

B. Tijmstra

### Inleiding

Verkeer is zowel een afgeleide van diverse maatschappelijke activiteiten, alsook een noodzakelijk supplement op deze activiteiten. Zelfs kan gesteld worden dat het verstrekken van nieuwe verkeersvoorzieningen tot nieuwe maatschappelijke activiteiten zal leiden. Verkeer is dus een katalyserende afgeleide: zonder maatschappelijke activiteiten geen verkeer, bij gebrekkige vervoers- en verkeersmogelijkheden geen of slecht florerende activiteiten. Het zal duidelijk zijn dat deze verwevenheid ertoe heeft geleid, dat eigenlijk tot heden het zakelijk en woonwerkverkeer aanleiding zijn geweest voor het opstellen van wegenplannen die duidelijk niet gericht zijn op recreatief gebruik van de wegen. De grootte van de bij het ontwerp van belang zijnde verkeersstromen wordt doorgaans berekend uit weekdagjaargemiddelden of werkdagjaargemiddelden. Voor de rijks- en provinciale wegen kan zonder meer worden gesteld, dat bovengenoemde gemiddelden en niet het zondaggemiddelde uitgangspunten zijn geweest voor het ontwerp. De veranderende levenspatronen met steeds meer vrije tijd en recreatie zullen wellicht tot gevolg hebben dat het, economisch gezien, mogelijk zal zijn op den duur de recreatieve wegbehoefte mede in rekening te brengen.

Vooral ten aanzien van grote objecten met intensieve dagrecreatie is het nodig de ontsluiting nader te bestuderen. Objecten met hoofdzakelijk of uitsluitend verblijfsrecreatie hebben een veel gelijkmatiger verkeerspatroon en behoeven daardoor niet zo diepgaand te worden.

### Algemeen

In het voorgaande is de aandacht gevestigd op de relatie tussen verkeer en maatschappelijke activiteiten. De maatschappelijke activiteiten die met openluchtrecreatie te maken hebben, leiden tot een specifiek verkeer, zgn. recreatieverkeer. Voor een goed inzicht in dit recreatieverkeer dienen de maatschappelijke activiteiten rond en in de recreatie bekend te zijn.

Kennis van en gedachten over de ontwikkelingen, de toekomstmogelijkheden, de mate van recreëren

en andere, bijbehorende facetten, liggen echter op het terrein van de socioloog en worden hier niet behandeld. In de sociologische onderzoeken wordt echter veelal ook gezocht naar wetmatigheden en tendenzen op het gebied van het vervoer, daar in de huidige maatschappij zeer veel afhangt van de bereikbaarheid van de objecten. Ook de invloed van het autobezit op het recreatieve gedrag is van groot belang. Vandaar dat doorgaans de sociologische specialist bepaalt welke relaties er zullen ontstaan bij nieuwe plannen, of hoe de bestaande relaties zullen worden uitgebreid. De relatie geeft hierbij aan hoeveel personen er vanuit een woonconcentratie naar een recreatieobject zullen gaan. De taak van de verkeerskundige is nu, de relaties om te zetten in verkeer. Van belang zijn hierbij de keuze van het voertuig, de routekeuze en de piek uurverschijnselen.

De auto heeft aan de mens een zodanige bewegingsvrijheid gegeven dat deze niet meer is weg te denken uit onze maatschappij. De waarde van het autobezit gaat ver uit boven de functie van statussymbool. De wereld ligt open en een groot aantal plaatsen is te bereiken zonder al te grote lichamelijke inspanningen. Het gebruik van de auto bij openluchtrecreatie is dan ook zeer groot. Volgens onderzoeken van het CBS gebruikte in 1963 50% van de mensen de auto om een dagje uit te gaan; in 1964 was dit percentage al opgelopen tot 65, terwijl een onderzoek bij strandbaden in Drente in 1967 als resultaat 80 à 85% opleverde. De verwachting is dat deze tendens zich zal doorzetten en dat in algemene zin is te stellen dat het vervoer in de openluchtrecreatie bijna volledig op de auto zal zijn gericht. Slechts in speciale gevallen zullen fiets en bromfiets of het openbaar vervoer een aandeel leveren. De bezettingsgraad van de auto's ligt momenteel bij 4 à 4,5 personen per auto. De verwachting in de sociologische literatuur dat de gezinsgrootte verder zal afnemen, gevoegd bij een stijgend autobezit, zal ongetwijfeld leiden tot een gemiddelde bezettingsgraad van 3,0-3,5.

Het zal duidelijk zijn, dat de recreanten op de fiets of bromfiets en zij die van het openbaar vervoer gebruik maken, beperkt zijn in de door hen af te leggen afstand en zij zich dus zullen richten op spe-

cifieke punten. Hetzelfde blijkt echter ook voor te komen bij de autorijdende recreanten. In een streek waarin de recreatiepunten homogeen gespreid zijn, doet zich het verschijnsel voor dat de aantallen bezoekers afnemen met ongeveer het kwadraat van de afstand. Een object dat tweemaal zo ver van een stad ligt als een ander object krijgt viermaal minder bezoekers uit die stad. Daar waar de verdeling van de objecten niet homogeen is zal deze tendens niet zonder meer opgaan. In dergelijke gevallen is dan het feit van belang, dat een dagrecreant toch niet veel langer dan 1 à 1,5 uur wil doen over de afstand van zijn woning tot zijn bestemming.

Uit diverse onderzoeken is gebleken, dat de terugtocht naar huis meer geconcentreerd optreedt. Er doet zich een soort spitsuurverschijnsel voor dat gemiddeld 1,5 à 2,5 uur duurt. Is echter de beschikbare recreatieruimte zeer in trek maar schaars, dan zal zich dit piekverschijnsel nauwelijks manifesteren in de continue stroom. Iets dergelijks zien we op dit moment bij kustplaatsen als bijvoorbeeld Zandvoort, Scheveningen en Hoek van Holland, waar de terugtocht vroeg inzet en reeds spoedig aanzienlijke verkeersstromen veroorzaakt.

Aangezien ook wegen evenals alle transportleidingen, een gelimiteerde vervoersstroom kunnen verwerken, is het mogelijk dat het aanbod van recreatieverkeer groter is dan de capaciteit van de weg. Dit probleem is vooral aanwezig bij objecten van intensieve dagrecreatie door de gecombineerde invloed van veel bezoekers en de vertrekplek. Op grond van het aanwezige en/of toekomstige wegennet rond het object en de globale herkomst der bezoekers moet in eerste instantie gezocht worden naar de meest gunstige aansluiting van het object aan het wegennet van de benodigde wegbreedtes e.d. In het kader van recreatie-ontwikkelingsplannen is vooral het eerste punt (de ligging t.a.v. het hoofdwegennet) van belang. De ervaring heeft namelijk geleerd, dat objecten voor dagrecreatie vaak een aanzienlijke omvang hebben of zullen hebben en de hierdoor veroorzaakte verkeersstroom kan alleen op redelijke wijze worden verwerkt op wegen van het primaire en secundaire net. Hierbij moet aangekend worden dat het op dit moment niet toegestaan is grote objecten rechtstreeks aan te sluiten op de wegen van het Rijkswegenplan. Het toekomstige standpunt is nog onduidelijk. Het kan zelfs wenselijk zijn te overwegen het project een wat geringere opnamecapaciteit te geven onder het motto: liever meer kleinere dan één zeer grote.

Objecten met hoofdzakelijk of uitsluitend verblijfsrecreatie hebben een veel gelijkmatiger verkeersproductie en attractie. De beschouwingen hierover zijn min of meer te vergelijken met die over woonwijken, echter met die restrictie dat er gedurende een deel van het jaar geen verkeersactiviteiten zijn.

Het verkeer kan zich daardoor afwikkelen op de wegenstructuren van lagere orde. In een ontwikkelingsplan moet ervoor gezorgd worden dat zowel de relaties met verzorgingscentra als die met recreatiepunten mogelijk zijn. De landschapskundige inventarisatie kan ertoe leiden dat er toeristische routes aangewezen worden. De intensiteiten op deze route zijn echter nauwelijks of niet te voorspellen, zodat een duidelijk beeld van de consequenties nauwelijks opdoemt. Veel is afhankelijk van de "promoting" van deze routes. De ANWB-routes zijn doorgaans goed bezet, doch cijfers hierover ontbreken. Bovendien probeert de ANWB sinds kort de echte autoroutes om te zetten in routes waarin op diverse plaatsen wandel- of fietstrajecten zijn opgenomen om de recreant uit de auto te krijgen.

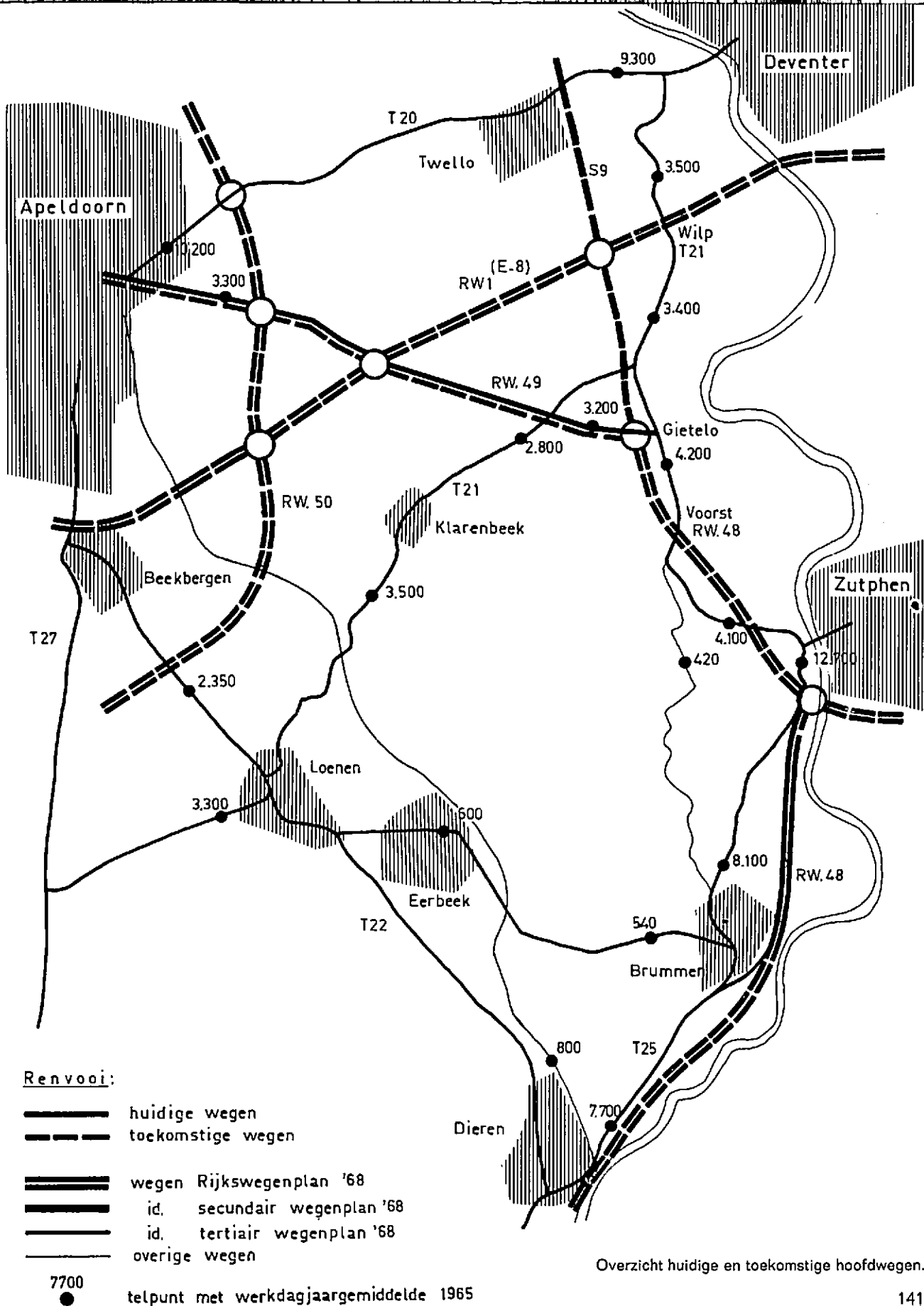
Ten aanzien van het vaak genoemde "driving for pleasure" is wel duidelijk geworden dat dit op den duur alleen zal gebeuren bij zeer lage intensiteiten en door zich daarvoor lenende landschappen. Voor de Nederlandse situatie mag hiervan niet al te veel verwacht worden. Daarmee wil niet gezegd zijn, dat een weg niet esthetisch verzorgd moet worden. Integendeel, men zal altijd alle middelen moeten aanwenden om de meest gunstige harmonie te vinden tussen weg en landschap gezien vanuit de auto, ter verhoging van het rijcomfort, en ter voorkoming van monotonie.

#### Inventarisatie "De IJsselvallei"

Bovenstaande algemeenheden worden in een recreatie-ontwikkelingsplan zoals bijvoorbeeld voor de IJsselvallei is opgesteld, nader toegespitst en uitgebreid met een inventarisatie.

Een globale topografische kaartbladen 1:25.000 die worden vergeleken met de gepubliceerde plannen over uitbreidingen van het wegennet. Voor dit ontwikkelingsplan kan beschikt worden over tamelijk recente gegevens die worden verschaft door het Rijkswegenplan 1968 en het secundaire en het tertiaire wegenplan 1968 van de provincie Gelderland. Omdat het recreatie-ontwikkelingsplan de meest gewenste ontwikkelingsrichting zal proberen aan te geven, zijn vooral de wegenplannen met de daarop voorkomende nieuwe wegen en/of tracés van belang.

Beginnend met de primaire wegen komt Rijksweg 48 (nummering volgens Rijkswegenplan 1968) bij Dieren het plangebied binnen, houdt ongeveer de westelijke oever van de IJssel aan tot voorbij Zutphen, om nabij Gietelo over te gaan in de oost-west lopende Rijksweg 49 (zie fig. 1). Rijksweg 48 zal daarbij geheel oostelijk van de huidige weg komen te liggen die dan de provinciale weg nr. 25 wordt. Rijksweg 49 is het westelijke deel van de huidige verbinding Apeldoorn-Zutphen. De te verwachten rijbaanverdubbeling zal plaatselijk tot een nieuwe



tracering aanleiding geven. De oost-west lopende Rijksweg 1 (Deventer-Apeldoorn) is van nationaal en internationaal (Europaweg nr. 8) belang en verkeert in het stadium van aanleg. Rijksweg 50 tenslotte is een nieuwe verbinding, die uit de richting Zwolle/Heerde ten oosten van Apeldoorn loopt en ten zuiden van Beekbergen het Veluwe-massief opgaat in de richting Arnhem. Zowel Rijksweg 50 en 49 krijgen volledige aansluitingen met Rijksweg 1.

Opvallend is het ontbreken van een provinciale, secundaire weg in het plangebied, terwijl slechts één verbinding als "aan te leggen" is aangekondigd. Dit is de provinciale secundaire weg nr. 9, die min of meer de vervanger dient te worden van de huidige Rijksweg vanaf Gietelo via Bussloo en Wilp naar Deventer. Over de tracering is nog niets bekend gemaakt, maar vermoedelijk komt de weg ten oosten van Twello en het recreatieproject Bussloo te liggen.

Zoals reeds gememoreerd zal de huidige Rijksweg Dieren-Zutphen na gereedkoming van de nieuwe route overgaan in de tertiaire rangorde nr. 25. Eveneens ongeveer noord-zuid loopt de tertiaire weg nr. 21 vanaf de Woeste Hoeve via Loenen, Klarenbeek, Gietelo naar Wilp en Voorst. De weg Beekbergen, Loenen, Eerbeek, Dieren is ook in de tertiaire rangorde geplaatst onder nr. 22, terwijl de huidige Rijksweg Apeldoorn, Voorst, Deventer het nr. 20 zal krijgen. Tenslotte is er nog weg 23 die het zuidelijk gedeel-

te van het beschouwde gebied doorsnijdt (Brummen-Eerbeek).

Bovenstaande indeling in wegtypen is een functionele, die nog niets zegt over de intensiteiten op deze wegen. Hoewel de nieuwe wegen soms grote veranderingen teweeg kunnen brengen zijn op de kaart tevens vermeld de gemiddelde etmaalintensiteiten zoals die zijn geteld in 1965. De tertiaire wegen 20, 21 en 25 zullen vooral de eerste jaren na de aanleg van grote nieuwe wegen vermoedelijk sterk in intensiteit achteruitgaan, alhoewel weg 20 door de rechtstreekse stad-stadverbinding veel plaatselijk verkeer zal blijven trekken. Na de bovengenoemde terugval in intensiteit gaat de verkeersdrukte wel weer "normaal" toenemen.

De voornaamste conclusie uit deze inventarisatie is, dat het nu aanwezige en aangekondigde hoofdwegennet vermoedelijk geen verdere veranderingen zal ondergaan echter met de aantekening dat misschien op den duur de provinciale weg nr. T 22 van secundaire rangorde wordt. Maar voor het overige is nu duidelijk, waar recreatief gebonden verkeer gewenst of minder gewenst is. De grote projecten voor dagrecreatie liggen het meest gunstig nabij de nieuwe weg S 9 en in mindere mate nabij weg nr. T 21 en weg nr. T 22. De projecten van verblijfsrecreatie zijn in dit plangebied minder beperkt in de situering.