

Toerisme en mobiliteit in kleine kernen

Als op vrije dagen het zonnetje lekker schijnt, stappen veel Nederlanders in de auto om erop uit te trekken. Nederland kent een aantal zeer aantrekkelijke kernen en deze plaatsen zijn een geliefd doel voor het recreatieve verkeer. De gemeenten zien de toeristen graag komen, maar de verkeersoverlast die zij met zich meebrengen is veel minder gewenst. In een aantal gemeenten is aandacht besteed aan deze verkeersoverlast en zijn verschillende maatregelen genomen en geëvalueerd.

BERTJAN DE BOER*

In het SVV-2 (Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer) wordt geschreven dat het autoverkeer vanaf 1986 tot het jaar 2010 slechts 35% mag groeien, in plaats van de voorspelde 70% bij ongewijzigd beleid. Het bereiken van deze doelstelling zal moeilijk worden, want tot '94 is het autoverkeer veel sterker gegroeid dan verwacht werd. De maatregelen van het rijk richten zich voornamelijk op het woon-werkverkeer. Juist dit woon-werkverkeer vindt sterk gebundeld plaats, waardoor het mogelijk is om alternatief vervoer in te zetten. Tegen het recreatief verkeer worden nog nauwelijks maatregelen genomen. Toch wordt ruim 40% van het aantal verplaatsingen gemaakt in de vrije tijd.

In het onderzoek waar dit artikel op gebaseerd is, worden vier plaatsen onder de loep genomen. Willemstad, Oisterwijk, Heusden (alle Noord-Brabant) en Thorn (Limburg) kunnen worden gezien als toeristisch en recreatief aantrekkelijke plaatsen in zuidelijk Nederland. Het openbaar vervoer is in deze vier plaatsen geen echt alternatief voor de auto. Het gevolg hiervan is dat op zonnige, vrije dagen de gemeenten overstroomd worden door auto's. Op de overige 300 dagen van het jaar is er echter geen verkeerskundig probleem. Wat doen deze gemeenten



Toeristische plekjes zouden vaker lopend of met het openbaar vervoer bezocht moeten worden (Heusden).
Foto: auteur

om de auto-druk terug te dringen? De onderzochte gemeenten hebben als uitgangspunt genomen dat het aantal dagrecreanten dat naar de kernen komt niet mag afnemen door de maatregelen. Het zijn juist de toeristen die het geld in het laatje brengen. Alleen de overlast van het toeristisch en recreatief verkeer dient te worden aangepakt. Als eerste maatregel wordt vooral het parkeerreguleringsstelsel toegepast. Met de maatregel wordt geprobeerd om verkeer uit het centrum te weren door de auto op te vangen aan de rand van de bebouwde kom. De auto's moeten geleid worden naar deze parkeerplaats door middel van een goede parkeerroute. Een veel gebruikte methode is het invoeren van betaald parkeren in het centrum. Het parkeren aan de rand van de stad blijft gratis. Indien de loopafstand van het parkeerterrein naar het centrum te groot blijkt, kan de gemeente hiervoor alternatief vervoer aanbieden. Dit vervoer kan een attractie op zich worden door het inzetten van bijvoorbeeld een paardetram of een stoomtreintje. Het is overigens belangrijk een uitzonderingsregel in te stellen voor bewoners. Zij dienen niet te worden beperkt in hun bewegingsvrijheid.

Voor deze groep kan het beste een belanghebbendenregeling ingevoerd worden.

BEKENDE WEG

Permanente infrastructurele maatregelen worden veel minder vaak toegepast. Er is reeds gesteld dat de verkeersoverlast zich maar een aantal dagen per jaar voordoet. In Willemstad is een kruising aangepast: het doorgaande verkeer komt Willemstad nu binnen aan de kant waar de parkeerterreinen liggen. Het verkeer wordt hiermee buiten de kern gehouden. In de praktijk is echter gebleken dat de maatregel niet goed werkt. De bezoekers kiezen massaal voor de hun bekende weg en laten de correcte afslag letterlijk links liggen.

In Oisterwijk is geprobeerd om het doorgaande verkeer uit het centrum te weren door het aanleggen van verkeersdrempels en het aanbrennen van een verkeersring om het centrum. Aangezien de verkeersoverlast zich voornamelijk op zondag voordoet, wordt in sommige plaatsen de kern op die dag afgesloten voor autoverkeer. Het betreft hier een flexibel systeem, want de bewoners houden wel toegang tot de kern. In Willemstad worden de eerste

testen met dit systeem gehouden. Met behulp van een slagboom wordt in de zomer het centrum op de zondagen afgesloten voor autoverkeer. Om tegemoet te komen aan de wensen van de ondernemers is een schadevergoedingsregeling ingesteld. Indien een ondernemer kan aantonen dat hij door de afsluiting van het centrum voor autoverkeer minder inkomsten heeft, kan hij hierop aanspraak maken. In de praktijk blijkt dit echter moeilijk bewijsbaar. Bovendien verwacht de gemeente dat Willemstad door de maatregel alleen maar aantrekkelijker wordt. In Thorn is het centrum afgesloten voor een gedeelte van het verkeer: toerbussen wordt de toegang op zondag ontzegd. De bussen kunnen parkeren op een parkeerterrein dat op loopafstand van het centrum ligt. Het gebruik van de in het centrum gelegen terrassen is door deze maatregel aanzienlijk gestegen.

RECREATIE-TAXI

De genoemde maatregelen richten zich op het terugdringen van de automobilititeit. Voor de betrokken gemeenten is het terugdringen vooral een leuk neveneffect. Hun eigenlijke doel is het verbeteren van de toeristische attractie van de kernen. Stimulatie van alternatieve vervoerswijzen kan echter beide doelen dienen. Zo heeft Oisterwijk een zeer aantrekkelijke natuurlijke omgeving en zijn de fietspaden in dit gebied sterk verbeterd, zodat de toeristen met de fiets op een prettige manier naar het centrum kunnen. Daarnaast is de fietsroute naar Tilburg verbeterd. Deze dient vooral voor het woon-werkverkeer tussen beide plaatsen, maar de toeristen maken dankbaar gebruik van deze voorziening.

Een andere maatregel uit Oisterwijk is de recreatie-taxi. Dit vervoerssysteem bestaat uit twee onderdelen: de ringlijn en de interlokale lijn. Met de ringlijn wordt een dienstregeling onderhouden tussen het centrum en het omliggende bosgebied. Zowel bewoners als verblijfsrecrean-



Ook over het water komen veel toeristen naar Willemstad. Foto: auteur

ten kunnen tegen een voordelig tarief gebruik maken van dit systeem. Met de interlokale lijn wordt vervoer aangeboden naar een aantal omliggende steden (Den Bosch, Tilburg en Eindhoven) en een aantal attractieparken (Efteling, Beekse Bergen en Land van Ooit).

PARKEERBUS

Behalve de recreatie-taxi zijn er in Nederland meer projecten die trachten het toeristisch-recreatieve autoverkeer te beperken. In het recreatiegebied Bussloo (tussen Deventer en Apeldoorn) is een 'mooi weer lijn' opgezet. Een ander project is de zomerbus in Zeeland. Dit zijn extra buslijnen die rijden tussen de verblijfsgebieden (campings, bungalowparken) en het strand en de stedelijke kernen. Een derde project is de parkeerbus in Venlo. De (met name Duitse) toeristen worden aan de rand van de

stad opgevangen op grote parkeerterreinen en vanaf die terreinen wordt goed openbaar vervoer aangeboden naar het centrum van Venlo. Bij deze projecten is het zeer belangrijk dat de toeristen geïnformeerd worden over het bestaan van zulke extra lijnen.

SYSTEMATIEK

De vier kernen hebben de overlast van het recreatieve verkeer op verschillende manieren aangepakt. De meeste plaatsen hebben ad-hoc gehandeld. Alleen de gemeente Willemstad is systematisch te werk gegaan en heeft de maatregelen in verschillende fasen ingevoerd en de effecten grondig geëvalueerd. Het is niet toevallig dat de meeste maatregelen in Willemstad goed functioneren. De schadevergoedingsregeling die Willemstad heeft opgezet voor ondernemers getuigt van meedenken. Gemeenten die met eenzelfde problematiek zitten, doen er verstandig aan deze handelswijze te kopiëren. De recreatie-taxi en de extra buslijnen die 's zomers in verschillende gemeenten worden ingezet, zijn voorbeelden van (de weinige) projecten in Nederland waarmee getracht wordt de toeristisch-recreatieve automobilititeit te verminderen. Als Nederland niet helemaal wil dichtslippen door het autoverkeer zal ook het toeristische verkeer aangepakt moeten worden, en niet alleen het woon-werkverkeer.

Het is zeer belangrijk dat de diverse gemeenten goed op de hoogte zijn van de maatregelen die in sommige andere plaatsen genomen zijn. Een betere afstemming en samenwerking tussen gemeenten onderling is wenselijk en ervaringen met betrekking tot het tegengaan van verkeeroverlast moeten uitgewisseld worden. Een centraal verzamelpunt zou hierbij uitkomst kunnen bieden.

*De auteur is afgestudeerd aan de Nationale Hogeschool voor Toerisme en Verkeer. Dit artikel is gebaseerd op zijn scriptie *De auto kan best een dagje (uit) zonder U*.



Terrasjes in het centrum van Thorn. Foto: auteur