

**Opkomst, ondergang (en nu weer opkomst?) van de belangstelling
voor recreatie- en evenementenverkeer**

Hans Voerknecht
Kennisplatform Verkeer en Vervoer
Hans.voerknecht@kpvv.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
21 en 22 november 2013, Rotterdam**

Samenvatting

Een pleidooi voor hernieuwde aandacht en inzet voor recreatie- en evenementenvervoer; en een experimenteerwet binnen de Wet Personenvervoer

- ⤴ In de periode 2004-2008 was er veel belangstelling voor beleid en maatregelen op het gebied van recreatie- en evenementenvervoer. Inmiddels is er van die belangstelling nauwelijks meer iets over. Er zijn echter veel redenen om hernieuwde aandacht aan dit onderwerp te besteden, misschien nog wel meer dan op dit moment. Het recreatie- en evenementenvervoer biedt vele kansen voor efficiënter en duurzamer vervoer, juist omdat de kansen voor gedragsbeïnvloeding veel groter zijn dan bij andere motieven: het gaat om niet-routinematige verplaatsingen en reizigers begrijpen, dat weg- en parkeercapaciteit bundeling noodzakelijk maken. Doordat het vaak massale verplaatsingen zijn, waarin het laatste deel van de reis vaak door duizenden reizigers tegelijk gemaakt worden. Daarmee kan ook veel overlast vermeden worden.
Het gaat daarbij om een groot deel van de verplaatsingen, meer dan woon-werkverkeer; op zondag zelfs 75%. Door Internet en social media worden evenementen steeds massaler, deze media bieden echter ook kansen voor een betere organisatie van en informatie over het vervoer, al was het maar, omdat de organisator hierdoor informatie kan inwinnen over de vervoerswijzekeuze van de bezoekers.
- ⤴ Aan de hand van de historische ontwikkeling van recreatie- en evenementenvervoer, met name het Noord-Hollandse project bereikbaarheid kust wordt geformuleerd op welke manier de potentie van beter recreatie- en evenementenvervoer (bijvoorbeeld in het kader van Beter Benutten) beter kan worden benut.
- ⤴ Daarvoor is nodig, dat:
 1. Het vervoer naar recreatiegebieden en evenementen, maar ook bv. musea, concerten e.d. onderdeel uitmaakt van de vergunningverlening, waarbij de voordelen van ander vervoer dan de auto, met name voor het laatste deel van de reis;
 2. Gebruik gemaakt wordt van integrale mobiliteitsdienstverleners, voor het totale mobiliteitsmanagementspakket inclusief parkeren, verkeersregelaars en communicatie;
 3. Ondernemers en overheid tezamen dit vervoer aansturen. Het plezier van de dag kan dan onderweg al beginnen, maar ondernemers moeten dan zelf ook kunnen aanbieden wie dat vervoer aanbiedt.
 4. De gunning van dat soort vervoer wijzigt. Binnen de Wet Personenvervoer kan dat nu vrijwel alleen maar door de concessiehouder. Daardoor is een samenwerking voor ondernemers onaantrekkelijk, het is verplichte winkelnering. Er moet een experimenteerwet nodig. Dat maakt ook de komst van vernieuwende partijen onder de vervoersaanbieders mogelijk.
 5. Bundeling van het vervoer verder wordt doorgevoerd. Daarvoor moet ook autovervoer voor een groter gebied nabij de bestemming worden uitgesloten.
 6. Internet en social media optimaal worden benut;
 7. De dienstverlening vriendelijker en behulpzamer wordt.

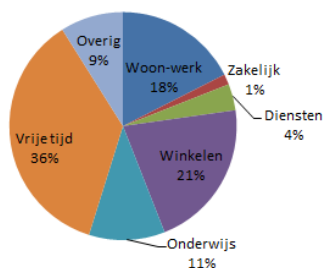
1. De verminderde belangstelling voor recreatie- en evenementenverkeer

In de jaren 2004-2007 was recreatie- en evenementenverkeer een hot topic. Bij veel partijen was er volop aandacht voor de wijze van vervoer naar recreatiegebieden en evenementen. In 2006 bracht het KpVV de publicatie "Een dagje uit" (KpVV, 2006) uit over dit onderwerp naar aanleiding van een symposium over dit onderwerp in (hoe kan het ook anders?) de Efteling in 2005. Die aandacht is geheel verwaterd. Bij de evaluatie van de werkzaamheden van het KpVV in 2011 bleken maar zo weinig klanten van het KpVV (de decentrale overheden) in dit onderwerp geïnteresseerd, dat het KpVV dit onderwerp van de activiteitenlijst heeft geschrapt. En is het maar de vraag wat er van de opgedane lessen en ervaringen is geleerd.

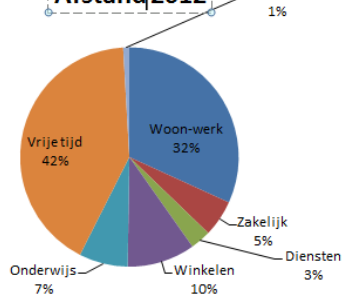
En het is niet alleen jammer van de teloorgang van die kennis, want juist die kennis biedt ook een uitgelezen kans voor het beter en anders benutten van de vervoerscapaciteit in Nederland. Want:

- Vrijtijds vervoer maakt een belangrijk deel uit van de mobiliteit (bron, OVIN 2012):

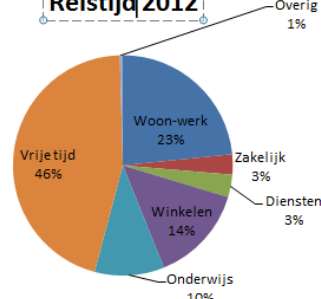
Verplaatsingen 2012



Afstand 2012



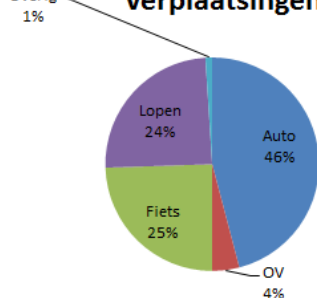
Reistijd 2012



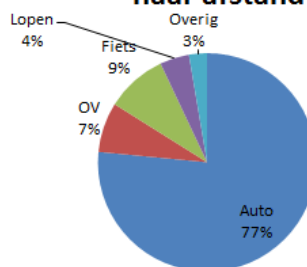
In het weekend uiteraard nog meer, op zondag betreft ca. 75% van al onze mobiliteit vrije tijd, op zaterdag bijna de helft. En deze percentages zijn sinds 2004 eigenlijk vrijwel constant;

- Nog heel veel verplaatsingen gaan per auto, waardoor er dus ruimte is voor efficiënter en duurzamere vervoerswijzen

Vervoerswijze vrije tijd verplaatsingen



Vervoerswijze vrije tijd naar afstand



(Hier is wel een sprake van een daling van het autogebruik met een daling van zo'n 4% ten gunste van de fiets.)

- Een groot deel van deze verplaatsingen betreft massaverplaatsingen. Naar het strand, pretparken, concerten, recreatiegebieden, evenementen gaat het vaak om duizenden mensen die het laatste deel van de reis en vaak ook nog op of rond dezelfde tijd dezelfde verplaatsing maken. Hier is dus veel ruimte voor bundeling; Door deze bundeling kan ook veel overlast worden vermeden;
- Meer dan andere motieven is er veel ruimte voor gedragsbeïnvloeding. Het betreft veelal geen routine verplaatsingen, maar eenmalige verplaatsingen en tijd en

snelheid spelen een veel geringe rol in de reiskeuzes die worden gemaakt. Uit de praktijk blijkt dan ook, dat mensen naar voor hen onbekende plaatsen reizen en dat voor hen de invulling en vervoerswijze minder belangrijk is, zolang de reis maar prettig verloopt en alles goed geregeld is;

- e. Juist doordat er vaak sprake is van congestie en parkeerproblemen, gaat de winst naar meerdere partijen: de bezoeker heeft een prettigere reiservaring en de vrije tijds-ondernemers krijgen bezoekers die in een betere stemming verkeren en derhalve meer uitgeven;
- f. Vanwege de parkeer- en congestieproblematiek zijn recreatieondernemingen en evenementen e.d. minder goed bereikbaar en ontvangen zij dus minder klanten. Dit biedt uitgelezen mogelijkheden tot publiek-private-samenwerking op het gebied van vervoer en bereikbaarheid.
- g. Onder andere door de toenemende informatiedichtheid via Internet en de social media komen er meer en massalere evenementen. Waar vroeger de eerste officiële ijstoertocht een betrekkelijk kleine aangelegenheid was, komt men nu van heinde en verre massaal aan reizen om deel te nemen (hetgeen het doorgaan ervan ook nogal eens in de waagschaal stelt: het ijs moet nu dikker zijn dan vroeger). Die grotere informatiedichtheid maakt het nu ook mogelijk de bereikbaarheid ervan en de mobiliteit erheen beter te organiseren. Mits de aanbevelingen aan het einde van dit stuk worden opgevolgd.

Schrijver dezes was in 2003 initiator van het project "Bereikbaarheid kust" in dienst van de provincie Noord-Holland en van 2003-2006 projectleider ervan (vanaf 2005 onder de naam "Reach the Beach"). Resultaten van dit project en de evaluatie daarvan in 2010 (Dijksterhuis, Hütte, Den Hartog, 2010) zijn meegenomen als inspiratie voor dit paper.



2. De ontwikkeling van het recreatieverkeer

Onder het motto "Goed gejat..." maak ik graag gebruik van het overzicht van de ontwikkeling van het recreatieverkeer dat Jaarsma, de Vries en Jeunen hebben gepresenteerd op het CVS in 2008. Zij hebben zich primair gericht op de bereikbaarheid van recreatiegebieden. Een aantal ontwikkelingen in het evenementenvervoer, zoals het Dance Valley-drama en de consequenties daarvan, de voortreffelijk georganiseerde Vierdaagse-logistiek in Nijmegen en de succesvolle aanpak van de bereikbaarheid van de kust in Noord-Holland.

Was het openbaar vervoer naar recreatiegebieden nog tot begin jaren 1950 het populairst, vanaf 1960 is de auto duidelijk het meest gebruikte vervoermiddel (V en W, 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. De toename van de recreatieve druk door een groeiende populariteit van de auto, een stijgend aantal recreanten en een hogere bevolkingsdruk resulteert al decennia lang in recreatief beleid van verschillende overheden.

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 1e 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 en gaat in op de ruimtelijke problemen die gepaard gaan met onder meer de recreatieve mobiliteitsgroei.

Voor 2 recreatiegebieden, Spaarnwoude en Midden Delfland is 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. Wel wordt genoemd, 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). Met deze aanbevelingen is -€zeker in eerste instantie - weinig gebeurd.

Heel lang is de focus puur op de auto gericht. Station Haarlem Spaarnwoude, vlakbij het recreatiegebied, is er pas vanaf 1998, maar het recreatiegebied zelf maakt nauwelijks gewag van deze reismogelijkheid (www.spaarnwoude.nl, 2013). Maar beschrijft uitgebreid de aan reis mogelijkheden per auto en wijdt 1 regeltje aan de bereikbaarheid per OV. De fiets wordt zelfs helemaal niet genoemd.

Toch krijgt het verkeer naar recreatiegebieden en evenementen steeds meer aandacht. Men ziet steeds meer in, dat kwetsbare gebieden in de knel komen, wanneer recreanten ongebreideld met de auto blijven komen, hetgeen leidde tot het Veluwe-transferium bij Nunspeet, het transferium bij Renesse en het "transferium" bij de Posbank. Alhoewel het

merkwaardig blijft, dat een dergelijk etablissement in zo'n kwetsbaar natuurgebied überhaupt nog per auto bereikbaar is.

2.1 Dance Valley

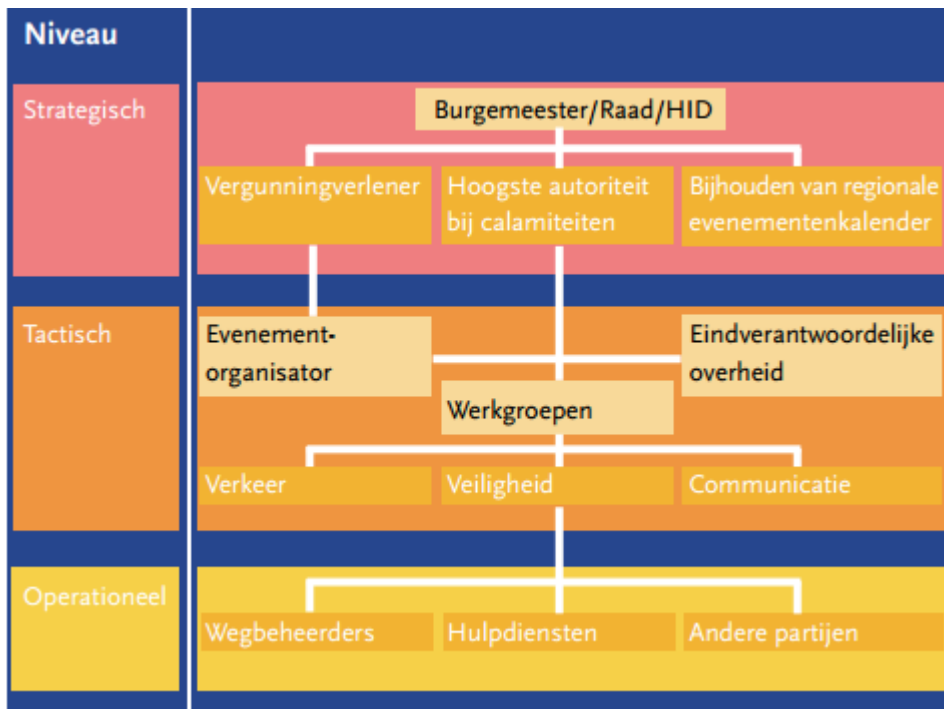
Een echte kentering in het beleid vindt plaats na het Dance Valley-drama. In 2001 is het aantal bezoekers veel groter dan verwacht (90.000 ipv. 50.000).¹ Als dan bovendien het weer veel slechter uitvalt dan verwacht (in plaats van de verwachte zomerse temperaturen komt er op het einde van de middag een hoosbui, met een daling van de temperatuur tot ruim beneden de 20 graden). Daardoor gaan mensen massaal het festivalterrein af, op weg naar de eigen auto, wat de doorstroming van de –toch al in onvoldoende mate aanwezige – pendelbussen verder bemoeilijkt. Omdat veel gasten niet gekleed zijn op de plotselinge kou en ook door overmatig alcoholgebruik, komt het zelfs bij enkele van hen tot onderkoelingsverschijnselen.

Naar aanleiding daarvan komt Rijkswaterstaat voor dergelijke evenementen –dus niet alleen voor Dance Valley- met aanvullende bepalingen en een woud aan regels ten aanzien van de logistieke organisatie. De regels zijn in eerste instantie zelfs zo knellend, dat het zo ongeveer onmogelijk wordt om een dergelijk evenement nog te houden. In ieder geval is het in toenemende mate van belang, dat er een gelimiteerd bezoekersaantal gehanteerd wordt voor dergelijke evenementen,



Maar ook worden er eisen gesteld aan de contingency planning van een dergelijk evenement, zodat er een organisatieplan klaarligt voor onvoorziene omstandigheden. Zie onderstaand overzicht:

¹ Zie voor een uitgebreidere beschrijving: KpVV, 2006. Verder is de bron een presentatie van de gemeente Velsen en gesprekken met betrokkenen.



2.2 Vierdaagse Nijmegen

Bij de Vierdaagse van Nijmegen is de strakke organisatie van de bereikbaarheid essentieel. Het gaat niet alleen om de 40.000 deelnemers aan de Vierdaagse zelf, maar ook om de vele tienduizenden bezoekers van de Vierdaagsefeesten. Dit vergt een maximale inzet van Mobiliteitsmanagement, opdat zoveel mogelijk mensen met het OV (van verder weg) of de fiets (van dichterbij) komen, maar ook dat het autoverkeer goed geregeld wordt.

2.3 Bereikbaarheid kust Noord-Holland

Om orde in de zomerse drukte te brengen, startte de provincie Noord-Holland eind 2003 het project Bereikbaarheid Kust (vanaf 2006 onder de noemer *ReachtheBeach*) met de volgende doelen:

- de bestaande wegen- en parkeercapaciteit beter benutten
- alternatieven voor de auto mogelijk maken
- (potentiële) bezoekers op het juiste moment voorzien van de juiste verkeersinformatie zodat zij de slimste vervoerwijze kunnen kiezen

Vandaar dat vanaf de zomer van 2004 diverse maatregelen zijn genomen om het vervoer beter te organiseren en mobiliteitsmanagement in te zetten. Het bestreken gebied is het gehele Noord-Hollandse kustgebied met uitzondering van Julianadorp en Den Helder. Er werd derhalve samengewerkt met de gemeenten Zandvoort, Bloemendaal, Velsen, Beverwijk, Heemskerk, Castricum, Bergen en Zijpe. Tot de maatregelen hoorden:

- * Het inzetten van diverse specifieke busdiensten, die bij mooi weer frequenter reden
 - * Meer bewaakte fietsenstallingen
 - * Het beter en dynamisch regelen van parkeervoorzieningen en de inzet van verkeersregelaars, die de bezoekers naar de beschikbare parkeerruimte verwezen
 - * Het inzetten van P+R op momenten, dat de parkeerruimte direct aan de kust bezet was
- Het project heeft gelopen van 2004-2009.

Niet alleen wat betreft concrete maatregelen was dit project uniek, maar ook twee andere aspecten verdienen specifieke aandacht.

A. Organisatie middels operationeel management/Regiecentrale

Omdat een ambtelijke organisatie ongeschikt is om een dergelijk project uit te voeren is de concrete uitvoering vanaf het begin in handen gelegd van een operationeel regisseur. In 2004 en 2005 was dat onder leiding van Boele Duin, vanaf 2006 voerde Traffic Support dit uit, in samenwerking met Goudappel Coffeng. Hierdoor kon bij iedere situatie, afhankelijk van de weersgesteldheid, de juiste soorten en omvang van vervoer worden georganiseerd en de informatie daarover worden gecommuniceerd. Omdat het weer in Nederland slecht voorspelbaar is, betekent dat dus een flexibele inzet van verkeersregelaars, bewakers van fietsenstallingen, buschauffeurs, etc. Ook werd een digitale regiecentrale opgezet, waarin het interne gedeelte beschikbaar was voor informatie voor alle betrokkenen en het externe gedeelte alle relevante informatie voor het publiek bevatte.

B. Communicatie

Het was vanaf het begin van het project voor de projectleiding van dit project duidelijk, dat de communicatie voor dit soort projecten door overheidspartijen onvoldoende was. Om een voldoende gedragsbeïnvloeding te bewerkstelligen moesten uitgebreide communicatiecampagnes gevoerd worden en ook voldoende budget beschikbaar worden gesteld. Dat leidde tot een eigen logo en campagnenaam ("Reach the Beach"), een uitgebreide en informatieve website, reclamespotjes, advertenties in kranten in de belangrijkste voedingsgebieden van de stranden, het voorzien van bezoekers van de stranden met flyers met alle relevante informatie, maar ook het inzetten van herkenbare mensen die het publiek van informatie kon voorzien en de vervoers- of wandelstromen de juiste kant op kon geleiden. Kijk op [www. Reachthebeach.nl](http://www.Reachthebeach.nl)

Het gevolg is, dat er een duidelijke verbetering is gekomen in de situatie bij de Noord-Hollandse kust. Dijksterhuis, Hütte en Den Hartig, 2010 noemen de volgende resultaten:

Plaats	Toeristische bereikbaarheid	Bereikbaarheid hulpdiensten	Overlast voor omwonenden
Zandvoort	Vergroot	Verbeterd	iets verminderd
Bloemendaal	Vergroot	Verbeterd	n.v.t.
Wijk aan Zee	Aanmerkelijk verbeterd	Aanmerkelijk verbeterd	Verminderd
Heemskerk	Verbeterd	Verbeterd	n.v.t.
Castricum aan Zee	Aanmerkelijk verbeterd	Aanmerkelijk verbeterd	n.v.t.
Egmond aan Zee	Vergroot	Verbeterd	Verminderd
Bergen aan Zee	Vergroot	Aanmerkelijk verbeterd	Aanmerkelijk verbeterd
Callantsoog	Vergroot	Onveranderd	Onveranderd

Tabel 1: Effect op doelstellingen

Toch zijn een aantal potenties, die de initiatiefnemers van dit project voor deze en soortgelijke situaties zagen, niet gerealiseerd. Allereerst was er het initiatief van de Kustbus. Het idee is, dat een goede bereikbaarheid van de strandtenten, campings e.d. zodanig belangrijk was, dat ook de ondernemers in de gebieden hierin (ook financieel) zouden kunnen participeren. Hiervoor was ook bij de ondernemers veel belangstelling. Zowel in Bloemendaal (Woodstock, Bloomingdale) als in Callantsoog kwamen ondernemers ook met eigen ideeën om het vervoer onderdeel uit te laten maken van de

totale strandbeleving. Zo zagen Woodstock en Bloomingdale wel brood in om op mooie dagen een open bus te laten rijden met muziek en DJ's aan boord. De totale kosten van dergelijk busvervoer zou echter niet door de ondernemers kunnen worden opgebracht en dus was er ook publieke financiering nodig. Om een dergelijke vervoerswijze mogelijk te maken en ondernemers te kunnen laten participeren, was het noodzakelijk, dat ondernemers zelf zouden kunnen beslissen welke vervoerder zij het meest geschikt achten om hun belangen te dienen en ook van vervoerder te kunnen veranderen. Het volgende gebeurde echter, ik citeer KpVV, 2006:

"Zomer 2004 lieten de provincie Noord-Holland en ondernemers speciaal voor strandgangers een bus vanaf NS-station Zandvoort naar Bloemendaal rijden. Treinreizigers konden voor € 1 gebruik maken van deze speciale strandbussen. De strandbus was een groot succes: in 2004 maakten 40.000 bezoekers gebruik van de bus. Helaas moest in 2005 de strandbus van de Inspectie Verkeer en Waterstaat stoppen, omdat zij de busdienst bestempelde als openbaar vervoer en niet als besloten vervoer. Er was niet voldaan aan de aanbestedingsregels voor openbaar vervoer. Waarom was dit niet gebeurd? Voor openbaar moeten vaste dienstregelingen gelden en dat is niet mogelijk bij vervoer naar het strand. Dan moet je flexibel zijn en snel extra bussen kunnen inzetten als een mooie stranddag voorspeld wordt. De provincie Noord-Holland wil nu dat de plaatselijke ondernemers opdrachtgever worden voor het laten rijden van de strandbus. Zij hebben er belang bij dat hun strandtent goed bereikbaar is en zij zijn niet gebonden aan aanbestedingsregels voor openbaar vervoer. Bovendien zijn zij veel beter op de hoogte van de wensen van de klant."

Ook toen in 2006 men de in 2005 gestarte kustbus Petten-Den Helder als besloten vervoer door een vervoerder uit Hyppolitusheer wilde laten uitvoeren, door een stichting waarin ook de betrokken ondernemers zitting hadden, toog Connexxion naar de rechter en werd de provincie verplicht deze bus binnen de bestaande concessie te laten rijden. Een tweede mislukte maatregel betrof het volgende. Tussen het dorp Bloemendaal en Bloemendaal strand is de 6km lange Zeeweg een 2x2-verbinding. Dit is een overbodig brede weg:

- Op dagen zonder mooi weer rijdt er zo weinig verkeer op, dat een 2x1 weg het verkeer ruimschoots aankan;
- Op dagen met mooi weer heeft het geen zin, omdat het verkeer de gehele weg door Haarlem en Bloemendaal zelf 2x1 is, en de extra capaciteit dus niet leidt tot een betere doorstroming.

Deze bevindingen werden ook ondersteund door berekeningen en simulaties met verkeersmodellen. Dus werd besloten in 2007 om de middelste 2 rijstroken te veranderen in 1 busstrook, waar -tidal wave- een bus van P+R-locaties in Haarlem langs het autoverkeer kon rijden. Vanwege de gebrekkige en late communicatie (in mei werden de gemeenten "overvallen" door de gewijzigde situatie) en onderschatting van allerlei sentimenten in met name Zandvoort, ontstak er een volkswoede in Zandvoort. Door de maatregel zou Zandvoort niet meer bereikbaar zijn en zouden de strandtenthouders economische schade lijden en zou Zandvoort ook voor bezoekers niet meer bereikbaar zijn. Door de ontbrekende voorlichting vooraf, was het niet meer duidelijk te maken aan de betrokkenen, dat er niet één auto minder Zandvoort zou kunnen bereiken dan met een 2x2-weg. Omdat 2007 zich kenmerkte door slecht zomerweer, was de meerwaarde van de maatregel maar op 1 dag te beoordelen. Alhoewel de busstrook prima functioneerde, hulpdiensten gemakkelijker Bloemendaal konden bereiken en het autoverkeer daar niet onder leed, was het onmogelijk om het sentiment te wijzigen: De politiek ging overstag en de busstrook werd teruggedraaid.

Een derde maatregel, die voor nog meer verlichting op drukke dagen zou kunnen zorgen, maar die nooit werd uitgevoerd was het inrichten van een deel van het oude Floriade-terrein als tijdelijke P+R op mooie dagen en het doortrekken van de Zuidtangent naar het strand van Zandvoort op mooie dagen. Op deze manier zouden automobilisten veel sneller op het strand zijn, dan wanneer ze door zouden rijden. Door angst voor verstoring van de Zuidtangent is deze maatregel nooit uitgevoerd.

Wat echter wel belangrijke conclusies zijn, voortkomend uit dit en andere projecten:

- Wanneer je het goed organiseert, zijn mensen bereid om uit de auto naar andere vervoerswijzen te stappen. Het is dan echter vooral van belang, dat de "fun factor" in die andere vervoerswijze goed wordt georganiseerd, bv. met muziek, videoschermen in de bus, open bussen, zand op de vloer etc.
- Mensen vinden het veel belangrijker dat het goed is georganiseerd, dat ze niet hoeven zoeken, dat het vervoer comfortabel, leuk en veilig is dan dat tijd of snelheid een factor is. Mensen hebben vrij en willen vooral een leuke dag hebben.
- De meerwaarde van een goede communicatie kan moeilijk overschat worden. Simpelweg de Haarlemmers middels spotjes en flyers erop wijzen, dat er toch niets lekkerders is dan op een mooie stranddag op de fiets naar het strand te gaan, leidde tot een spectaculaire verhoging van het fietsgebruik van Haarlemmers naar Zandvoort
- Samenwerking met ondernemers biedt extra kansen
- Eén organisatie die alle maatregelen t.a.v. bereikbaarheid, logistiek en communicatie op zich neemt, leidt tot heldere structuren en weinig frictie.

3. Hoe kunnen we de kansen die recreatieverkeer voor Beter Benutten biedt, beter benutten

De potentie van recreatie- en evenementenverkeer voor een duurzamere en efficiënte vervoerswijzekeuze is zeer groot en het is noodzakelijk deze beter te benutten. Ook al omdat de overlast van het aanreizende verkeer voor het gebied dat dit verkeer passeert groot is en vermijdbaar is.

Daarvoor is echter noodzakelijk, dat de organisatie van een evenement of recreatiegebied niety kan zonder de integratie van mobiliteitsmanagement. In de vergunning of regulering moet altijd de vervoerswijze en de organisatie ervan zijn geregeld en afgestemd met de betrokken overheden en de politie. Daarbij moeten andere vervoerswijzen dan de auto nadrukkelijk worden betrokken en (voor het laatste gedeelte van de reis) minder vrijblijvend worden gemaakt. Uit het project bereikbaarheid kust en andere projecten blijkt, dat de bezoekers heel goed begrijpen, dat de capaciteit van de toevoerwegen en parkeergelegenheden onvoldoende is om iedereen met de eigen auto te laten komen. En dat ook heel acceptabel vinden.

Daarvoor verdient het aanbeveling, dat organisatoren, zeker omdat het organiseren van dergelijke evenementen niet hun primaire business is, samenwerken met integrale aanbieders van vervoer. Het blijkt namelijk, dat vervoersconcepten in recreatie- en evenementenverkeer staan of vallen met of het goed geregeld is en mensen het naar hun zin hebben. Veel belangrijker dan de tijd of de prijs van het vervoer erheen.

Gebundeld vervoer naar dergelijke evenementen biedt de mogelijkheid dit extra aantrekkelijk te organiseren, waarbij het samen reizen met gelijkgestemden al vanzelf voor een extra aantrekkingskracht zorgde. Bij het succes van de Kustbus tussen Petten en Den Helder voor campinggasten in het gebied, bleek de belangrijkste factor te zijn, dat men samen reisde met medevakantiegasten en dat daardoor er een prettige stemming in de bus was en de kinderen zich beter vermaakten dan in de auto.

Wanneer het vervoer naar evenementen en recreatiegebieden (en overigens ook naar musea e.d.) integraal onderdeel wordt van het uitje, is het ook noodzakelijk, dat de betrokken ondernemers hier meer zeggenschap in krijgen. Wanneer er bijvoorbeeld Efteling-busjes rondrijden, waarin de bezoekers al hun eerste sprookjes krijgen voorgeschoteld, moet de Efteling ook betrokken worden in de keuze van de vervoerder. En niet vastzitten aan de concessiehouder in de betrokken regio, die ook nauwelijks een commercieel belang heeft bij het goed organiseren van dit vervoer. Wat dat betreft is de huidige Wet Personenvervoer dus een enorme blokkade voor het beter organiseren van recreatie- en evenementenverkeer. Wat nodig is, is de mogelijkheid voor recreatie- en evenementenverkeer om "zichzelf" te organiseren, los van de aanwezige concessie. Om te beginnen zou er een experimenteerwet moeten komen, die het mogelijk maakt om recreatie- en evenementenvervoer 'dedicated' te organiseren. Op zich biedt de Wet Personenvervoer wel een dergelijke mogelijkheid, maar in de praktijk eigenlijk alleen als er geen overheidsbijdrage aan te pas komt. Dat is echter in 99% van de situaties onrealistisch. Het belang van die overheid bij een goede organisatie van de logistiek maakt het automatisch stakeholder en derhalve is financiële betrokkenheid onontbeerlijk. Dat betekent ook, dat er nieuwe, vernieuwende, inspirerende en creatieve vervoersaanbieders en dienstverleners moeten komen, goed thuis in het Internet en de social media. Aanbieders die in de klassieke overheidsaanbestedingen kansloos zijn. Al was het maar, omdat ze een niet bestaand track record hebben. Juist het recreatie- en evenementverkeer biedt kansen voor allerlei vernieuwende concepten, zoals de Tuk Tuk, fietstaxi, veelpersoonsfiets, Park en Bike, maar ook bijvoorbeeld om gebruik te maken van het feit, dat steeds meer mensen hun fiets met een fietsdrager aan de auto kunnen

meenemen. Dit leidde in 2007 al tot een initiatief om in Schoorl (bij Schoorl) een parkeerplaats in te richten voor de vele reizigers die al zelf voor deze vervoerswijze kiezen. Juist een dergelijke experimenteerwet zou ook dergelijke 'avonturiers' kansen moeten bieden.

Dit zou nog kunnen worden versterkt, door bij het bestellen van een toegangsbewijs er automatisch ook is betaald voor de alternatieve vervoerswijzen.

Bij die goede organisatie hoort ook, dat men zich realiseert, dat het aanreizen per auto, met name in het laatste stuk, vaak tot veel extra problemen leidt. In veel situaties worden (delen van) dorpen en wegen al afgesloten voor autoverkeer. Omdat men er toch vaak voor kiest om toch wel auto's toe te laten (vaak uit verkeerd begrepen eigenbelang van ondernemers in het gebied), leidt dit tot extra problemen voor de andere vervoersdiensten. De auto's die zich toch naar het gebied proberen te wurmen, staan (zoals bij Dance Valley) de bussen en fietsen in de weg. Daarom verdient het ook aanbeveling om bij evenementen van een bepaalde omvang de auto-aanvoer zo dicht mogelijk bij het hoofdwegennet af te vangen. Dat leidt bovendien tot een veel snellere effectievere aanvoer, omdat de bussen veel sneller kunnen doorrijden dan de auto's. Het is de vraag of dit niet voorgeschreven moet worden. De volstrekt chaotische situatie in plaatsjes als Blokzijl, Belt-Schutsloot, Sint-Jansklooster en Ossenzijl bij de eerste schaatstoertocht van het seizoen, kan slechts tot de conclusie leiden, dat je gewoon moet regelen, dat niemand meer met de auto in het gebied zelf kan komen (behalve bewoners e.d.). Dat betekent ook, dat het veel beter mogelijk wordt de omvang van de toevoer te organiseren. Deelnemers zullen zich van tevoren moeten aanmelden om het vervoer te kunnen organiseren. De noodzaak geldt niet alleen voor ijstoertochten, waar de dikte van het ijs natuurlijk dwingend maatgevend is, maar ook, zo is gebleken, bijvoorbeeld met Dance Valley.

Een goede organisatie, zoals de regiecentrale bij bereikbaarheid kust, die samengaat met een goed communicatiestrategie, is cruciaal. Dat betekent ook, dat er voldoende budget voor communicatie beschikbaar moet zijn; het gaat om zoveel bezoekers, je kunt dit niet half doen. Maar nog belangrijker is, dat men zich het belang van persoonlijk contact realiseert. Hulp bij het vinden van de juiste bus, de juiste parkeerplaats, waar je je fiets kunt stallen, zelfs waar je strandtent X kunt vinden of een boodschap kunt doen, de inzet van mensen heeft daarbij zoveel meerwaarde, dat dat altijd zou moeten prevaleren boven geautomatiseerde systemen. Deze organisatie zou moeten worden georganiseerd door de geïntegreerde vervoer- en dienstenaanbieder. Tenslotte is het effect van de vriendelijkheid en behulpzaamheid van de buschauffeur en de verkeersregelaar veel groter dan welke goede organisatie dan ook. Tenslotte zijn de mensen een dagje uit!

Literatuurlijst

- 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, 1388-145.
- Dorschkamp & Stiboka, 1971. Beplanting recreatieve gebieden. Bijdrage tot de gedachte vorming omtrent groenelementen van formaat. Stichting bosbouwproefstation 'de dorschkamp' en Stichting voor bodemkartering, Wageningen.
- Dijksterhuis, G., Hütte, Y. & Den Hartog M., 2010, De kust is vrij. *Verkeerskunde* 3/2010.
- 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*. 2e, 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.
- Jaarsma, C.F., J.R. de Vries en R. Beunen, 2008. *Kijken naar de toekomst, gisteren, vandaag en morgen. Ervaringen uit het managen van recreatieverkeer*. CVS, 2008
- 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, 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.O., 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.
- www.reachthebeach.nl, 2013.
- www.spaarnwoude.nl. Bekeken 14 september 2013