

**Kijken naar de toekomst, gisteren, vandaag en morgen  
Ervaringen uit het managen van recreatieverkeer**

C.F. Jaarsma  
Wageningen Universiteit, Leerstoelgroep Landgebruiksplanning  
[Rinus.jaarsma@wur.nl](mailto:Rinus.jaarsma@wur.nl)

J.R. de Vries  
Wageningen Universiteit, Leerstoelgroep Landgebruiksplanning  
[Jasper.devries@wur.nl](mailto:Jasper.devries@wur.nl)

R. Beunen  
Wageningen Universiteit, Leerstoelgroep Landgebruiksplanning  
[Raoul.beunen@wur.nl](mailto:Raoul.beunen@wur.nl)

## Samenvatting

Recreatie is iets van alle tijden, maar recreatie wordt voor het eerst nationaal beleid in de jaren '40. In deze jaren is tevens de basis gelegd voor recreëren in natuurgebieden als onderdeel van dit beleid. De doorbraak van de auto, vanaf de jaren '60, zorgt voor een verplaatsing van de recreatie van stad en strand naar het gehele landelijke gebied. Dit resulteert in recreatief beleid van verschillende overheden. Dit beleid wordt lange tijd gekenmerkt door verbieden, controleren en maakbaarheidsidealen, allen geformuleerd vanuit kennis. Voorbeelden uit deze tijd zijn de recreatieve groene sterren, maar ook beleidsdocumenten die de wens uitspreken om burgers hun vrije tijd "nuttig" te laten besteden.

Sinds de jaren '90 is het beleid een andere richting ingeslagen, met nieuwe concepten die meer ruimte scheppend zijn dan sturend. De rol van de recreant wordt steeds belangrijker en in het verlengde daarvan kiezen de rijksoverheid, maar ook lokale overheden een meer voorwaarden scheppende rol. Dit heeft gevolgen voor het recreatiemanagement, waarbij steeds meer de bereikbaarheid van voorzieningen wordt genoemd en wordt gesproken over verschillende maatregelen ten aanzien van de spreiding van recreanten. Belangrijk onderdeel van de nieuwe ideologie is dat overheden er van uitgaan dat de recreant verschillende keuzes wil maken. In deze verandering speelt onderzoek een grote rol omdat steeds vaker blijkt dat een specifieke oplossing, waarbij de recreant centraal staat, belangrijk is.

Geconcludeerd kan worden dat mobiliteitsmanagement ging van absentie via sturing en controle naar beïnvloeding, door het aanbieden van alternatieve mogelijkheden en een gevarieerd pakket aan faciliteiten. Daarmee laat deze laatste vorm zich misschien wel het beste omschrijven als een vorm van verleiden. En omdat recreanten beïnvloedbaar zijn, kan uit deze bevindingen worden geconcludeerd dat kennis en toekomstvisies nog steeds belangrijk zijn voor overheden en beleidsmakers. Voorwaarde is wel dat deze visies op waarde worden geschat en vooral niet overschat. Omdat het daarbij gaat om *mogelijke* ontwikkelingen, is een regelmatige monitoring nodig en zonodig tussentijdse aanpassingen.

Vooruitblikkend op toekomstvoorspellingen van morgen, toegespitst op mobiliteitsmanagement voor recreatieverkeer, leiden vorenstaande conclusies daarom allerminst tot het idee dat toekomstvoorspellingen vandaag de dag voer voor historici zijn geworden, zoals gesuggereerd op de website voor dit congres. Integendeel, aangepast aan de behoeften van vandaag en gebruik makend van verkregen voortschrijdend inzicht en maatwerk op het gebied van onderzoek bij de recreant/gebruiker, zullen toekomstvoorspellingen voor recreatie en bijbehorend mobiliteitsmanagement een onmisbare rol blijven spelen bij "Planning for Tomorrow ... Today"!

## 1. Introductie

Recreatie is iets van alle tijden. Tot ruim honderd jaar geleden was recreatie beperkt tot een wandelingetje op zondag en was een vakantie vooral weggelegd voor de "rijken". De afgelopen eeuw heeft recreatie echter een enorme vlucht genomen. Het oprichten van de VVV (Vereniging voor VreemdelingenVerkeer), met locaties in Amsterdam (1883) of op de Wadden (zie bijvoorbeeld: Schiermonnikoog 1899) en een actieve ANWB waren hiervan duidelijke tekenen. De ontwikkeling van recreatie(verkeer) in Nederland ging gepaard met opvallende ontwikkelingen als bermtoerisme (begin jaren 1960) en oplossingen als recreatieve, groene sterlocaties (jaren 1960). Maar, de toename van het aantal recreanten leverde ook een toename van het aantal recreatieve automobilisten op, vooral in de jaren 1960. Was het openbaar vervoer nog tot begin jaren 1950 het populairst, vanaf 1960 is de auto duidelijk het meest gebruikte vervoermiddel (VenW, 1971). Met de sluiting van stations als Scheveningen en Wassenaar in 1953 verdwijnen in deze tijd de mogelijkheden om met de trein op het strand te komen. Niet veel later werden de eerste ANWB-autoroutes bewegwijzerd.

De toename van de recreatieve druk door een groeiende populariteit van de auto, een stijgend aantal recreanten en een hogere bevolkingdruk resulteert al decennia lang in recreatief beleid van verschillende overheden. Dit beleid was lange tijd puur vanuit kennis geformuleerd en gericht op verbieden, controleren en maakbaarheidsidealen ten aanzien van toekomstige ontwikkelingen (Hidding *et al.*, 2002; CRM, 1974). Maar sinds de jaren '90 is dit idee grotendeels verlaten en nieuwe concepten zijn dan ook meer ruimte scheppend dan sturend (Hidding *et al.*, 2002). Toekomstdromen lijken hierin iets van het verleden. Lijken, want in deze bijdrage laten we zien dat voor mobiliteitsmanagement en recreatie toekomstdromen en visies nog steeds erg belangrijk zijn. Net als de rol van kennis, zij het in een ander perspectief en met een centrale rol voor de recreant.

## 2. Sturend recreatiemanagement

Gedurende de laatste jaren van de 19<sup>e</sup> eeuw en in de eerste jaren van de 20<sup>e</sup> eeuw (tot ongeveer 1920) werd de ontwikkeling van de recreatie gedomineerd door de emancipatie van de arbeidersklasse. In deze periode bleef recreatiemanagement beperkt tot klassiek liberaal beleid. Het belangrijkste van het management vanuit de overheid in deze jaren was dan ook het hoog houden van de moraal en de openbare orde. Geheel in de liberale gedachte waren het vooral private initiatieven van grote industriële filantropen in de steden die voor recreatieve ruimten zorgden (Beckers, 1983). Het Volkspark in Enschede geïnitieerd door Van Heek is hiervan een beroemd voorbeeld. Maar ook initiatieven als kamperen op landgoederen, gecoördineerd vanuit de ANWB, ontstonden in deze tijd (ANWB, 2008).

Vanaf de jaren 1920 van de vorige eeuw begint, onder invloed van een veranderend gebruikerspatroon, ook het beleid te veranderen. Door de ontwikkeling van recreatie als gezinsactiviteit en de actieve rol die de verschillende kerken hierin spelen, ontstaat er een discussie over de vraag of groeiende staatsinterventie wenselijk is. Onder sterke druk van de natuurbeschermingsbeweging, die recreatie als een belangrijk middel ziet om meer mensen te betrekken bij de bescherming van natuurgebieden, gaat de discussie door. Gesteund door architecten, ANWB en stedenbouwkundigen wordt eind jaren 1940

recreatie voor het eerst nationaal beleid (Nota Ruimtelijke Ontwikkeling van het Westen des lands en van Nederland als geheel, 1948). Hiermee is tevens de basis gelegd voor recreëren in natuurgebieden (Beckers, 1983).

Maar recreatie komt pas echt tot ontwikkeling tijdens de enorme welvaartsgroei en daarmee gepaard gaande mogelijkheden voor mobiliteit in de jaren 1950 en '60. De auto zorgde ervoor dat we steeds verder en sneller op pad konden. Door de gestegen welvaart werd de auto daarnaast ook nog eens betaalbaar voor veel mensen. Als gevolg hiervan verplaatst recreatie zich van de stad en het strand naar het gehele landelijke gebied (Beckers, 1983), waarbij vooral die auto populair is (Jaarsma, 1984). Als gevolg van deze ontwikkelingen ontstonden de eerste serieuze plannen op het gebied van recreatie en werden er enorme terreinen aangelegd (LNV, 2005). De mening en vrijheid van de burger waren in deze tijd minder belangrijk en in de controle door de overheid op het waar en hoe te recreëren nam grootschalige recreatie de overhand (Beckers, 1983).

In verschillende nota's (o.a. Plattelandswegennota, 1968; Openluchtrecreatie 1975-1979; 1974) stelt de overheid dat het buitengebied steeds belangrijker wordt als recreatiegebied en dat daarbij rekening moet worden gehouden met grotere verkeersstromen. De eerste file die ooit in Nederland ontstond, op 1<sup>e</sup> pinksterdag 1955, was namelijk het gevolg van recreatieverkeer (KPVV, 2006). Ondanks eerdere suggesties dat onderzoek hiernaar belangrijk is, blijft het voorlopig bij verkeerstellingen. Pas vanaf begin jaren '70 worden onderzoeksresultaten actief ingezet bij beleid. Hierbij gaat het dan vaak nog om een terugblik. Voor de toekomst, vaak op korte termijn, wordt hier dan op voortgebouwd, zonder veel nieuwe ontwikkelingen mee te nemen. Hierdoor ontstaan heldere beleidsplannen, gebaseerd op cijfers uit het verleden. De eerste nota die hierin verandering bracht was Toekomstprojectie 2000, beter bekend als TP 2000. Dit is een toekomstverkenning van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in 1971. Het is de eerste lange termijn visie van de rijksoverheid –tot het toen magische jaar 2000! TP 2000 gaat in op de ruimtelijke problemen die gepaard gaan met onder meer de recreatieve mobiliteitsgroei. In de nota gaat men duidelijk uit van de vraag hoe de toekomst er idealitair uit zou moeten zien en laat men zien dat deze toekomst ook bereikbaar is met beleid gebaseerd op de laatste cijfers (VenW in TP2000, 1971).

Toenemende mobiliteit en verkeersstromen van en naar recreatieve gebieden worden wel erkend, maar over concrete maatregelen wordt nauwelijks gesproken (zie o.a. CRM, 1972). Daarentegen zijn de plannen zoals de Nota Recreatieverkeer (CRM, 1972) erg gefocust op de voorzieningen ter plekke en op de kennis die nodig is om deze voorzieningen te kunnen realiseren en toekomstige ontwikkelingen naar wens te sturen. Uit het zelfde rapport (CRM, 1972) kan worden opgemaakt dat onderzoek over het gebruik ter plekke en daarmee kennis uitermate belangrijk worden geacht om een prognose te ontwikkelen van de toekomstige ontwikkelingen. Dit teneinde een "verantwoord beleid" te kunnen voeren en om sturende maatregelen te kunnen formuleren.

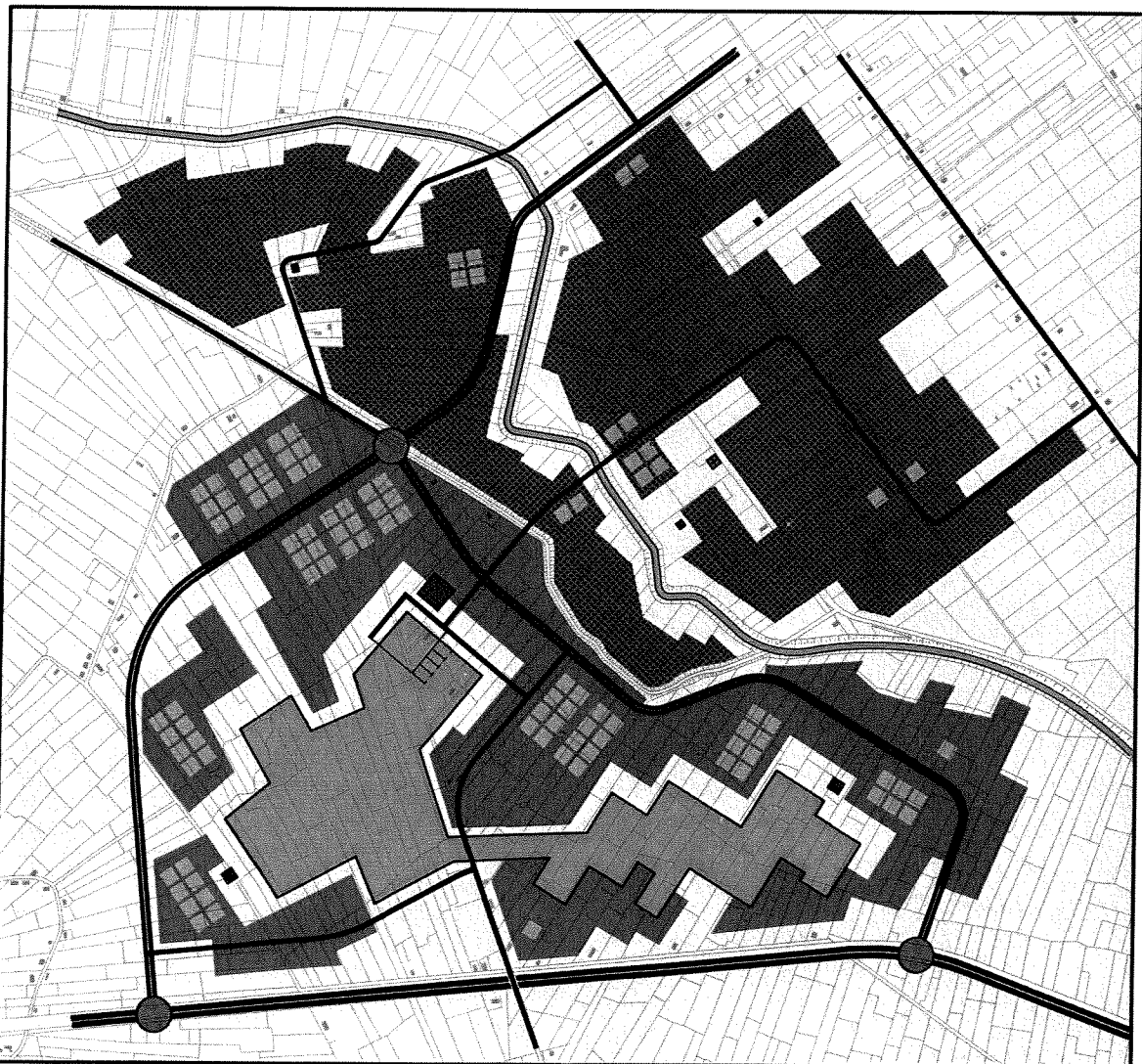
Waarom deze hang naar kennis om te sturen en te controleren? Een deel van het antwoord hierop kan gevonden worden in de Planologische Kernbeslissing Structuurschema Openluchtrecreatie (CRM, 1981). Hierin stelt het ministerie dat "Extra aandacht nodig is voor een beleid, dat een plezierige en zinvolle besteding van die vrije

tijd mogelijk maakt." De wens van de overheid om burgers hun vrije tijd "nuttig" en "verantwoord" te laten besteden blijkt dus gedurende meerdere decennia een belangrijke drijfveer te zijn geweest voor sturend en controlerend beleid. De wensen van de recreant of de sociale veranderingen werden daarin niet meegenomen. Illustratief in dit verband is het aantal inzittenden per auto: men ging uit van 3,5 (VenW, 1971). Het idee dat de wens van mensen kan veranderen, bijvoorbeeld door individualisering, en daarmee het aantal inzittenden kwam niet aan bod. Opvallende neven redenen voor het sturen van recreatie was dat recreatie werd gezien als een goede methode om sociale integratie te bevorderen (CRM, 1974).

Een andere belangrijke pijler onder het recreatiebeleid van de jaren 1960 en 1970 was de situering van grote recreatiegebieden nabij stedelijke concentraties (CRM, 1972 en CRM, 1974). De gedachte daarbij was dat deze grote gebieden, de groene sterren, veel mensen zouden aantrekken uit de nabij gelegen stedelijke omgeving. Dat men ergens anders vandaan kon komen of naar toe zou gaan, kwam er in het beleid niet aan te pas. "Nabij" moet hier overigens relatief worden opgevat, want de gebieden werden wel zo ver van steden afgelegd dat ze het beste met de auto te bereiken zijn. Dat komt ook duidelijk naar voren in een studieproject "Beplanting Rekreatieve Gebieden – bijdrage tot de gedachtevorming omtrent groenelementen van formaat" (Dorschkamp & Stiboka, 1971). Het primaire doel van deze studie was om voor een "theoretische" groene ster de betekenis van de bodemgeschiktheid als inrichtingscriterium voor een recreatieproject te achterhalen, alsmede de mogelijkheden om zo snel mogelijk tot een realisatie van een bedrijfseconomisch verantwoord bos te komen. Maar het recreatieve karakter van het project komt tot uiting in een bijlage, waarin de uitkomsten zijn vermeld van een theoretische berekening van de verkeersstromen, gebaseerd op 75.000 recreanten, afkomstig uit 4 omliggende steden, gelegen op 7 tot 25 km afstand van het project, met in totaal 1,5 miljoen inwoners. Bij een verondersteld aantal recreanten per stad dat het onderhavige project bezoekt en een veronderstelde modal split voor de auto die varieert van 70% bij 7 km tot 100% bij 25 km afstand tot het project, betekent dit in totaal 62.250 recreanten per auto, ofwel – bij een gemiddelde autobezetting van 3,5 persoon per auto- van 18.000 auto's. De hiervoor noodzakelijk geachte wegenstructuur is weergegeven in figuur 1. Opmerkelijk is dat zonder enige relativering wordt gemeld dat "Ook binnen het plan zullen bepaalde wegen als 2 x 2 strooksweg moeten worden uitgevoerd. Deze wegen zijn met een dubbele lijn aangegeven" (Dorschkamp & Stiboka, 1971: 51).

De theoretische studie vanuit de bodemkunde en de bosbouw wekt de indruk dat pas in een laat stadium de verkeerskundige consequenties van het concept zijn onderzocht. Daarentegen is voor Spaarnwoude en Midden Delfland, twee "echte" voorbeelden van deze groene sterren, een expliciet mobiliteitsonderzoek uitgevoerd. Opvallend is dat vooral het onderzoek met betrekking tot Spaarnwoude geheel wordt gedomineerd door verschillende maatregelen die nodig zijn om in de toekomst de verkeersstromen te verwerken (Provinciale Waterstaat van Noord-Holland, 1973). In beide gevallen wordt aangegeven dat een forse wegcapaciteit nodig is, in verband met het grote aantal te verwachten auto's. Daarnaast geven ze aan dat het mogelijke ontwikkelingen zijn (zo bevat de studie voor Spaarnwoude een vroeg voorbeeld van het "evaluerend ontwerpen", met verkeerstoedelingen aan diverse varianten van het interne en externe ontsluitingsstelsel) en dat er meer onderzoek moet worden gedaan naar de

mogelijkheden om het openbaar vervoer beter te benutten (Provinciale Waterstaat van Noord-Holland, 1973; Van Rijn, 1974). Opvallend is dat er met deze aanbevelingen – zeker in eerste instantie – weinig is gebeurd.



**Figuur 1. Structuurschets met benodigde wegenstructuur voor een "theoretische" groene ster (Dorschkamp & Stiboka, 1971)**

Ofschoon de keuze voor een locatie nabij stedelijke gebieden al in de jaren '60 is gemaakt, wordt deze in de jaren '70 in verband gebracht met het oliebruik en het leefbaar maken van de stedelijke "grijze" leefomgeving (CRM, 1974). Maar opvallend genoeg worden andere middelen van mobiliteitsmanagement nauwelijks tot niet aangewend, ondanks aanbevelingen uit onderzoek. Een voorbeeld, station Haarlem Spaarnwoude (nabij het recreatieterrein) bestaat pas vanaf 1998. Ook in het recreatiebeleid aan de kust is dit terug te zien in de sluiting van verschillende stations (1953 Scheveningen en Wassenaar; 1961 Tramhalte Wassenaar; 1983 IJmuiden). De Nederlandse kust, in het algemeen, neemt in dit verhaal een geheel eigen plek in.

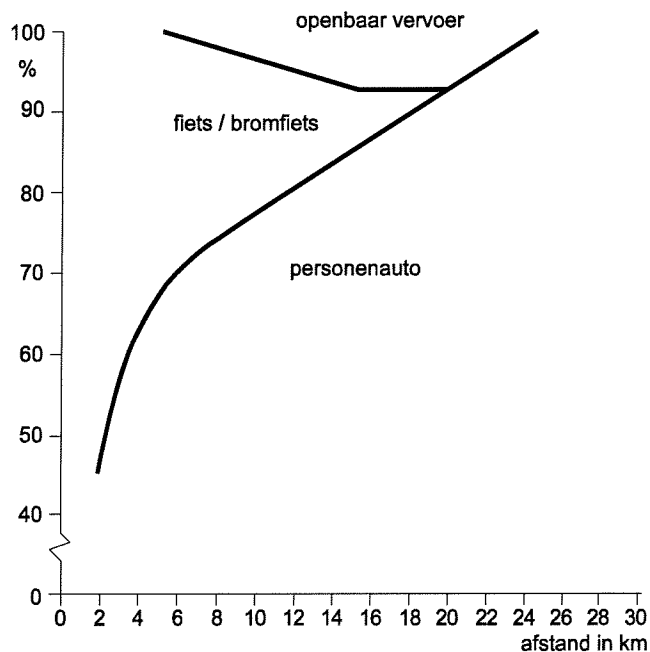
Voor de meeste stedelingen is de kust niet naast de deur en hier werden dan ook reeds in de Toekomst Projectie 2000 grote problemen voorzien met betrekking tot de doorstroom van recreanten (VenW, 1971). Ook hier werd weer terug gegrepen naar onderzoek en prognose betreffende het aantal bezoekers. Zo werd voor west Schouwen-Duiveland een piek in bezoekersaantal van 92.000 verwacht in het jaar 2000 en een benodigde parkeercapaciteit van 66-85 ha (VenW, 1971). Zoals in meer prognoses is ook hier alleen gebruik gemaakt van landelijke cijfers, terwijl de rol, de wensen en het gedrag van de bezoekers niet zijn meegenomen. Ter illustratie, Renesse, de populairste badplaats op west Schouwen-Duiveland, ontvangt op piekdagen (in 1999) meer dan 80.000 bezoekers (Van Hees, 2007), een aantal dat overigens redelijk overeen komt met de schatting uit 1971. In plaats van 85 ha parkeerplaats is er 1997 een aantrekkelijk "Recreatietransferium" gerealiseerd met een capaciteit van 900 plaatsen parkeerplaatsen (1,5 ha.) om de verkeersstromen het hoofd te bieden. Dit transferium blijkt afdoende te zijn. Dit komt mede door het feit dat de verblijfsrecreatie zich heeft ontwikkeld. Ging TP2000 er in 1971 nog vanuit dat de meeste mensen "dagjes mensen" zouden zijn, in 1999 blijken 60.000 van de ruim 80.000 mensen verblijfsrecreanten (Van Hees, 2007). De vraag naar parkeerplekken is daarom stukken lager.

Het is duidelijk dat er lange tijd in het overheidsbeleid een ideaal doorklonk om mensen te "sturen" richting bepaalde recreatiegebieden. Dit niet alleen vanuit de gedachte om andere delen te ontlasten, maar ook omdat geloofd werd dat de overheid via recreatie de sociale integratie kon bevorderen en dat de overheid ervoor kon zorgen mensen hun vrije tijd "nuttig" te laten besteden. Dit alles was vooral gestoeld op kennis. Het is ook duidelijk dat kennis een belangrijke rol speelde om het toekomstige gebruik en gedrag te voorspellen. Voorspellingen waarin de burger, de recreant en de gebruiker vaak werden gereduceerd tot een nummer. Voorspellingen, waarin de mening van deze mensen en de sociale pluriformiteit in het algemeen. Terwijl juist deze pluriformiteit, zoals de verregaande individualisering van de maatschappij, ervoor zorgden dat veel van het beleid niet slaagde.

Daarnaast is het opvallend dat in totaal verschillende situaties (zoals Midden Delfland en Spaarnwoude) ongeveer dezelfde onderzoeksresultaten worden gebruikt, zoals deelnamepercentages aan bepaalde vormen van openluchtrecreatie en modal split-grafieken voor het autogebruik (figuur 2). Met gevolg dat overal ongeveer dezelfde conclusies werden getrokken: er is veel ruimte nodig voor autoverkeer.

### **3. De wens van de recreant**

Sinds de jaren '80 is de rol van de recreant steeds belangrijker geworden. Dit uitte zich begin deze eeuw in de beleidslijn dat de rijksoverheid een meer voorwaarde scheppende rol op zich nam (zie onder andere VenW, 2001). Dit had niet alleen gevolgen voor het beeld van de overheid ten opzichte van recreatie, maar ook ten aanzien van het recreatiemanagement. Steeds meer wordt ook de bereikbaarheid van recreatieve voorzieningen genoemd en wordt gesproken over verschillende maatregelen ten aanzien van spreiding van recreanten. De kust is hiervan een mooi voorbeeld. Daarbij gaat het om recreatieve concentratiepunten, om de kust enerzijds bereikbaar te houden en anderzijds de duinen op verschillende plekken te ontzien (VenW, 2001).



**Figuur 2. Algemeen gebruikte modal split grafiek voor het autogebruik naar recreatieprojecten in de jaren '70**

Belangrijk onderdeel van de nieuwe ideologie, waarin de recreant steeds belangrijker wordt, is dat overheden ervan uitgaan dat de recreant verschillende keuzes wil maken. Hierdoor wordt veel meer gesproken over verschillende opties die op een aantrekkelijke en bereikbare plaats met elkaar worden gecombineerd (VenW, 2007; VROM, 2006 en Maassluis, 2008). Daarbij komt ook dat deze voorzieningen niet opgelegd worden vanuit de nationale overheid, maar dat er meer en meer over wordt gelaten aan lokale overheden en aan hun kennis over de beste positionering van maatregelen (VROM, 2006; LNV, 2005). Een belangrijke onderbouwing van deze keuze is dat regionale of lokale overheden beter in kunnen spelen op de wensen en eisen van de recreant (VenW, 2007). In deze verandering speelt onderzoek ook een grote rol. Uit onderzoek blijkt namelijk steeds vaker dat een specifieke oplossing waarbij de recreant centraal staat belangrijk is (Beunen *et al.*, 2008). Ook de overheid lijkt dit steeds meer over te gaan nemen, niet alleen in gemeentelijke plannen maar ook in adviezen vanuit kennis platforms (KPVV, 2006).

Een gebiedsgerichte benadering waarbij de gebruikers centraal staan wordt bijvoorbeeld toegepast bij de ontwikkeling van recreatieve transferia. Het eerder genoemde Renesse is daar een goed voorbeeld van. Op een strategisch gekozen locatie worden goede faciliteiten en recreatief vervolg transport geleverd. Om de wensen en eisen van gebruikers en omwonenden te leren kennen is hiervoor eerst onderzoek gedaan (Zie o.a. Van Hees, 2007; Beunen *et al.*, 2008). Naast Renesse zijn er verschillende voorbeelden bekend waar deze formule een goed resultaat kent. In het Beierse woud in Duitsland (Gronau & Kagermeier, 2007), bij het Posbank-gebied op de Veluwe (Regnerus *et al.*, 2007) en in Noord-Holland (Van Hees, 2007) zijn door een combinatie van kennis over de wensen van de gebruikers één of meerdere transferia ingericht waar mensen graag gebruik van maken. Gevolg hiervan is dat recreanten en hun auto's uit andere, meer kwetsbare delen, wegblijven.



Naast de rol van de recreant is ook de rol van kennis erg belangrijk in het beleid. Als gevolg hiervan wordt er veel onderzoek gedaan. Dit onderzoek heeft bijvoorbeeld geresulteerd in de overtuiging dat recreanten vooral korte en middellange afstanden afleggen (VenW, 2007). Dit is een van de redenen waarom voor bovengenoemde delegatie naar lagere overheden is gekozen. Een ander gevolg van de verkregen kennis is dat mobiliteit veel meer een praktische uitwerking heeft gekregen binnen recreatief beleid. Recreatie wordt niet meer gezien als iets wat plaatsvindt in vooraf vastgelegde gebieden, maar de gebieden, worden gezien als een netwerk. Keuzes als fietsen, wandelen, roeien, kanoën en paardrijden, het hoort er allemaal bij (Maassluis, 2008; VROM, 2006). Hieruit blijkt nogmaals dat de nationale overheid de recreant niks meer wil opleggen, maar keuzemogelijkheden wil bieden. Daarbij wordt zowel vanuit de nationale als vanuit de regionale of lokale overheid veel ingezet op "aantrekkelijk maken" (VROM, 2006 en Maassluis, 2008).

#### 4. Verschillen, veranderingen en overeenkomsten

Het is duidelijk dat de manier waarop wordt omgegaan met mobiliteitsmanagement in de recreatieve sector verandert. Van een onderschoven kindje in het beleid, of *missing link*, wordt het steeds nadrukkelijker een centraal onderdeel van het recreatiebeleid. Een onderdeel hiervan is de manier waarop de recreant benaderd wordt en een gehele onderschatting van de recreatieve verkeersstromen. Let wel, in 1971 ging men al wel uit van 7 miljoen auto's in 2000, maar wel met een bezetting van 3,5. Ondanks dat de voorspelling van het aantal auto's redelijk is uitgekomen zorgt de lagere bezetting (zie tabel 1 ter illustratie) voor vele malen meer verreden kilometers dan verwacht.

**Tabel 1. Ontwikkeling van de voertuigbezetting voor autoverkeer naar de stranden van Flevoland tussen 1965 en 1991 volgens waarnemingen van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (Jaarsma et al., 1993)**

	Voorseizoen			Hoogseizoen			Naseizoen		
	wr	za	zo	wr	za	zo	wr	za	zo
1965 <sup>1</sup>						4,75			
1969 <sup>2</sup>	2,4			3,7			3,7		
1983 <sup>3</sup>	2,9	3	3,6	3,6	3,6	3,6	2,9	3	3,6
1984 <sup>4</sup>	2,18	2,82	2,82	2,74	2,82	2,82	2,18	2,82	2,82
1985 <sup>5</sup>	2,27	2,4	2,83	2,7	2,8	2,8	2,27	2,4	2,83
1991 <sup>6</sup>	1,33	2,14	1,9	1,68	2,31	2,44	1,27	1,73	1,88

<sup>1</sup> Auto's + personenbusjes (gebaseerd op 384 interviews)  
<sup>2</sup> Vanaf 1969 gebaseerd op visuele tellingen; de uitkomsten per strand zijn gemiddeld  
<sup>3</sup> In het rapport wordt gesteld dat de voertuigbezetting "in het verleden" is vastgesteld  
<sup>4</sup> Op basis van nieuwe visuele tellingen (programma 1984/1985)  
<sup>5</sup> Deze waarden zijn ook de jaren hierna gehanteerd  
<sup>6</sup> Berekend als gemiddelde van de drie stranden (Zeevolderstrand, Erkemederstrand en Muiderstrand)

In de jaren '60 en '70 is de recreant vooral een cijfer, een nummer dat zich laat voorspellen en sturen doormiddel van technische rekenmodellen. In de jaren 1990 begon dit te veranderen en werd de recreant steeds meer gezien als mens die verschillende, niet te voorspellen, keuzes maakt. Dit veranderd denken is vooral gestimuleerd vanuit

het onderzoek. De oplossingen ten aanzien van mobiliteit worden dan ook niet meer gezocht in sturende maatregelen, maar in het bieden van verschillende mogelijkheden tot recreatie op één of meerdere concentratiepunten. Het concept recreatietransferium deed zijn intrede. Renesse is hiervan een succesvol voorbeeld. Maar het concept is overigens niet geheel nieuw: het wordt in Noord-Amerika gebruikt bij een aantal grote nationale parken om het verkeer in die parken te reguleren (Eagles & McCool, 2001; Howe *et al.*, 1997).

Door de jaren heen zijn de beleidsambities op het gebied van de recreatie sterk veranderd. Zien we in de jaren 1960 en 1970 van de vorige eeuw nog de ambitie om "sociale integratie" te bewerkstelligen of mensen te sturen doormiddel van grote groengebieden naast de stad. In de jaren 1990 is de ambitie veel meer gericht op het bieden van mogelijkheden aan de recreant. Daarbij is ook de rol en de betekenis van kennis veranderd. De resultaten van onderzoek werden in de jaren 1950, 1960 nog als onomstotelijk ervaren en belangrijk voor lange termijn planning. Tegenwoordig wordt kennis gezien als veranderlijk en is er het besef dat oplossingen en cijfers niet in elk gebied op dezelfde manier kunnen worden toegepast.

Opvallend is dat hiermee een soort tussenvorm lijkt te ontstaan tussen de liberale instelling van begin 20<sup>e</sup> eeuw van minimale overheidsinterventie en de socialistische instelling van de jaren 1960 en 1970 van sturing door de overheid. Waarbij in de liberale jaren ruimte werd geboden voor ontwikkeling door grote industriëlen met successen als het Vondelpark en het Volkspark, terwijl de socialistische jaren staan voor grootschalig overheidssturen met mindere successen als Spaarnwoude en de Grote Wielen.

Ondanks deze verschuivingen in beleidsambities, de rol van kennis en de positie van de recreant blijken veel gemeenten nog te blijven hangen in de oude stijl van overal toepasbare oplossingen. In een eerste analyse van de verschillende recreatieve transferia als onderdeel van mobiliteitsmanagement door Van Hees (2007) blijken niet alle transferia een succes. Een van de oorzaken hiervan blijkt de slechte inbedding in de bestaande situatie. Met als gevolg dat de transferia niet genoeg aantrekkingskracht hebben om de mobiliteitsstromen te beïnvloeden. Net als in de jaren 1960 en 1970 wordt een concept gekopieerd en verwacht de overheid dat het dan werkt.

## **5. Conclusies**

Dat het denken over mobiliteitsmanagement binnen recreatie in de loop der jaren is veranderd is een voor de hand liggende, maar daarom niet onbelangrijke conclusie. Mobiliteitsmanagement ging van absentie via sturing en controle naar beïnvloeding, door het aanbieden van alternatieve mogelijkheden en een gevarieerd pakket aan faciliteiten. Daarmee laat de laatste vorm zich misschien wel het beste omschrijven als een vorm van verleiden.

Uit de opvolgende ontwikkelingsfasen kunnen verschillende conclusies worden getrokken. Als eerste, dat denken over de toekomst in de vorm van sturen, controleren en verbieden niet werkt. Mensen laten zich namelijk niet zo gemakkelijk sturen. Bovendien geeft kennis geen uitsluitel of zekerheid over toekomstige ontwikkelingen en over de te verwachten resultaten van diverse oplossingen.

Een belangrijke conclusie is dan ook dat mensen zich niet laten controleren, maar wel laten verleiden door middel van recreatieve voorzieningen en mogelijkheden. Een conclusie die goed gebruikt kan worden in situaties waar het nodig is om recreanten te sturen. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan kwetsbare natuurgebieden of recreatieve gelegenheden waarbij rust een belangrijke factor is. In dit licht zijn recreanten en daarmee hun verkeersbewegingen dus zeker beïnvloedbaar.

De ontwikkelingen in het Posbankgebied, waarbij de leerstoelgroep landgebruiksplanning nauw betrokken is, zijn een goed voorbeeld van hoe onderzoek en de daarmee verworven kennis nuttig gemaakt kunnen worden voor recreatiebeleid. Op basis van het onderzoek naar het recreatief gebruik was het mogelijk om tot een breed gedragen probleemstelling te komen en specifieke oplossingen te realiseren. Dit heeft geleid tot een impuls voor de recreatieve beleving van het gebied en een vermindering van de negatieve gevolgen van recreatie op de natuurwaarden in het gebied. Niet voor niets zijn deze inspanningen in 2007 beloond met de mobiliteitsprijs.

Omdat recreanten dus beïnvloedbaar zijn, kan uit deze bevindingen worden geconcludeerd dat kennis en toekomstvisies nog steeds belangrijk zijn voor overheden en beleidsmakers. Echter, deze visies moeten wel op waarde worden geschat en vooral niet overschat. Het gaat daarbij altijd om *mogelijke* ontwikkelingen, waarbij regelmatige monitoring nodig is en waarbij zo nodig tussentijdse aanpassingen plaats vinden. Tevens vraagt deze manier van omgaan met visies om een ander perspectief op de recreant en op de rol van plannen. Niet opvoeden en sturen moeten centraal staan, maar het onderzoeken van en ingaan op de wensen en behoeften van de recreant moeten de basis vormen van het beleid. Op deze manier valt er, nog steeds door naar de toekomst te kijken en er over te dromen, veel te bereiken en te sturen.

## **6. Kijken naar de toekomst – morgen**

In de aankondiging voor dit 35<sup>e</sup> Colloquium wordt gesuggereerd dat toekomstvoorspellingen vandaag de dag voer voor historici zijn geworden. Toegespitst op mobiliteitsmanagement voor recreatieverkeer, wordt deze suggestie door onze conclusies allerm minst ondersteund. Integendeel, aangepast aan de behoeften van vandaag en gebruik makend van verkregen voortschrijdende inzichten en maatwerk op het gebied van onderzoek bij de recreant/gebruiker, zullen toekomstvoorspellingen een onmisbare rol blijven spelen bij "*Planning for Tomorrow ... Today*" voor recreatie en bijbehorend mobiliteitsmanagement!

## Literatuur

- ANWB, 2008. [www.anwb.nl](http://www.anwb.nl), bekeken: 15 augustus 2008.
- Beckers, T. 1983. Dissertatie 947: Planning voor Vrijheid. Een historisch-sociologische studie van de overheidsinterventie in recreatie en vrije tijd, Landbouwhogeschool, Wageningen.
- Beunen, R., H.D. Regnerus & C.F. Jaarsma. 2008. Gateways as means of visitor management in national parks and protected areas. *Tourism management*, 29, 138-145.
- Dorschkamp & Stiboka, 1971. Beplanting recreatieve gebieden. Bijdrage tot de gedachte vorming omtrent groenelementen van formaat. Stichting bosbouwproefstation 'de dorschkamp' en Stichting voor bodemkartering, Wageningen.
- Eagles, P. & S. McCool. 2002. *Tourism in national parks and protected areas: planning and management*. Wallingford: Cabi publishing.
- Gronau, W. & A. Kagermeier. 2007. Key factors for successful leisure and tourism public transport provision. *Journal of Transport Geography* 15, pp. 127-135.
- Gemeente Maassluis, 2008. *Nota Recreatie Maassluis*. Gemeente Maassluis.
- Hees, E. van. 2007. *Natuur- en recreatietransferia. De Praktijk*. Thesis landgebruiksplanning, Wageningen Universiteit.
- Hidding, M.C., A. van den Brink, J. Heinen en J. Kragting. 2002. *Planning voor stad en land*. 2<sup>e</sup>, herziene druk. Uitgeverij Coutinho, Bussum.
- Howe, J., E. McMahon & G. Willems. 1997. *Balancing nature and commerce in gateway communities*. Washington: Island Press.
- Jaarsma, C.F. 1984. *Verkeer in een landelijk gebied. Waarnemingen en analyse van het verkeer in zuidwest Friesland en ontwikkeling van een verkeersmodel*. Dissertatie 1012, Landbouwhogeschool, Wageningen.
- Jaarsma, C.F., A.P.M. Biemans en O. Hoekstra, 1993. *Bezoek stranden Flevoland onder de loep*. *Recreatie en toerisme* 3 nr 2: 6-9.
- Kennisplatform Verkeer en Vervoer & Stichting Recreatie KIC. 2006. *Dagje uit. Een voorbeeldenboek over recreatieverkeer*. Stichting Recreatie KIC, Den Haag.
- Ministerie van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk werk. 1972. *Nota recreatieverkeer*. Staatsuitgeverij, 's Gravenhage.
- Ministerie van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk. 1974. *Openluchtrecreatie 1975-1979. Meerjarenplan voor het rijksbeleid op het gebied van de openluchtrecreatie*. Staatsuitgeverij, 's Gravenhage.
- Ministerie van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk. 1981. *Ruimte voor recreatie. Samenvatting van het structuurschema openluchtrecreatie en van de partiële herziening structuurschema vaarwegen*. Staatsuitgeverij, 's Gravenhage.
- Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij, 2001. *Structuurschema Groene Ruimte 2*. Ministerie van LNV, Den Haag.
- Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselveiligheid. 2005. *In de buitenlucht, over recreatie en groen in Nederland*. Ministerie van LNV, Den Haag.
- Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij en Ministerie van Economische Zaken, 2001. *Beleidsbrief Toerisme en Recreatie*. Tweede Kamer der Staten Generaal, Den Haag.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1971. *TP 2000, op weg naar 2000, een toekomstprojectie*. Staatsuitgeverij, 's Gravenhage.

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2001. Kustnota. Ministerie van VenW, Den Haag.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2007. Nota Mobiliteit. Ministerie van VenW. 2007.
- Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu, 2006. Nota Ruimte. Ruimte voor ontwikkeling. Ministerie van VROM, Den Haag.
- Provinciale Waterstaat van Noord-Holland, 1973. Verkeersstudie recreatiegebied spaarnwoude. Provincie Noord-Holland, Haarlem.
- Regnerus, H.D., R. Beunen & C.F. Jaarsma. 2007. Recreational traffic management: The relations between research and implementation. *Transport Policy*, 14. 258-267.
- Rijkswaterstaat, 2001. Derde Kustnota. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag.
- Rijn, H. van. 1974/1975. Modellen in de verkeerskunde. *Cultuurtechnisch tijdschrift* jg. 14 nr. 2. pp 92-100.
- Vernooij, P. 2001. Transferia: de overstap naar de toekomst? Theoretische analyse van de tot dusver gerealiseerde transferia en praktische uitwerking voor het landelijke gebied. Thesis Landgebruiksplanning, Wageningen Universiteit.