijzen komen. Ook zou het helpen wanneer bezoekers langer verblijven in het gebied, zodat dezelfde economische bijdrage gegenereerd kan worden met minder bezoekersverplaatsingen naar het gebied (voor verplaatsingen binnen het gebied maakt dit uiteraard niet veel uit). Nu valt op dat bij evenementen (tijdelijke attracties zoals Nijmeegse Vierdaagse, maar ook de vaak veel kleinere evenementen elders) het wel lukt om met forse maatregelen al te grote automassa's te voorkomen door veel bezoekers per openbaar vervoer of op de fiets naar het gebied te brengen. De vraag is waarom dit niet lukt voor 'permanente attracties' als de kust of de Weerribben/Giethoorn.

5 Conclusies en discussie

De volgende conclusies zijn uit deze casestudie te trekken:

- De door de betrokkenen op de bestemming gevoelde problemen met recreatieverkeer zijn vaak terug te voeren op piekbelasting van het wegennet en parkeerproblemen. Ze zijn dus in grote mate autogebonden. Recreatieverkeer lijkt vaak grillig en moeilijk stuurbaar. Er

- zijn veel soorten recreatieverkeer en zeker bij niet-evenementgebonden bestemmingen wordt veelal uitgegaan van de gedachte dat recreatief verkeer vooral autogebonden is.
- Juist het autoverkeer heeft forse milieukundige effecten. Een modal shift van personenauto naar fiets en openbaar vervoer heeft dan ook positief effect op het milieu en helpt bovendien de verkeersproblemen op de bestemmingen op te lossen.
 - Uit de studie blijkt dat er diverse mogelijkheden zijn om een modal shift te bewerkstelligen. Dat vraagt echter om een goede strategie met een eenduidige aanpak, het meenemen van de mobiliteit in (de ontwikkeling van) het totale toeristisch-recreatief product en het verspreiden van kennis over werkbare oplossingen.
 - In veel gevallen wordt het succes van een bestemming vooral afgemeten aan het aantal recreanten en toeristen. Vrijwel nergens probeert men ook te kijken naar de effecten per toerist, zowel economisch als wat betreft hinder en milieueffecten. Bestemmingen zouden baat kunnen hebben bij een beleid om de verblijfsduur (en daarmee veelal de uitgaven) van bezoekers te vergroten. Ook zou men kunnen zoeken naar marktsegmenten die meer uitgeven zonder meer hinder of schade te veroorzaken. Een beleid dat bijvoorbeeld foutparkerende (eigen) planksurfers ontmoedigt en tegelijk verhuur van surfplanken aanbiedt in combinatie met een bewaakte fietsenstalling of een retourtje met de bus, zou een dergelijke maatregel kunnen zijn.
 - Met andere woorden: de aanpak van problemen met recreatief verkeer kan lonen! Het heeft een positief effect op de doorstroming én een positief effect op de hinder en milieubelasting. Recreatieverkeer is ook te groot in omvang om bij generieke verkeersmaatregelen geheel te negeren: dat zou afbreuk doen aan de effecten van het milieubeleid voor verkeer.

Referenties

Adams, J. (2005 in press)

Hypermobility: a challenge to governance. In: C. Lyall and J. Tait, *New modes of governance: developing an integrated policy approach to science, technology, risk and the environment* Aldershot: Ashgate.

CBS (2005)

Statline Centraal Bureau voor de Statistiek;

<http://statline.cbs.nl/StatWeb/start.asp?LA=nl&DM=SLNL&lp=Search/Search>; (op 2005).

Franssen, E. A. M., J. E. F. van Dongen, J. M. H. Ruysbroek, H. Vos en R. K. Stellato (2004)

Hinder door milieufactoren en de beoordeling van de leefomgeving in Nederland. Inventarisatie verstoringen 2003. Bilthoven: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) (Rapport nummer: 815120001/2004).

van Goeverden, C. D., P. J. J. Heerema en P. M. Peeters (1992)

Na vijfen met de auto? Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk -1992- Innovatie in verkeer en vervoer in Delft. Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk.

Goossen, C. M. en F. Langers (2001)

Geluidbelasting in de groene gebieden van Nederland. Een quick scan van de geluidbelasting in landelijke gebieden die belangrijk zijn voor natuur, wonen en recreatie. Wageningen: Alterra (Rapport nummer: Alterra-Rapport 415).

Goossen, C. M., F. Langers en S. de Vries (2001)

- Gelderse stilte? Onderzoek naar de stiltebeleving van recreanten.* Wageningen: Alterra (Rapport nummer: Alterra-Rapport 398).
- Harms, L. (2004)
De vlucht van de vrije tijd. Beweegredenen voor uithuizigheid en vrijetijds mobiliteit. Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk. Innovatie: van inspiratie naar realisatie? in Zeist. CVS.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2002)
Atlas. Nederland als pretpark. Rotterdam: Adviesdienst Verkeer en Vervoer.
- Rijkswaterstaat (2002)
Het Jaarrapport Verkeersgegevens 2001. Rotterdam: Adviesdienst Verkeer en Vervoer (Rapport nummer: ISSN 0926-6011).
- Rijkswaterstaat (2004)
Filemonitor 2003. Rotterdam: Adviesdienst Verkeer en Vervoer.
- Rijkswaterstaat (2005a)
Filemonitor 2004. Rotterdam: Adviesdienst Verkeer en Vervoer.
- Rijkswaterstaat (2005b)
Mobiliteitsonderzoek Nederland 2004. Het databestand. Rotterdam: Adviesdienst Verkeer en Vervoer.
- Thaler, R. (2004)
Ecotourism needs ecomobility. Problems, strategies and good practices (powerpoint presentation). OECD Workshop Leisure Travel, Tourism Travel and the Environment in Berlin. Federal Environmental Agency (Umweltbundesamt).