

De stedelijke recreant op weg naar groen

Mobiliteit en de beïnvloeding daarvan zijn onderwerpen die tegenwoordig regelmatig in de krant ter sprake komen. De ongebreidelde groei van de automobilititeit veroorzaakt steeds meer negatieve effecten.

De overheid onderkent dit probleem en heeft besloten de automobilititeit drastisch te beperken en langzaam verkeer en openbaar vervoer zo veel mogelijk te stimuleren. Dat geldt zowel voor het woonwerkverkeer als voor het recreatieverkeer. In dit kader zijn er verschillende onderzoeken verricht naar de mobiliteit van stedelijke bezoekers van groene recreatievoorzieningen.

ANITA VAN DER LEE*

Er zijn drie typen recreatief groen te onderscheiden, namelijk recreatiegebieden, stadsparken en bossen. Zij verschillen van elkaar op basis van de omvang van het gebied waarvoor ze een functie vervullen, het soort publiek dat ze trekken en de geboden voorzieningen. De recreatiegebieden zijn uitgerust met veel voorzieningen en worden veelal niet zo frequent, voornamelijk tijdens zomerse weekenden,



Omwonenden gaan bijna dagelijks naar 'hun' park. Foto: David Tesselaar

bezocht. De bezoekersgroep bestaat meestal uit volwassenen met kinderen. Voor de stadsparken geldt dat de voorzieningen vooral inspelen op de dagelijkse behoefte aan groene recreatie in de wijk. De bossen tenslotte bieden relatief weinig voorzieningen en er komen vrijwel uitsluitend groepen van twee of meer personen. De bezoekfrequentie is laag.

VERVOERMIDDELEN

Stadsparken worden het meest bezocht door bewoners uit de buurten rond het park. De mensen komen bijna dagelijks te voet of met de fiets naar 'hun' park. Beperking van het autoverkeer is hier dus niet aan de orde. Voor vervoer naar recreatiegebieden en vooral naar bossen kiezen wel veel mensen voor de auto. Beperkende maatregelen voor auto's en bevorderende voor langzaam verkeer kunnen bij deze soorten groen vruchten afwerpen; voor enkele recreatiegebieden, bijvoorbeeld Spaarnwoude, kan nu al een toenemend aantal bezoekers per fiets worden geconstateerd. Het openbaar vervoer speelt een marginale rol in het vervoer van bezoekers naar het recreatieve groen. Wil het openbaar vervoer een grotere rol vervullen, dan zal het drastisch recreantvriendelijker moeten worden.

AFSTAND

De afstand die de recreant aflegt om bij het groen te komen is niet altijd zo groot, dat dit niet per fiets kan. Blijkbaar hebben andere factoren dan alleen de afstand invloed op de keuze van het vervoermiddel: soort voorzieningen

in het groen, hoeveelheid mee te nemen bagage, groepsgrootte, beschikbare vervoermiddelen, persoonlijke voorkeur en voor- en nadelen van de vervoermiddelen. Het mobiliteitsgedrag van de bezoeker van het groen is de resultante van al deze factoren samen.

Voor het stedelijk groen geldt dat de meeste bezoekers uit de aanliggende wijk of wijken afkomstig zijn. De recreant kiest veelal voor het dichtstbij gelegen groen. Met enige voorzichtigheid kan beweerd worden dat als het groen dicht genoeg bij de bebouwing wordt gepland, de recreant eerder geneigd is ervoor te kiezen lopend of op de fiets te gaan.

De maatregelen voor de beïnvloeding van recreatief reisgedrag zouden in twee categorieën verdeeld kunnen worden. Ten eerste zijn dit de maatregelen die het te gebruiken vervoermiddel betreffen, dus recreatief autoverkeer beperkende en langzaam verkeer en openbaar vervoer bevorderende maatregelen. Daarnaast zou nieuw recreatief groen zo dicht mogelijk bij de wijk(en) waarvoor het groen bestemd is, gelocaliseerd moeten worden. Bovendien moeten goede en duidelijke routes en paden voor het langzaam verkeer, aansluitend op bestaande of nieuwe openbaar-vervoerlijnen, gerealiseerd worden.

* De auteur is als stadsgeograaf afgestudeerd aan de Rijksuniversiteit Utrecht in de richting Stads- en Plattelandsgeografie. Dit artikel is gebaseerd op haar afstudeerscriptie *Recreatieve mobiliteit in het stedelijk groenbeleid*. De auteur is tevens afgestudeerd aan de Hogeschool voor Toerisme en Verkeer te Breda.