

**Kom mee naar buiten
...een tijdsbesteding met perspectief!**

Deze paper is geschreven voor de Verkeerskundige Werkdagen van 13/14 juni 2007 van CROW

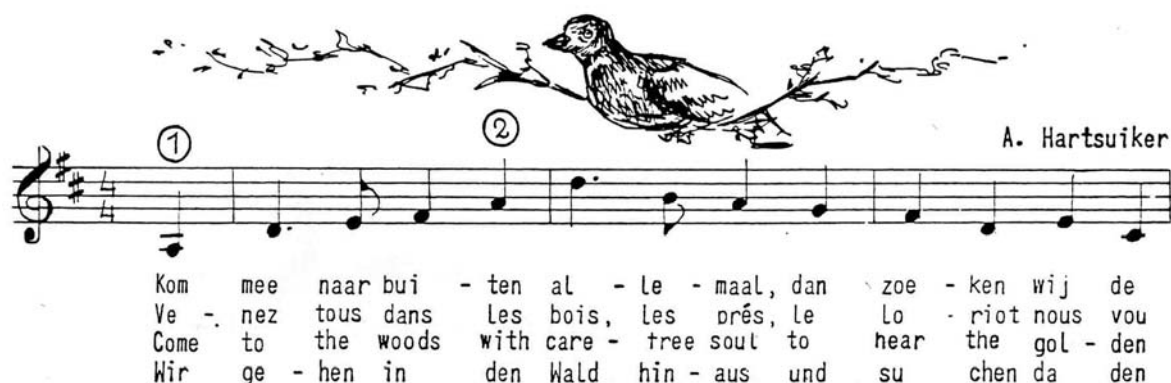
door Dr ir C.F. Jaarsma en ir M.J. Webster
(Wageningen Universiteit, leerstoelgroep Landgebruiksplanning)
en ir F. Huis, drs. E. Tuunter en M. van Loon Msc
(Stichting Recreatie, Kennis- en Innovatiecentrum)

**Kom mee naar buiten
...een tijdsbesteding met perspectief!**

Deze paper is geschreven voor de Verkeerskundige Werkdagen van 13/14 juni 2007 van CROW

door Dr ir C.F. Jaarsma en ir M.J. Webster
(Wageningen Universiteit, leerstoelgroep Landgebruiksplanning)
en ir F. Huis, drs. E. Tuunter en M. van Loon Msc
(Stichting Recreatie, Kennis- en Innovatiecentrum)

“Kom mee naar buiten



① ② A. Hartsuiker

Kom mee naar bui - ten al - le - maal, dan \ zoe - ken wij de
Ve - nez tous dans les bois, les prés, le lo - riot nous vou
Come to the woods with care - free soul to hear the gol - den
Wir ge - hen in den Wald hin - aus und su chen da den

... een tijdsbesteding met perspectief!

Dr ir C.F. Jaarsma & ir M.J. Webster
Wageningen Universiteit, leerstoelgroep Landgebruiksplanning

ir F. Huis & drs. E. Tuunter & M. van Loon Msc
Stichting Recreatie Kennis- en Innovatiecentrum

Samenvatting

De vraag naar mobiliteit is voor een belangrijk deel gericht op verplaatsingen in de vrije tijd. Om redenen van beperkt beschikbare vrije tijd en belasting van het milieu is het gewenst dat deze verplaatsingen zoveel mogelijk per fiets en te voet plaats kunnen vinden in de directe woonomgeving van de mobilist. Tot die directe woonomgeving wordt niet alleen de stedelijke woonwijk zelf, maar ook het omliggende landelijke gebied gerekend. Een goede bereikbaarheid en toegankelijkheid van dat landelijke gebied zijn daarbij essentieel. Door verschillende bedreigingen, waaronder een toenemende barrièrevorming door infrastructuur, is dit echter allerminst vanzelfsprekend. Tegen deze achtergrond laat deze bijdrage zien hoe de verkeerskundige kan bijdragen aan een bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig landelijk gebied.

Trefwoorden

bereikbaarheid, landelijk gebied, recreatiemobiliteit, toegankelijkheid, vrijetijdsverkeer

1. Inleiding

Met het verder verstedelijken van ons land vervagen traditionele grenzen tussen stad en land. Door deze ontwikkelingen groeien zowel de behoefte aan, als de bedreigingen voor de duurzame vormen van vrijetijdsverkeer, wandelen en fietsen. Wandelen en fietsen worden niet alleen in de stedelijke woonomgeving uitgevoerd, maar (niet in het minst) ook in de nabijheid van de stad. Hiermee wordt de open ruimte tussen grote steden, het metropolitane buitengebied, steeds belangrijker voor de stedeling als groene ruimte om zich te bewegen en ontspannen. Echter, bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van dit buitengebied staan onder druk, vooral voor wandelen en fietsen. Van oudsher zijn er barrières op de overgang van stad naar land, want daar liggen de bundels van hoofdinfrastructuur die de steden onderling verbinden. Oprukkende bedrijfsterreinen versterken deze barrièrevorming. Maar ook in het buitengebied zelf is steeds vaker sprake van niet meer of moeilijk te kruisen infrastructuur. Hier worden nieuwe snelwegen en HSL-lijnen aangelegd, terwijl het gelijkvloers oversteken van bestaande verkeersaders lastiger en gevaarlijker wordt naarmate deze wegen drukker worden. Bovendien wordt voor sommige bestaande spoor- en waterwegen het aantal oversteekmogelijkheden om redenen van veiligheid of zuinigheid verminderd, waardoor het maken van ommetjes nog verder wordt beperkt. Tegelijkertijd vindt in datzelfde buitengebied een ontwikkeling plaats van een productielandschap voor de landbouw naar een consumptie landschap (anoniem 2004a), terwijl ook kleine en middelgrote bedrijven het buitengebied als vestigingsplaats weten te vinden. Dit zogenaamd verbreed gebruik van het buitengebied leidt tot extra verkeer op lokale wegen, terwijl juist deze plattelandswegen en -paden in belangrijke mate bepalend zijn voor het faciliteren van het vrijetijdsverkeer (Jaarsma *et al.* 2004 en 2005; Sanders *et al.* 2005).

Geconstateerd kan worden dat sprake is van een spanningsveld tussen bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van het buitengebied, door conflicterende wensen ten aanzien van mobiliteit. Enerzijds is er de behoefte om groeiende stromen gemotoriseerd verkeer te faciliteren. Anderzijds vraagt het vrijetijdsverkeer om toegankelijkheid, door middel van een samenhangend net van aantrekkelijke lokale verbindingen, dat vanuit de stedelijke woonomgeving goed bereikbaar is. Deze problematiek wordt nog gecompliceerder doordat de stedeling alle netwerken gebruikt en zo in conflict komt met zijn eigen wensen. Jaarsma en Van Dijk (2005) spreken in dit verband van een paradoxale rol van infrastructuur: infrastructuur stelt de stedeling in staat om te reizen naar en zich te verplaatsen door attractieve landschappen, maar tegelijkertijd veroorzaken infrastructuur en de daaraan gekoppelde mobiliteit beperkingen voor de beleving en het gebruik van dat landschap door de recreant.

Het doel van deze bijdrage is tweeledig. Eerst laten we het belang zien van een bereikbaar, aantrekkelijk, leefbaar en verkeersveilig buitengebied voor de (dagelijkse) vrijetijdsverplaatsingen van de stedeling: het landelijk gebied als achtertuin van de steden. Omdat niet “vanzelf” recht wordt gedaan aan dit belang, is ons tweede doel het belichten van de rol die de verkeerskundige in deze context van conflicterende belangen kan vervullen.

De opbouw van deze paper is als volgt. Deze inleiding wordt gevolgd door een omschrijving van de gehanteerde begrippen. Paragraaf 3 gaat in op de vraag naar recreatieve verplaatsingen, in het bijzonder in het buitengebied. Daarna bespreken we de bedreigingen en de kansen daarvoor, waarna in paragraaf 6 gefocust wordt op de mogelijke bijdrage(n) van de verkeerskundige. De afsluitende paragraaf 7 geeft de conclusies, een korte discussie en enkele aanbevelingen.

2. Begrippen rondom recreatieve bereikbaarheid en vrije tijd

Deze bijdrage is gericht op verplaatsingen in de vrije tijd. Onder vrije tijd wordt door het SCP (Sociaal en Cultureel Planbureau) verstaan: “alle tijd die overblijft na aftrek van verplichte activiteiten zoals werk, studie, en huishoudelijke taken en persoonlijke tijd, waaronder slapen, eten en persoonlijke hygiëne.” De activiteiten in de vrije tijd, en daarmee ook de vrijetijdsverplaatsingen, kunnen op talloze wijzen worden ingedeeld. Zo omschrijven KpVV en Stichting Recreatie (2006) recreatieverkeer als “al het verkeer buiten het woon-werk en het zakelijke verkeer. Dit varieert van familiebezoek, strandbezoek, museumbezoek tot funshoppen”. In het MON (MobiliteitsOnderzoek Nederland) worden verplaatsingen in de vrije tijd uiteengelegd in verplaatsingen voor sociale contacten, recreatie, sport, horecabezoek, cultuur en overige. Deze bijdrage is (vooral) gericht op de openluchtrecreatieactiviteiten zoals wandelen en fietsen (naast autoritten en uitstapjes naar pretparken, dierentuinen etc.). Binnen de MON-indeling focust deze bijdrage zich dan ook op verplaatsingen voor ‘recreatie’.

In deze bijdrage spreken we over ontsluiting van het landelijk gebied. Er zijn twee essentiële inrichtingsvoorwaarden voor een recreatief aantrekkelijk buitengebied, namelijk de bereikbaarheid van het gebied als geheel (de externe ontsluiting) en de toegankelijkheid van het gebied zelf (de interne ontsluiting).

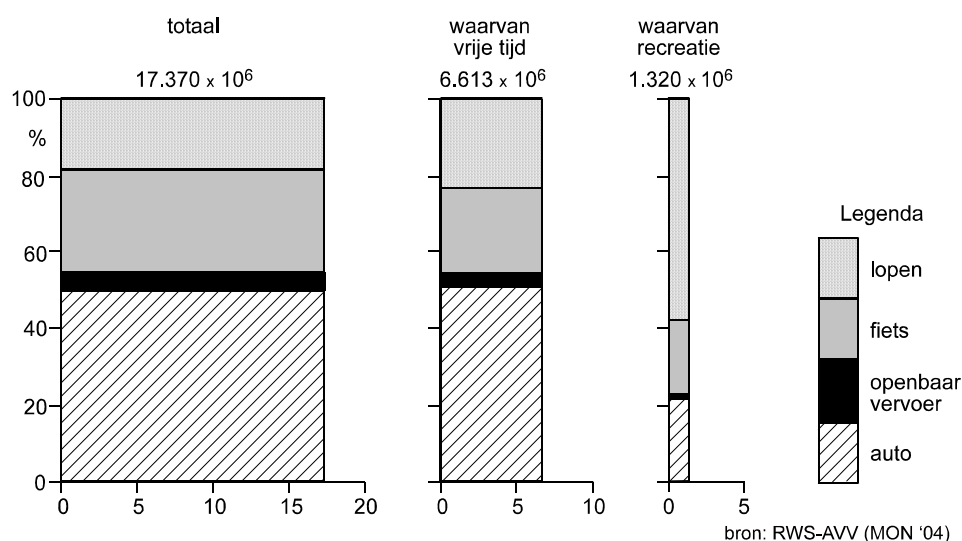
Het begrip bereikbaarheid kan worden omschreven als de mate waarin het mogelijk is om met een bepaalde vervoerwijze binnen te stellen eisen van tijd, comfort en kosten bij een gekozen bestemmingsgebied te komen. Aldus omschreven is een plaatsgebonden grootheid, geldig voor een bepaald gebied. Het schaalniveau van dat gebied hangt samen met uit te voeren activiteit en vervoerwijze. Opgemerkt wordt dat een goede bereikbaarheid voor de ene vervoerwijze tegelijk een belemmering voor andere vervoerwijzen in kan houden. Dat kan zowel door onderlinge hinder en beïnvloeding (denk aan de problematiek van auto's en fietsen op plattelandswegen) als door barrièrevorming (denk aan de afsnijding van lagere orde wegen door de aanleg van bijvoorbeeld autosnelwegen of aan de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers van drukke verkeerswegen).

Voor de toegankelijkheid van het bestemmingsgebied speelt niet alleen de ontsluiting een rol. Van der Voet en Haak (1989) spreken van toegankelijkheid in ruime zin, omdat ook de aanwezigheid van landschappelijke kwaliteiten (zoals rust, aantrekkelijkheid, bodem- en waterkwaliteit) en de aanwezigheid van fysiek en juridisch toegankelijke ruimten (waar men geoorloofd kan vertoeven en activiteiten kan ontplooiën) van belang zijn. Daarnaast dient sprake te zijn van een goede interne ontsluiting van recreatief te gebruiken gebieden, waar recreanten zich veilig en aangenaam kunnen verplaatsen. Hiervoor is een samenhangende, veilige infrastructuur nodig. De kwaliteit van de infrastructuur wordt bepaald door de afwezigheid van barrières (fysieke en psychologische) en door de kenmerken van de netwerken van lokale verbindingen (plattelandswegen, fiets-, voet- en ruiterspaden).

3. De vraag naar verplaatsingen in de vrije tijd

Op basis van tijdbestedingsonderzoek van het SCP (Breedveld *et al.* 2006) ligt het aantal uren voor de vrije tijd sinds 2000 op een stabiel aantal van circa 45 uur per week, waarvan bijna een derde, ruim 13 uur, buitenshuis wordt doorgebracht. Binnen deze vrije tijd ondernemen Nederlanders volgens het CVTO (ContinuVrijeTijdsOnderzoek april 2004 t/m maart 2005) bijna 4,6 miljard vrijetijdsactiviteiten die minimaal een uur duurden (korter durende activiteiten worden in dit onderzoek niet gemeten). Buitenrecreatie is na funshoppen, de meest ondernomen activiteit met 925 miljoen ondernomen activiteiten. De meeste van deze activiteiten zijn van korte duur, namelijk tussen de 1 en 2 uren. Wandelen (321 miljoen activiteiten) en fietsen (175 miljoen activiteiten) scoren hoog in de top 10 van meest ondernomen activiteiten van Nederlanders; de wandeling of fietstocht wordt direct vanuit huis gemaakt. Fietsen wordt voornamelijk ondernomen in het landelijk gebied (41%) en wandelen in bosgebied (19%).

Op basis van cijfers van het MON komt Harms (2006a en b) tot de conclusie dat vrije tijd, sociale en recreatieve activiteiten zelfs de belangrijkste reden van mobiliteit vormen, met circa twee vijfde van zowel de verplaatsingen (38%) als de afgelegde kilometers (44%). Voor vrije tijd is men aanzienlijk vaker onderweg dan voor woon-werkverkeer (17% van alle verplaatsingen en 25% van alle kilometers). Nederlanders zijn voor vrijetijdsdoeleinden ongeveer 8 keer per week onderweg; per keer is dit ongeveer 23 minuten reistijd, waarbij een afstand van 12 kilometer wordt afgelegd. Voor de hele Nederlandse bevolking is dit 6,6 miljard verplaatsingen per jaar, waarmee 2,5 miljard uur en 82 miljard kilometer gemoeid zijn. De auto is het meest gebruikte vervoersmiddel in de vrije tijd. De auto neemt 80% van de kilometers en 50% van alle verplaatsingen voor zijn rekening. Fietsen en lopen nemen ook een belangrijk deel van de verplaatsingen in (resp. 22% en 23%). Binnen de vrijetijds mobiliteit komt recreatie met 20% op de tweede plaats (na familiebezoek met 39%). Dit betreft vooral openluchtactiviteiten als wandelen, fietsen, autoritten en uitstapjes naar pretparken, dierentuinen etc. Voor recreatieve doeleinden wordt het minst gebruik gemaakt van de auto, een groot deel van de recreatieve mobiliteit bestaat uit wandelen en fietsen. Figuur 1 geeft grafisch weer hoe de verplaatsingen naar vervoerwijze zijn verdeeld voor het totale verkeer, vrijetijdsverplaatsingen en recreatieverplaatsingen (Harms 2006a.).



Figuur 1. Absoluut aantal persoonsverplaatsingen in 2004 ($\times 10^6$); totaal, in de vrije tijd en voor recreatieve doeleinden, met hun procentuele verdeling over de vervoerwijzen

Meer dan de helft van alle vrijetijdsverplaatsingen vindt binnen 5 kilometer van het herkomstadres plaats. Bijna 1 op de 5 verplaatsingen gaat niet verder dan 1 kilometer. Twee derde van alle vrijetijdsverplaatsingen blijft binnen de gemeente. Slechts 1 op de 10 verplaatsingen gaat over een afstand van meer dan 30 kilometer (Harms, 2006b). Bij recreatieve activiteiten is men vooral aangewezen op de directe woonomgeving. 7 op de 10 recreatieve verplaatsingen reiken niet verder dan 5 kilometer en meer dan driekwart blijft binnen de gemeentegrenzen (Harms 2006a).

Voor de toekomst verwacht Harms (2006a) “dat de absolute omvang van de vrijetijds-mobiliteit de komende decennia zal toenemen. Naar verwachting telt de toekomst meer mensen die meer uiteenlopende bestemmingen bezoeken, en daarbij vaker dan nu reeds het geval is gebruikmaken van de auto. Verder worden verschuivingen verwacht in het tijdstip waarop de verplaatsingen worden gemaakt: Mogelijk zullen de tijdstippen van vrijetijds-mobiliteit ook steeds verder divergeren: Nederlanders zullen op meer verschillende momenten onderweg zijn, ook op ochtenden in het weekend, en ook overdag doordeweeks. Voor een deel is dat het gevolg van toenemende congestie op de drukste uren van het weekend, voor een ander deel van het wegvallen van vaste ritmes en routines voor de in omvang groeiende groep ouderen, waardoor ook uitstapjes op doordeweekse tijdstippen tot de mogelijkheid gaan behoren.”

4. Bedreigingen voor een recreatief aantrekkelijk buitengebied

De bedreigingen voor een recreatief aantrekkelijk buitengebied zijn – in navolging van de ver-thema's uit het milieubeleid - samen te vatten onder de volgende ver-thema's: vervlakking (meer eenvormigheid en het verdwijnen van het streekeigene); verstedelijking (met als gevolg grotere afstanden tot het buitengebied); versnippering en verstoring. Beide eerstgenoemde thema's vallen buiten het bereik van de verkeerskundige. Wij werken daarom alleen de versnippering en de verstoring verder uit.

Versnippering (het uiteen vallen van een oorspronkelijk aaneengesloten gebied in onderling gescheiden delen) wordt vaak gekoppeld aan natuurgebieden en de daarmee samenhangende belemmeringen voor zich verplaatsende wilde dieren (anoniem 2004b). Dit begrip kan echter ook worden toegepast op recreatie, want voor recreatieve verplaatsingen in het buitengebied geldt evenzeer dat aanleg of reconstructie van snelwegen, spoorlijnen en kanalen grote nadelige gevolgen kan hebben voor de toegankelijkheid (vergelijk Jaarsma *et al.* 2004). Ook het wegvallen van veren in lokale verbindingen levert een bijdrage aan de versnippering van het buitengebied, vooral voor fietsers en voetgangers (Jaarsma en Heijman 2004). Hetzelfde geldt voor het afsluiten van gelijkvloerse spoorwegovergangen op grond van railveiligheid (vergelijk Project Recreatie & Overwegen 2006) en het plaatsen van hekwerken rondom bijvoorbeeld golfterreinen.

Verstoring van de leefomgeving treft ook de recreatie in het buitengebied. Enerzijds gaat het om hoofdinfrastructuur met bijbehorende geluidzones; anderzijds vormt ook de recreatie zelf een bron van verstoring. Hierbij valt te denken aan de vaak grote verkeersstromen op topdagen naar recreatieve bestemmingen, met alle bijbehorende parkeerproblemen van dien (vergelijk KpVV & Stichting Recreatie 2006).

In dit kader verdienen natuurgebieden speciale aandacht, omdat het gemotoriseerde autoverkeer en geparkeerde auto's op gespannen voet kunnen staan met nagestreefde natuurwaarden en met het verwachtingspatroon van recreanten voor zulke gebieden.

Aan deze ver-thema's is nog een vijfde toe te voegen, namelijk de verdrukking. Verdrukking treedt op waar bereikbaarheid en toegankelijkheid botsen. Hiermee wordt een dilemma aangeduid, want infrastructuur faciliteert de recreatie: zonder infrastructuur is het buitengebied niet bereikbaar. Maar diezelfde infrastructuur kan de recreatie frustreren door verstoring en versnippering van het buitengebied, waardoor de toegankelijkheid onder druk komt te staan. Overigens kunnen ook bepaalde vormen van recreatie een bijdrage leveren aan deze frustratie (vergelijk KpVV & Stichting Recreatie 2006).

5. Kansen voor een recreatief aantrekkelijk buitengebied

Vreemd genoeg lijken sommige bedreigingen tegelijkertijd nieuwe kansen op te leveren voor een recreatief aantrekkelijk landelijk gebied.

De toenemende verstedelijking van ons land leidt tevens tot een toenemende behoefte aan beleving van het landelijk gebied. Dit blijkt onder meer uit het verschijnen van specifiek hierop gerichte magazines. Om deze beleving mogelijk te maken zijn goede uitvalsmogelijkheden vanuit de stedelijke woonomgeving, met name ook voor fietsers en voetgangers, van groot belang. De bedreiging die de vervlakking met zich mee brengt, is om te zetten in kansen voor nieuwe voorzieningen die de recreatie in het buitengebied juist kunnen ondersteunen. Zo biedt de transitie van een productie- naar een consumptielandschap mogelijkheden voor nieuwe diensten, waaronder 'bread & breakfast' en ijsboerderijen. Een toegankelijk buitengebied is daarvoor een noodzakelijke randvoorwaarde. Het ontwikkelen van alternatieve overgangen voor "voetsers" kan hieraan bijdragen (figuur 2).



Figuur 2. Voorbeeld van een eenvoudige verbinding voor voetgangers/fietsers in een padnet. Zulke kleinschalige voorzieningen leveren een grote bijdrage aan de toegankelijkheid van het landelijk gebied voor "voetsers" (foto M.J. Webster)

Wanneer zulke voorzieningen worden aangelegd om extra verbindingen in het netwerk van lokale verbindingen tot stand te brengen, dragen zij tevens bij aan de ontsnippering van dat gebied voor de recreatie. Tevens treedt winst op voor de recreatieve kwaliteit van het gebied, doordat er meer mogelijkheden ontstaan voor het maken van ommetjes.

Voor zover er verstoring plaats vindt van de recreatieve activiteiten door het verkeer op de lokale verbindingen ligt een kans in de implementatie van Duurzaam Veilig. Het ligt voor de hand dat de lokale verbindingen zijn geclassificeerd als erftoegangswegen. Deze wegen worden beschouwd als onderdeel van hun omgeving, het landschap, en niet als verkeersruimte. Dit biedt mogelijkheden om te komen tot bundeling van verkeersstromen op de verkeersaders, om daarmee een verkeersluw verblijfsgebied te creëren (Jaarsma 1997). Deze benadering laat zich goed combineren met de ontwikkeling van “recreatieve poorten”, waarbij auto’s zoveel mogelijk worden geparkeerd langs de randen van een recreatiegebied. Deze plekken zijn te beschouwen als “groene transferia”, alwaar de gemotoriseerde recreant wordt “verleid” om de overstap te maken naar een wandeling of verder te gaan op de al of niet meegebrachte fiets (figuur 3). Verkeersmanagement speelt hierbij een belangrijke rol (Regnerus *et al.* 2006).



Figuur 3. Voorbeeld van een “groen transferium”. Hoe meer bezoekers worden verleid om hier de auto achter te laten, hoe minder verstoring er optreedt door autoverkeer in het achterliggende natuurgebied (foto H.D. Regnerus)

6. De (mogelijke) rol van de verkeerskundige

Hiervoor zijn de twee essentiële inrichtingsvoorwaarden voor een recreatief aantrekkelijk buitengebied al genoemd, namelijk de bereikbaarheid van het gebied als geheel (de externe ontsluiting) en de toegankelijkheid van het gebied zelf (de interne ontsluiting). Om aan deze voorwaarden te kunnen voldoen moet de verkeerskundige toezien op de beschikbaarheid van (1) verbindingen en (2) een toegankelijk buitengebied, waar ook rust en ruimte te vinden is.

De inrichtingsvoorwaarde van verbindingen geldt voor de stad/land-relatie op de rand van de bebouwde kom, maar ook in het landelijk gebied zelf.

Van de verkeerskundige wordt verwacht dat barrières worden voorkomen, of dat bestaande barrières worden geslecht (vergelijk figuur 2). In de praktijk vragen ook barrières door spoor en water de aandacht, niet in het minst waar het gaat om het waarborgen en beschermen van bestaande verbindingen. Er zijn voor dit doel afwegingsmethoden ontwikkeld (Jaarsma en Webster 1998).

De tweede inrichtingsvoorwaarde vraagt in het buitengebied een samenhangend net van lokale verbindingen, zonder dat (een deel van) die verbindingen “te” druk wordt. Om dit laatste te bereiken zijn er 3 opties, namelijk (1) afvangen van recreatieve stromen aan de rand van een gebied (transferia, zonering); (2) bundeling van verkeersstromen (verkeersbeheersing buitengebied, Duurzaam Veilig) en (3) tijdelijke afsluitingen van wegen. De eerste optie wordt al toegepast voor situaties bij natuurgebieden, waarbij gemotoriseerd verkeer problemen oplevert. Verkeersmanagement kan deze problemen voorkomen of beperken (Regnerus *et al.* 2006; KpVV & Stichting Recreatie 2006). Gebleken is dat recreanten wel degelijk zijn te sturen, maar dat gedegen onderzoek daarbij essentieel is. De tweede optie gaat goed samen met de implementatie van het concept Duurzaam Veilig in het buitengebied, bijvoorbeeld in de vorm van verkeersluwe 60 km/h-zones (vergelijk ook Jaarsma 1997). De winst voor de verkeersveiligheid kan hier goed samen gaan met een voor fietsers en voetgangers aantrekkelijk gebied, omdat doorgaand verkeer gebruik maakt van verkeersaders rondom het gebied. Tijdelijke afsluiting van wegen, de derde optie, is maatwerk. De reden voor zo’n maatregel is meestal het verhinderen van sluipverkeer gedurende een deel van de dag of het faciliteren van overstekende dieren (bijvoorbeeld door een nachtelijke afsluiting tijdens de paddentrek).

Aandachtspunten bij het bovenstaande zijn “maatwerk” (elke situatie is anders), “integrale aanpak” (doorbreken van de verkokering in organisaties, waarbij deeloplossingen leiden tot een sub-optimale eindoplossing) en –last but not least- het in een vroegtijdig stadium van de planontwikkeling inbrengen van de inrichtingsvoorwaarden voor een recreatief bereikbaar en toegankelijk buitengebied.

7. Conclusies, discussie en aanbevelingen

Geconcludeerd wordt dat voor verplaatsingen te voet en op de fiets in het buitengebied sprake is van:

- Een nog in belang toenemende rol binnen de recreatiemobiliteit in een metropolitaan landschap.
- Veel potenties, juist ook met kleinschalige ingrepen.
- Kwetsbaarheid, omdat zelfs kleinschalige ingrepen grote gevolgen kunnen hebben voor de recreatieve toegankelijkheid, vooral voor wandelaars en fietsers.

Hierbij speelt een spanningsveld tussen bereikbaarheid en aantrekkelijkheid, door conflicterende wensen ten aanzien van mobiliteit. Enerzijds is er de behoefte om groeiende stromen gemotoriseerd verkeer te faciliteren. Anderzijds vraagt het vrijetijdsverkeer om een samenhangend net van aantrekkelijke lokale verbindingen voor fietsers en voetgangers, dat vanuit de woonomgeving goed bereikbaar is.

De verkeerskundige kan belangrijke rol spelen bij het faciliteren van het vrijetijdsverkeer, door te zorgen voor:

- Een samenhangend net van lokale verbindingen (erftoegangswegen, fiets- voet- en ruiterspaden).
- Passeerbare barrières (verkeersaders, spoorwegen, kanalen).
- Verkeersmanagement op plekken waar gemotoriseerd autoverkeer problemen oplevert in natuurgebieden en/of bij piekbelastingen.

Tevens kan zij/hij bijdragen aan een aantrekkelijke en veilige omgeving (natuur en landschap) door de inrichting van verkeersluwe rurale verblijfsgebieden.

In het licht van het voorgaande is samenwerking tussen onderzoekdisciplines en tussen verschillende ambtelijke afdelingen, bijvoorbeeld bij gemeenten, van groot belang. Geschikte momenten hiervoor op lokale schaal kunnen zijn het implementeren van Duurzaam Veilig, het opstellen van een landschapsbeleidsplan of de herziening van een bestemmingsplan buitengebied. Voor het hierbij te volgen proces kunnen de volgende algemene aanbevelingen worden gedaan:

- Betrek alle actoren bij het proces.
- Stel gezamenlijk vast wat het probleem is (verschillende actoren kunnen een geheel verschillende probleemperspectie hebben); zorg in dit verband voor betrouwbare onderzoeksgegevens, zo mogelijk uit een onafhankelijk onderzoek.
- Objectief onderzoek is ook belangrijk als onderdeel van het informatieproces voor de besluitvorming.
- Benoem de dilemma's en denk niet te snel in oplossingen.
- Werk integraal en vermijd verkokering.
- Zoek bondgenoten, ook niet traditionele (bijvoorbeeld natuurbeschermers).

Het gebruik van delen van het landelijk gebied voor het uitvoeren van dagelijkse verplaatsingen in de vrije tijd heeft de laatste jaren ruime bestuurlijke aandacht gekregen. Maar... er is nog een grote discrepantie tussen beleidsvoornemens en beleidsuitvoering, zo leert de praktijk. Wij bepleiten daarom een nadrukkelijke aandacht voor bereikbaarheid en toegankelijkheid van het buitengebied, in het bijzonder voor voetgangers en fietsers, met een geïntegreerde aanpak bij het opstellen van (gemeentelijke) plannen. In het licht van discussies over "duurzaamheid" gaat het hier echt om een tijdsbesteding met perspectief!

8. Literatuur

- Anoniem, 2004a. Agenda voor een Vitaal Platteland: inspelen op veranderingen. Visie. Ministerie van LNV, Den Haag. (64 p).
- Anoniem, 2004b. Meerjarenprogramma Ontsnippering. Ministerie van V&W/LNV/VROM, Den Haag. (127 p).
- Breedveld, K., A. van den Broek, J. de Haan, L. Harms, F. Huysmans en E. van Ingen, 2006. De tijd als spiegel: hoe Nederlanders hun tijd besteden. Sociaal Cultureel Planbureau, Den Haag (67 pp)
- CVTO, (2005). *Continu Vrije Tijds Onderzoek 2004-2005*, tekstrapportage C4570, Amsterdam.
- Harms, L., 2006a. Op weg in de vrije tijd: context, kenmerken en dynamiek van vrijetijds mobiliteit. Sociaal Cultureel Planbureau, Den Haag. (129 p).
- Harms, L., 2006b. Stapvoets vooruit in de vrije tijd? Een karakterisering van de vrijetijds mobiliteit, *Vrijetijdstudies* Vol. 24 Nr. 2 p. 5-17.
- Jaarsma, C.F., 1997. Approaches for the planning of rural road networks according to sustainable land use planning. *Landscape and Urban Planning* 39 no. 1: 47-54.
- Jaarsma, C.F. en W.J.M. Heijman, 2004. De waarde van lokale (veer)verbindingen. *Wegen* 78 nr 6: 8-13.
- Jaarsma, C.F., W.J.M. Heijman en J.L.M. van der Voet, 2004. De noodzaak van lokale verbindingen. *Verkeerskunde* 55 nr 10: 32-39.
- Jaarsma, C.F., and T. van Dijk, 2005. The paradoxical role of infrastructure in the use of metropolitan green areas by urban residents. Paper presented at the 19th AESOP congress, July 13/17, Vienna (Austria) (8 pp).
- Jaarsma, C.F. , T. van Dijk en W.J.M. Heijman, 2005. Duurzame mobiliteit en vrijetijdsverkeer in het metropolitane buitengebied: paradox of realiseerbaar? 32e Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, Antwerpen (B), 24 en 25 november, deel 2: 581-600.
- Jaarsma, C.F. en M.J. Webster, 1998. Lokale verbindingen en hoofdinfrastructuur. Opheffen of handhaven? CROW-publicatie 127, Ede. ISBN 90 6628 2746 (102 pp).
- KpVV (Kennisplatform Verkeer en Vervoer) & Stichting Recreatie KIC, 2006. Dagje uit. Een voorbeeldenboek over recreatieverkeer. Rotterdam/Den Haag (64 pp).
- Project Recreatie & Overwegen, 2006. Als een ommetje een omweg wordt. Brochure Stichting Wandelplatform-LAW, Amersfoort (12 pp).
- Regnerus, H.D., R. Beunen en C.F. Jaarsma, 2006. Sturing van gemotoriseerd recreatieverkeer is mogelijk. *Groen* 62 nr 3: 38-43.
- Sanders, H.J., C.F. Jaarsma en R. Beunen, 2005. Modderige bermen? Hoe gemeenten omgaan met verkeerseffecten van nieuwe functies in het buitengebied – een verkenning. *Verkeerskundige werkdagen* 13 bijdrage 4.3 op CD-ROM (CROW, Ede; 9 pp).
- SCP (Sociaal Cultureel Planbureau), <http://www.tijdbesteding.nl>, bezocht op 14 februari 2007. (De informatie op de website [tijdbesteding.nl](http://www.tijdbesteding.nl) staat ook beschreven in het rapport *De tijd als spiegel van Breedveld et al.*)
- Voet, J.L.M. van der en M.Th. Haak, 1989. Op weg naar een recreatief toegankelijk landelijk gebied? *Landinrichting* 29 nr 5: 31-40.