

**'Uitgebeend en ingeblikt?'**

# **KLEINER AANDEEL** **VAN AUTO IN** **RECREATIEVERKEER** **IS NOODZAKELIJK**

BERNARD MOBACH

Verkeer en vervoer staan volop in de belangstelling. Het aantal files neemt toe, studenten leveren een deel van hun beurs in voor de O.V.-Jaarkaart en de Stichting Natuur en Milieu pleit voor een ander Plan van Aanpak voor de bereikbaarheid van Schiphol. De problemen zijn niet gering. De bereikbaarheid van allerlei bestemmingen komt steeds meer in het gedrang en de overlast van uitlaatgassen neemt onrustbarende vormen aan. Natuur en landschap raken door aanleg en verbreding van infrastructuur steeds meer versnipperd. De problemen die de mobiliteit oproept zijn bekend. Maar er wordt wat aan gedaan.

Onlangs werd het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV2) vastgesteld door de Tweede Kamer. Er is veel geld gereserveerd en een heel pakket maatregelen kan in uitvoering worden genomen. Maar is dit alles voldoende om de mobiliteit in ons land om te buigen? En heeft de burger in de toekomst een redelijke kans op een goed alternatief voor de auto, bijvoorbeeld in de vrije tijd? Dit artikel gaat in op die laatste vraag en geeft meningen weer die in de sector recreatie en toerisme leven met betrekking tot verkeer en vervoer.

## **MAATREGELEN**

De doelstellingen van het huidige verkeers- en vervoersbeleid betreffen terecht de bereikbaarheid en de leefbaarheid. Het SVV2 bevat een groot aantal maatregelen die deze doelstellingen moeten waarmaken. Kenmerkend is dat het overgrote deel van de in het SVV2 opgenomen projecten bedoeld is om een ombuiging van de auto naar het openbaar vervoer tot stand te brengen. Daarbij wordt vooral gemikt op het zakelijk en het woon-werkverkeer, aangezien deze soorten vervoer betrekkelijk geconcentreerd, tussen bekende locaties en op vaste tijdstippen plaatsvinden.

Daarvoor zijn relatief makkelijk oplossingen te bedenken. Relatief, omdat de capaciteit van het openbaar vervoer niet van de ene op de andere dag te vergroten is.

Op langere termijn mag echter verwacht worden dat de autoforens een alternatief geboden wordt, zij het dat daar wel een prijskaartje aanhangt. In het algemeen zal de mobiliteit duurder worden, zowel voor de auto als voor het openbaar vervoer.

## **HEILIGE KOE**

Het is echter de vraag of bovengenoemd beleid voldoende is. Ten eerste is het onzeker of de automobilist een alternatief geboden kan worden dat aantrekkelijk genoeg is. Uit ANWB-onderzoek blijkt dat velen bereid zijn om fors meer te betalen voor het gebruik van de heilige koe. Daarnaast is men van mening dat de buurman eerst maar eens het goede voorbeeld moet geven. Ten tweede

komt in het huidige pakket maatregelen een aanzienlijk deel van het verkeer en vervoer nauwelijks aan de orde. Volgens de verkeersstatistiek blijkt een groot percentage kilometers namelijk niet in de woon-werksfeer te worden afgelegd, maar juist in de vrije tijd. Meer dan 50% van het aantal kilometers wordt afgelegd om familie en kennissen te bezoeken, te winkelen, deel te nemen aan cultuur en sport en voor recreatie en toerisme.

Het is een illusie dat de gestelde forse doelstellingen in het SVV2 gehaald kunnen worden zonder expliciet aandacht te besteden aan deze verkeerssoorten. Het bedenken en uitvoeren van op het vrijetijdsverkeer afgestemde maatregelen is echter niet eenvoudig. Deze verkeerssoorten kenmerken zich namelijk door onberekenbaarheid. Ideeën om erop uit te gaan wellen vaak spontaan op. Ook de keuze van de te bezoeken plek varieert en is afhankelijk van bijvoorbeeld de stemming en het weer. Bij mooi weer zal men geneigd zijn zon en water op te zoe-



Volle treinen als gevolg van de NS-dagtochten.

ken (denk aan de files bij de kust op zomerse dagen). Onder andere weersomstandigheden zullen evenementen bezocht worden, of wordt er gewinkeld in een aantrekkelijke stad.

## BELANG

Iedereen weet dat recreatie en toerisme gekenmerkt worden door mobiliteit. Sterker nog, recreatie en toerisme hebben enorme impulsen gekregen door het onder handbereik komen van de auto voor vrijwel iedereen in onze samenleving. De sector is zelfs zo sterk gegroeid dat verwacht wordt dat recreatie en toerisme over niet al te lange tijd de grootste bedrijfstak zullen zijn. Daarom zou men misschien verwachten dat de sector niet ongelukkig is met het nu ingezette verkeersbeleid, waarin betrekkelijk weinig aandacht is voor het recreatieverkeer. En in hun vrije tijd willen burgers in deze geïndividualiseerde samenleving toch ook niet te veel gestuurd worden in hun gedrag. Toch is de bemoeienis vanuit de recreatiehoek niet onlogisch, en zelfs in het belang van de sector.

## MODAL-SPLIT

In de eerste plaats geldt immers dat ook recreatie en toerisme gebaat zijn bij een goede bereikbaarheid. Ergernis over files is nooit prettig en kan er toe leiden dat bepaalde bestemmingen in de toekomst gemeden worden.

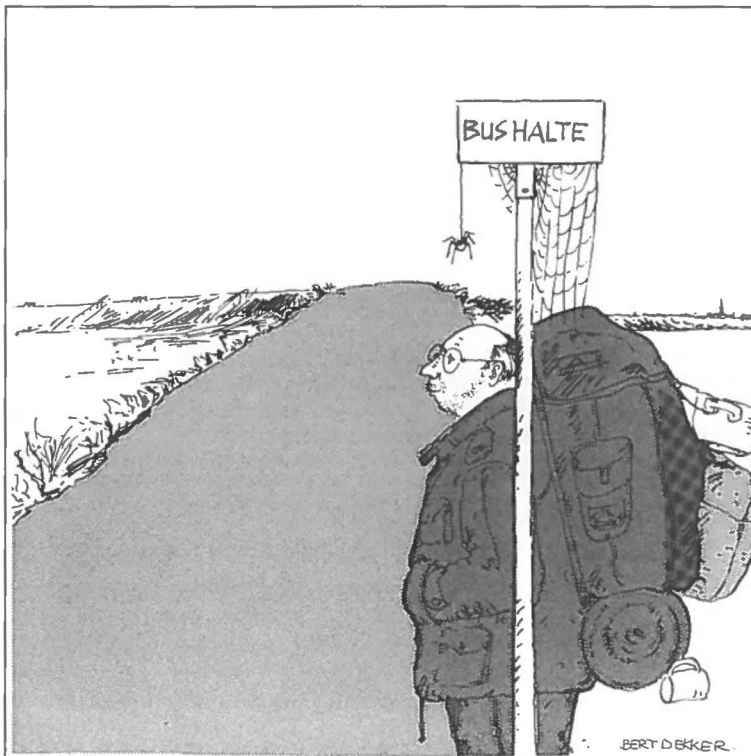
De economische betekenis van de sector zou daarmee aangetast kunnen worden.

Ten tweede hebben recreatie en toerisme alle belang bij een schoon milieu. Rust en schone lucht worden in allerlei onderzoeken genoemd als de belangrijkste motieven voor de recreant en toerist om gebieden buiten de stad te bezoeken.

Tenslotte is het denkbaar dat er, als gevolg van een verandering in de modal-split (verdeling van de vervoerswijze) in het zakelijke en het woon-werkverkeer, nauwelijks alternatieven beschikbaar komen voor de vrije tijd. Als de kosten voor automobilititeit toenemen, zullen ook de kosten voor recreatie en toerisme toenemen. Daarmee wordt een van de peilers van het recreatiebeleid aangetast. Dat beleid is immers gebaseerd op het bieden van recreatiemogelijkheden die betaalbaar, toegankelijk en verscheiden zijn.

In de recreatiesector is men zich hiervan

bewust. Verspreid over het land hebben verschillende ondernemers experimenten opgezet om hun klanten alternatief vervoer te bieden. Dat gebeurt uiteraard niet alleen uit mens- en samenlevingsvriendelijke motieven; er blijkt een markt voor te bestaan. Voorbeelden van dergelijke initiatieven zijn het tot ontwikkeling komen van het busvervoer voor sneeuw-, fiets-, en zonvakanties. Bekend zijn ook de succesvolle NS-dagtochten, met daaraan gekoppeld de Trein-Toegangsbiljetten. Minder bekend is dat sommige recreatie-ondernemers zelf risicodragende experimenten hebben opgestart, zoals het aanschaffen van een bus om campinggasten collectief naar het strand



Cartoon: Bert Dekker.

of een interessante stad te rijden. Of een ondernemer die fietsen ter beschikking stelt aan zijn gasten om erop uit te trekken of 's morgens een broodje in het nabij gelegen dorp te halen. Of een eigenaar van een bungalowpark, die de kosten voor zijn rekening neemt van gasten die vanaf het station per taxi naar hun vakantieplekje reizen.

## GROEN

Bij de planning van recreatiegebieden wordt bovendien al lange tijd gelet op het zoeken naar locaties die op fietsafstand van de woongebieden liggen. Geheel succesvol is dit beleid niet, omdat sinds de totstandkoming van deze recreatiegebieden hindernissen zijn opgeworpen door het almaar uitdijende wegnnet. Bij de planning van nieuwe gebieden, bijvoorbeeld in het kader van de Randstadgroenstructuur, is de bereikbaarheid echter nadrukkelijk een criterium. Meer aandacht is er ook voor

het ontwikkelen van groene, aantrekkelijk ingerichte verbindingzones tussen woon- en recreatiegebieden, zoals 't Twiske. Dit grote, ten noorden van Amsterdam gelegen recreatiegebied wordt jaarlijks door meer dan 50% van de één miljoen bezoekers per fiets bezocht.

## KNELPUNTEN

Ondanks deze positieve geluiden blijft er werk aan de winkel. De Stichting Recreatie, een platform van ongeveer zestig organisaties op het gebied van recreatie en toerisme en daaraan verwante sectoren, heeft het initiatief genomen om

na te gaan wat de knelpunten zijn tussen de recreatiesector en het verkeer. De Stichting Recreatie probeert daarvoor oplossingen aan te dragen. Zij bracht ondermeer de publicatie *Uitgebeend en Ingeblikt* uit, organiseerde een studiedag en liet een onderzoek verrichten naar het verbeteren van de bereikbaarheid van recreatiebestemmingen in de provincies Noord- en Zuid-Holland. Voorbeelden van knelpunten zijn onvoldoende kennis over de recreatiemobiliteit en de geringe invloed die de sector heeft op de vormgeving en uitvoering van het verkeers- en vervoersbeleid.

Door de activiteiten van de Stichting Recreatie is het duidelijk geworden dat binnen de sector zelf, maar ook in de verkeerssector, dringend behoefte

bestaat aan een informatiepunt over het recreatieverkeer. Een klein, aan een bestaande organisatie toegevoegd coördinatiepunt dat als taken zou moeten krijgen het vergaren en uitdragen van (praktische) kennis, het verzorgen van voorlichting, stimulering van experimenten etcetera. De Stichting Recreatie zoekt, in overleg met de ANWB en andere organisaties, naar een formule om een dergelijk initiatief vorm te geven.

Bernard Mobach is medewerker van de Stichting Recreatie in Den Haag.

### LITERATUUR:

- Bierman, M., e.a.: *Uitgebeend en Ingeblikt*, Recreatiereeks nr.9, Stichting Recreatie, Den Haag, 1990.
- Peeters, P.M.: *Milieuvriendelijk recreatieverkeer in Noord- en Zuid-Holland voor het jaar 2010*, Initiatiefgroep Wijs op Weg, in opdracht van de Stichting Recreatie, 1990