

## **Struinen door het buitengebied van het Nederlandse metropolitane landschap: het faciliteren van activiteiten met 'groene' vervoerwijzen in de vrije tijd**

Roderick Simons  
*(Gemeente Zuidplas)*

Rinus Jaarsma  
*(Wageningen Universiteit, leerstoelgroep Landgebruiksplanning)*

### **Samenvatting**

In het metropolitane landschap fungeert de groene en landelijke omgeving rondom de steden als 'achtertuin' voor de stedeling, voor verplaatsingen te voet en met de fiets vanuit de eigen woonomgeving. Daaraan bestaat grote behoefte, zo blijkt uit onderzoeken naar mobiliteit en vrijetijd. Om deze behoefte te faciliteren, moeten er voldoende en 'goede' verbindingen zijn tussen stad en ommeland, terwijl het ommeland een voldoende dicht netwerk van verkeersluwe lokale wegen biedt voor het maken van ommetjes. Speciale aandacht daarbij verdient de passeerbaarheid van barrières. Helaas staan de inrichtingsvoorwaarden onder druk, maar tegenover de bedreigingen voor het kunnen maken van ommetjes staan ook kansen. Om de kansen te benutten is - zowel technisch als beleidsmatig - meer aandacht nodig voor de inrichtingsvoorwaarden, waarbij niet sectoraal maar integraal wordt gedacht. Onze slotconclusie: de recreant mag bij de vaak sluipenderwijs optredende bedreigingen voor het struinen door zijn 'achtertuin' niet vergeten worden!

### **Trefwoorden**

barrière, stadsrand, toegankelijkheid ommeland, recreatieverkeer, fietsers en voetgangers

*Als vrijetijdsbesteding trekt de familie Doorzon graag naar buiten, liefst naar het nabij gelegen landelijk gebied om te genieten van landschap, natuur en rust. Zelf woont de familie in een leuke nieuwbouwwijk aan de rand van de stad. Vanaf de zolderetage is er zicht op het landelijk gebied, dat gelegen is aan de overzijde van de autosnelweg. De rit er naar toe kan gezien de afstand beter per fiets dan te voet worden afgelegd. De route voert via enkele woonstraatjes en de wijkontsluitingsweg naar een stedelijke verkeersader. Om hier veilig te kunnen oversteken zijn de vele verkeerslichten ook wel nodig! Bij de komgrens, waar ook de aansluiting met de autosnelweg is, begint de provinciale gebiedsontsluitingsweg. Gebruikmakend van het fietspad, fietst de familie Doorzon onder de autosnelweg door. Het is altijd weer een lange en kille onderdoorgang, maar aan de andere zijde gloort het open landschap. Het is nog wel even doorfietsen voordat het geluid van de autosnelweg en de provinciale weg afneemt. Ondertussen fietst de familie over erftoegangswegen. Bij passerende auto's of trekkers is het verstandig om goed achter elkaar te fietsen aan de rand van de weg. Twintig minuten nadat men van huis is vertrokken, stalt men de fiets aan de rand van het bos. Hier is een leuk wandelpad! Wel moet tijdens het rondje twee keer de provinciale weg worden gekruist, omdat het bos aan beide zijden van deze weg ligt. Na de wandeling springt de familie weer op de fiets en rijdt dezelfde route terug naar huis. Het maken van een rondje gaat te lang duren, want de volgende onderdoorgang van de autosnelweg ligt helaas vier kilometer verderop.*



## 1. Inleiding

De traditionele scheiding stad-land vervaagt. Er vindt momenteel een ontwikkeling plaats waar stad en ommeland juist verweven zijn, in een zogenaamd metropolitaan landschap. In het metropolitane landschap fungeert de groene en landelijke omgeving rondom de steden als 'achtertuin' voor de stedeling. Die achtertuin kan in het bijzonder benut worden voor een deel van de vrijetijdsactiviteiten die de stedeling onderneemt vanuit de eigen woning. Het landelijk gebied kan namelijk heel geschikt zijn voor niet-gebonden vrijetijdsactiviteiten als wandelen, fietsen, joggen, skaten en het uitlaten van de hond. Om de gedachten te bepalen kan de grens tussen stad en land gelegd worden op de grens van de bebouwde kom.

Hoewel hemelsbreed vaak dichtbij, blijkt de bereikbaarheid van het ommeland voor de vrijetijdsactiviteiten van de stadsbewoner in de praktijk tegen te vallen. Maar al te vaak scheiden moeilijk te kruisen hoofdinfrastructuur, grauwe bedrijventerreinen of in de weekenden uitgestorven kantorenlocaties de woonomgeving van het ommeland.

*De familie Doorzon heeft zicht op het landelijk gebied, maar de route om er te komen voert langs onaantrekkelijke verkeersaders, voordat zij uitkomt bij de benodigde, maar weinig 'uitnodigende' onderdoorgang van de autosnelweg.*

Aangekomen in het landelijk gebied ontmoet de stedeling een tweede probleem. Het net van recreatieve wegen en paden in het ommeland dient voldoende dicht en attractief te zijn. Recreanten zijn immers op zoek naar 'ommetjes' die iets te bieden hebben.

*Ook dit probleem heeft de familie Doorzon ervaren. Het oversteken van een weg is geen probleem, maar het twee keer moeten kruisen van een verkeersader is onaantrekkelijk. En het is helaas niet mogelijk om binnen de gewenste tijdsduur een 'rondje' per fiets te maken...*

Wij zijn van mening dat de problemen van de familie Doorzon aandacht verdienen. Daarin staan we niet alleen, gezien bijvoorbeeld de publicatie 'De weg van de minste weerstand' die is uitgegeven door diverse organisaties die zich inzetten voor groene vervoerwijzen als

wandelen en fietsen (Stichting Wandelplatform LAW, 2010). Onze bijdrage heeft een driedelig doel: (1) het nader verkennen van de rol van groene vervoerwijzen en niet-gebonden ritmotieven in het totale mobiliteitspatroon; (2) de gewenste inrichting van het wegen- en padennetwerk om deze activiteiten in het metropolitane landschap te faciliteren; en (3) de kansen en bedreigingen daarbij.

Deze bijdrage beoogt een actualisering en bundeling te geven van eerder Wagenings onderzoek naar een integrale planning van plattelandswegen en de implementatie van Duurzaam Veilig (Jaarsma, 1997 en 2010; Simons en Jaarsma, 2007; Stobbelaar et al., 2008), het belang van lokale verbindingen (Jaarsma en Heijman, 2004; Jaarsma et al., 2004 en 2005) en de rol van recreatieverkeer in het ommeland (Jaarsma et al., 2007 en 2008; Van Loon et al., 2008). Dit mede tegen de achtergrond van recente ontwikkelingen zoals de al genoemde brochure 'De weg van de minste weerstand' en diverse publicaties over barrièrevorming vanuit het Fietsberaad ([www.fietsberaad.nl](http://www.fietsberaad.nl)).

De driedelige doelstelling van deze bijdrage wordt uitgewerkt in respectievelijk de hoofdstukken 2, 3 en 4. Daarna volgen discussie en conclusies in de hoofdstukken 5 en 6. Afsluitend worden in hoofdstuk 7 stellingen geponeerd.

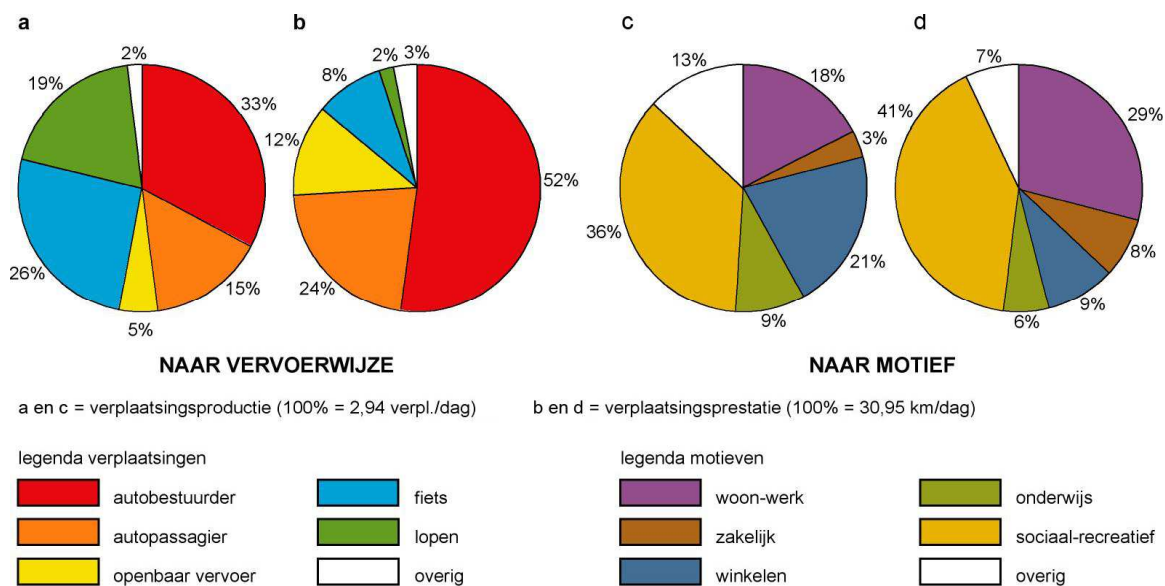
## **2. De rol van groene vervoerwijzen en niet-gebonden ritmotieven**

### **Beschikbare onderzoeken**

Deze bijdrage is gericht op activiteiten in de vrije tijd met groene vervoerwijzen. Onder dit laatste verstaan we alle verplaatsingen die te voet of op de fiets plaatsvinden. Basisgegevens hiervoor zijn te ontleen aan uiteenlopende statistische bronnen, elk met een eigen invalshoek en eigen indelingen. Voor de invalshoek 'mobiliteit' is er vanaf 2004 het Mobiliteits Onderzoek Nederland (MON), met aantallen verplaatsingen en afgelegde afstanden, gemiddeld per persoon per dag. Het laatst gepubliceerde jaar is 2008 (RWS, 2009). De omvang van de mobiliteit kan ook worden uitgedrukt in de daaraan bestede tijd. Dit wordt gemeten in het 5-jaarlijks tijdsbestedingsonderzoek (TBO) van het Sociaal en Cultureel Planbureau. Het laatste TBO is uitgevoerd in 2005 (Breedveld et al., 2006). Specifiek voor activiteiten in de vrije tijd, buiten de eigen woning en waarbij men minimaal één uur (inclusief reistijd) van huis is, is er het tweejaarlijkse Continu Vrijetijds Onderzoek (CVTO) van NBTC-NIPO Research. Het meest recente loopt van half mei 2008 tot half mei 2009.

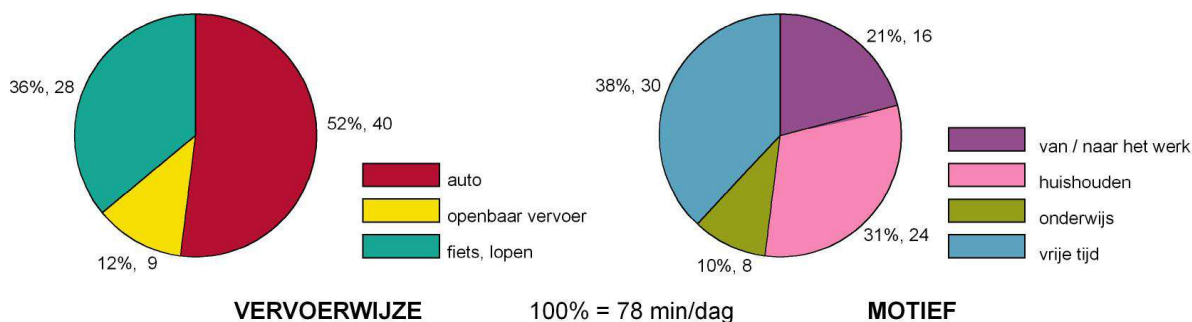
### **Onderzoeksresultaten**

Fietsers en voetgangers hebben een hoog aandeel in het aantal verplaatsingen: volgens het MON 2008 respectievelijk 26% en 19% (figuur 1). Het gaat daarbij om verplaatsingen over vrij korte afstanden, want het aandeel in de afgelegde kilometers is veel lager, respectievelijk 8% en 2%. Het ritmotief 'sociaal-recreatief' omvat 36% van de verplaatsingen en 41% van de afgelegde kilometers. Voor dit motief geldt dat ongeveer de helft van de verplaatsingen en ongeveer 10% van de afgelegde afstand te voet of per fiets wordt afgelegd. De verschillen van jaar tot jaar in de periode 2004-2008 zijn klein. Eerder concludeerde Harms (2006a en b) dat Nederlanders voor vrijetijdsdoeleinden ongeveer 8 keer per week onderweg zijn, waarbij een afstand van 12 kilometer wordt afgelegd. Bij de interpretatie van deze cijfers moet worden bedacht dat bij het MON de zogenaamde hoofdvervoerwijze wordt geregistreerd. Voetverplaatsingen als onderdeel van een ketenverplaatsing blijven daardoor buiten beeld.



Figuur 1: Aantal verplaatsingen per persoon per dag (a en c) en dagelijks afgelegde afstand (b en d) per vervoerwijze (links; a en b) en ritmotief (rechts; c en d). Bron: tabellen 7.1 en 7.4 in MON 2008 (RWS, 2009).

Wanneer de mobiliteit wordt uitgedrukt in daaraan bestede tijd, dan is voor 2005 de uitkomst 9,1 uur per week, dat is 78 minuten per dag. (In 1975 was dat nog maar 6,6 uur per week). In figuur 2 is die tijd nog onderverdeeld naar reismotief en vervoerwijze.



Figuur 2: Reisduur naar vervoerwijze (links) en motief (rechts); de getallen geven weer het aandeel in procenten en in minuten per persoon per dag. Bron: TBO 2005.

Interessant is de uitkomst dat de verplaatsingstijd voor vrijetijdsactiviteiten met 38% het grootste aandeel heeft. (Een vergelijkbaar aandeel werd gevonden voor de sociaal-recreatieve verplaatsingen in het MON, figuur 1c). Meer dan de helft van de verplaatsingstijd wordt doorgebracht in de auto, terwijl fietsen en lopen samen zijn goed voor 28 minuten per dag. Wanneer we focussen op de activiteiten, dan blijkt uit het TBO dat de Nederlander per week 44,7 uur vrije tijd ter beschikking heeft. Die - schaarse! - vrije tijd wordt gebruikt voor een breed scala aan activiteiten buiten de eigen woning. Dat laatste blijkt uit het CVTO 2008/2009. In dat jaar ondernamen Nederlanders 3,57 miljard van zulke activiteiten van minimaal één uur. Een kwart hiervan kan worden toegerekend aan buitenrecreatie, zoals wandelen, fietsen en autotochtjes maken. De frequentie van buitenrecreatie ligt hoog: bijna tweemaal per week. Wandelen en fietsen staan overigens al jaren hoog in de top 10, met 12% en 5% van het totaal. Het merendeel van de activiteiten per fiets of te voet begint thuis en speelt zich af binnen een afstand van 10 tot 15 km van de woning. Dat betekent, dat deze

verplaatsingen grotendeels plaatsvinden in de landelijke omgeving van de steden. Daarmee wordt de verwevenheid van stad en land in een metropolitane landschap nogmaals benadrukt (Jaarsma et al., 2007 en 2008; Van Loon et al., 2008).

Vanuit de recreant geredeneerd is hierbij sprake van één activiteit, die wordt ondernomen vanuit de woning. Maar voor de aan die activiteit gekoppelde verplaatsing is het relevant om verschil te maken tussen het deel binnen de bebouwde kom en het deel in het metropolitane buitengebied. Het eerstgenoemde deel van de verplaatsing moet twee keer worden 'overbrugd' binnen het stedelijke woongebied van de recreant, voorafgaand aan én volgend op het eigenlijke verplaatsingsdoel: wandelen of fietsen in het ommeland.

### **3. Inrichtingsvoorwaarden voor wandelen en fietsen in het ommeland**

Om de buitenactiviteiten als wandelen en fietsen te kunnen ondernemen in de eigen woonomgeving, dient aan twee inrichtingsvoorwaarden te worden voldaan: (1) een kwalitatief 'goede', niet te lange verbinding tussen stedelijke woonomgeving en het ommeland; (2) in het metropolitane ommeland een voldoende dicht netwerk van 'verkeersluwe' lokale wegen en fiets-/voet-/ruiterpaden voor het maken van ommetjes (Jaarsma et al., 2005).

Uitgaande van een beschikbare tijd voor de buitenactiviteit (inclusief verplaatsingstijd, conform het CVTO) van 1 à 2 uren, wordt daarbij ruwweg een afstand afgelegd tussen 4 en 10 km te voet. Afhankelijk van de grootte van de stad van herkomst, zal van die afstand ruwweg zo'n 2 tot 6 km te voet in het ommeland worden afgelegd. Dat betekent dat in bepaalde gevallen circa de helft van de recreatieve wandeling naar het buitengebied in stedelijk gebied plaatsvindt! Fietsers hebben een groter bereik. Hierdoor leggen zij binnen de beschikbare tijd gemiddeld een afstand af tussen de 12 en 25 km, waarvan ruwweg 10 tot 20 km in het ommeland.

In het kader van het rijksbeleid 'Groen in en om de Stad' hanteert men recreatiezones van 10 km rondom de steden. Vanuit de recreant gezien is het gewenst dat het stuk van de verplaatsing in het stedelijke herkomstgebied kort is ten opzichte van het stuk in het buitengebied. Naarmate het stuk in het stedelijk gebied langer is, wordt de aantrekkelijkheid van dat stuk van de route belangrijker. Dat is het geval voor grotere steden, maar ook wanneer er omwegen moeten worden gemaakt doordat barrières een directe toegang in de weg staan. 'Aantrekkelijkheid' omvat hierbij een breed scala van factoren, zoals voor fietsers en voetgangers geschikte wegen en paden, een afwisselende omgeving, een gevoel van (sociale) veiligheid, vlot over kunnen steken van verkeersaders, etcetera.

De eerste inrichtingsvoorwaarde is nodig om vanuit de stedelijke woonomgeving het metropolitane ommeland te bereiken. Daarvoor moeten stad en ommeland onderling goed verbonden zijn. Liefst met meerdere verbindingen die ook voor fietsers en wandelaars voldoende aantrekkelijk zijn, zodat verschillende routes gekozen kunnen worden. De Fietsersbond (2003) stelt dat er vanuit iedere wijk tenminste één aantrekkelijke route naar het buitengebied is, waarbij een maaswijdte van 500 meter als uitgangspunt dient voor kruisingen met infrastructuur aan de rand van de bebouwde kom. Jaarsma et al. (2005) benadrukken dat niet alleen stedelingen, maar ook inwoners van kernen in het landelijk gebied behoefte hebben aan uitloopmogelijkheden, die - zeker in agrarische gebieden - niet vanzelfsprekend aanwezig zijn.

De tweede inrichtingsvoorwaarde komt voort uit de wens van de recreant om, eenmaal aangekomen in het metropolitane ommeland, te kunnen beschikken over een netwerk om op aangename en afwisselende wijze invulling te geven aan de recreatieve tijdsbesteding. Dat netwerk kan bestaan uit specifieke voorzieningen (fiets-, voet- en ruiterspaden), maar ook uit erftoegangswegen. Vooral verkeersluwe erftoegangswegen in 60 km/h-zones kunnen heel

geschikt zijn voor recreatief medegebruik, ook al moet rekening gehouden worden met verkeer van aanwonenden en agrariërs. Het kunnen maken van ommetjes is daarbij verre te prefereren boven de noodzaak om voor de heen- en terugweg dezelfde route te gebruiken. De haalbaarheid daarvan zal in de praktijk sterk samenhangen met de wegdichtheid in het betreffende landschap: veengebieden kennen nu eenmaal een veel ijlere ontsluiting dan kleinschalige zandgebieden.



Speciale aandacht in het ommeland verdient de passeerbaarheid van eventuele barrières in het gebied, zoals verkeersaders, spoorwegen en kanalen. Het daarvoor gewenste aantal overgangen hangt samen met de snelheid van de weggebruiker, de maaswijdte van het netwerk en de afstand tot en de kwaliteit van de alternatieve overgang. In [www.recreatieenoverwegen.nl](http://www.recreatieenoverwegen.nl) (2004) is een schatting gemaakt van de tijdsduur van de omweg in een aantal situaties. Voor ommetjes zijn altijd tenminste twee kruisingen nodig. Om voor wandelaars een ommetje van één uur te faciliteren, mogen deze niet meer dan maximaal 1 tot 1½ km uit elkaar liggen. Wanneer dat toch het geval is, kunnen verzachtende maatregelen worden overwogen (Fietsersbond, 2003). Daarbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld de aanleg van bruggen of tunnels, maar ook aan specifieke kleinschalige doorsteekjes en aansluitingen voor langzaam verkeer. Voor de gewenste lengte van de netwerken geeft de Stichting Recreatie (1999) 'handreikingen'. Zo geldt voor recreatie in de stadsranden voor wandel- en fietsroutenetwerken met verbindingswegen een padlengte van circa 3,75 m per huishouden. In 'Zicht op Nederland Fietsland' worden 3 soorten recreatieve fietsvoorzieningen onderscheiden, elk met een eigen netwerk-opbouw: (1) rondrit; (2) regionale netwerken en (3) netwerk landelijke fietsroutes (LF-routes). Voor de regionale netwerken wordt tegenwoordig meestal het knooppuntensysteem toegepast, omdat dit (1) flexibeler is voor de gebruiker en (2) eenvoudiger te beheren (in vergelijking met bewegwijzerde lokale/regionale rondritten, zoals bijvoorbeeld de ANWB-fietsroutes). Een (wandel)padenpatroon of -route bestaat uit (1) lijnverbindingen, (2) knooppunten en (3) concentratiepunten, waarbij het aantal knooppunten en concentratiepunten en de ligging van de concentratiepunten t.o.v. de wandelroute, bepalend zijn voor de aard van dat padenpatroon. Elk element heeft een specifiek doel, door Diepen en Bakker (2002) uitgewerkt voor voetpaden, maar ook toepasbaar voor fietspaden. Een betrekkelijk nieuwe vorm van gebruik is dat als skater. Deze groep heeft inrichtingswensen die min of meer tussen die van de voetganger en de fietser liggen. Slabbekoorn et al. (2000) geven hiervan een overzicht.

#### **4. Recreatieve ommetjes: kansen en bedreigingen**

Helaas staan beide inrichtingsvoorwaarden om vanuit de stedelijke omgeving in het metropolitane ommeland recreatieve ommetjes te kunnen maken onder druk.

Ons stedelijk gebied is in de regel omgeven door grootschalige lijnvormige infrastructuur (hoofdwegen, spoorlijnen en kanalen) en industriële en commerciële zones. Deze bundels en zones vormen barrières die de toegankelijkheid van het metropolitane ommeland uit de stedelijke omgeving verminderen en soms zelfs onmogelijk maken. En wanneer ze eenmaal gepasseerd zijn, is hun versturende werking nog lang merkbaar. Daarnaast vindt stedelijke uitbreiding in de regel plaats aan de rand van bestaand stedelijk gebied. Voor de oudere stedelijke gebieden komt het buitengebied dan steeds verder weg te liggen. Daardoor gaat - bij een gelijk blijvende tijdsbesteding - het stuk van de route waar de belevingswaarde wordt beïnvloed door stedelijke bebouwing of infrastructuur een steeds groter deel van de totale verplaatsing beslaan. Tegenover deze bedreiging door verstedelijking staat ook een kans: door de toenemende verstedelijking ontstaat tegelijkertijd een toenemende behoefte aan beleving van het 'landelijk gebied', zoals onder meer blijkt uit allerlei tijdschriften en streekproducten die hierop inspelen. Daarmee stijgt ook de behoefte aan uitvalsmogelijkheden naar dat landelijk gebied, waarbij er extra kansen kunnen zijn wanneer er in het kader van mobiliteitsbeleid hoogwaardige interlokale fietsvoorzieningen worden gecreëerd tussen steden en omliggende dorpen.

In het metropolitane ommeland kan het recreatief medegebruik van de lokale wegen lijden onder toenemend gebruik door gemotoriseerd verkeer en/of aanpassingen aan dit netwerk. Enerzijds is dit het gevolg van autonome ontwikkelingen in het ommeland, waaronder de schaalvergroting in de landbouw (Rienks et al., 2009). Hoewel schaalvergroting vaak leidt tot vervlakking van het landschap (traditionele regionale verschillen verdwijnen), zit er aan deze bedreiging ook een kans. Niet alle agrariërs kiezen voor schaalvergroting. Zo biedt verbreding van het bedrijf met nieuwe diensten een ander perspectief, passend in de transitie van een agrarisch productielandschap naar een consumptielandschap. Denk hierbij onder andere aan een boerencamping, boerengolf, een winkel met streekproducten en zelfs 'koe-knuffelen' als therapie voor gestresste managers. Het draagvlak voor zulke voorzieningen wordt versterkt door recreanten uit de stad.

Anderzijds speelt in het metropolitane landschap ook de versnipperingsproblematiek (het gescheiden raken van eerder aaneengesloten gebieden, in het bijzonder door infrastructuurele barrières) een rol, en wel op twee wijzen. Het probleem treedt 'plotseling' op bij de aanleg van nieuwe rondwegen (Van Boggelen en Hendriks, 2009) en de constructie van grootschalige infrastructuur in het buitengebied, zoals de Hanzelijn en de HSL. In de praktijk krijgt versnippering dan vooral aandacht vanuit het gezichtspunt van de natuur, maar door het doorsnijden van lokale verbindingen bij die aanleg wordt evenzeer de recreant in het buitengebied getroffen. Voor de recreant kan het versnipperingsprobleem ook 'sluipend' optreden, bijvoorbeeld door het afsluiten van spoorwegovergangen (Jaarsma et al., 2004) of het wegvallen van veerverbindingen (Jaarsma en Heijman, 2004). Een ander voorbeeld is de aanpassing in het kader van Duurzaam Veilig van bestaande stroomwegen (Tijssen, 2007) en gebiedsontsluitingswegen (Simons en Jaarsma, 2007). In al die gevallen leidt dat tot minder mogelijkheden om die lijnvormige elementen te kruisen, waardoor eerder aaneengesloten gebieden sluipenderwijs minder goed verbonden en mogelijk zelfs geheel gescheiden raken (Simons, 2006). Maar ook aan deze bedreiging valt een kans te koppelen: waar het (her)verbinden van verbindingen voor de natuur al algemeen is geaccepteerd, ontstaat meer en meer oog voor mogelijkheden om daarbij ook de recreant 'mee te laten liften'. Ondanks tegenstand van sommige ecologen worden tegenwoordig steeds meer nieuwe ecoducten en dergelijke ook geschikt gemaakt voor medegebruik door fietsers en/of voetgangers.

Hoopgevend in dit verband is verder de afspraak tussen ProRail en de koepelorganisaties voor de belangen van voetgangers, fietsers en ruiters in het kader van het project 'Infrastructurele Barrièrevorming'. Daarin is een heldere procesgang vastgelegd voor het opheffen van overwegen. De koepelorganisaties stellen daarbij de recreatieve waarde vast en ProRail maakt een integrale risicoanalyse. Daarna volgt een toets door de Inspectie Verkeer en Waterstaat (Stichting Wandelplatform LAW, 2010). Door deze nieuwe werkwijze is het in principe niet langer mogelijk dat lokale overwegen 'zomaar' worden afgesloten.

## **5. Discussie**

De hoeveelheid vrije tijd (in 2005 vastgesteld op 44,7 uur per week) is de laatste 30 jaar afgenomen, doordat de bestede tijd aan werk en zorg toeneemt (Breedveld et al., 2006). Logischerwijs wil de Nederlander die schaarse vrije tijd zo goed mogelijk invullen. Mogelijkheden voor populaire activiteiten als wandelen en fietsen vanuit de woonomgeving zijn dan ook meer dan welkom. Bovendien past dit soort activiteiten uitstekend in het overheidsbeleid om groene vormen van vervoer te stimuleren en de noodzaak van autogebruik terug te dringen. De behoefte aan recreatie 'dichtbij' (in de directe woonomgeving, inclusief het aangrenzende buitengebied) wordt daarmee alleen maar belangrijker. Hierbij spelen twee dilemma's. Ten eerste het gegeven dat het buitengebied voor veel mensen steeds verder weg komt te liggen, door uitdijende steden met hun nieuwbouwwijken en bedrijventerreinen aan de rand van de stad. Ten tweede en volgend op het eerste, het gegeven dat de recreatieve druk op het aangrenzende buitengebied toeneemt. Gezien het gelijke afstandsbereik van de stedelingen, recreëren zij voornamelijk in hetzelfde deel van het buitengebied. Volgens onderzoek van het Wandelplatform zijn sinds 1980 niet minder dan 1350 gelijkvloerse spoorwegovergangen verdwenen (Project Recreatie & Overwegen, 2006). Deze sluipende ontwikkeling kan de mogelijkheden voor het maken van ommetjes ernstig beperken, zoals Jaarsma et al. (2004) laten zien voor de omgeving van Kasteel Groeneveld bij Baarn en voor het Achterhoekse Lielvelde. In de Brabantse stedendriehoek speelt hetzelfde (Jaarsma et al., 2005). Kernprobleem bij deze voorbeelden was een eenzijdige insteek, waarbij alleen de veiligheid van het spoorverkeer centraal stond. Gelukkig is inmiddels gekozen voor de bredere insteek vanuit het project 'Infrastructurele Barrièrevorming', waarbij de belangen van de recreatie ook een rol spelen. Infrastructuur gebruikt voor recreatieve doeleinden speelt een paradoxale rol: het stelt stedelingen in staat om te reizen naar en door attractieve landschappen, maar tegelijk beperkt het de mogelijkheden om van dat landschap te genieten. Nu is een paradox, in tegenstelling tot een probleem, per definitie onoplosbaar, simpelweg omdat twee verschillende zaken op dezelfde plek niet te verenigen zijn. Meer specifiek gaat deze paradox over verschillende verkeersstromen in het buitengebied, elk met eigen inrichtingswensen en elk met potentiële conflicten op plekken waar activiteitenpatronen (verkeersstromen) kruisen of samenvallen. Zulke conflicten zullen geaccepteerd moeten worden als 'fact of life', maar de uitdaging is om hier goed mee om te gaan. Daartoe wordt bepleit om netwerkontwerp en vormgeving van wegvakken te benaderen in een ruim kader, dat van de ruimtelijke ontwikkeling, in plaats van de (sub)sectorale insteek van verkeer en vervoer of verkeersveiligheid. Ruimtelijke ontwikkeling neemt ook andere belangen mee, zoals natuurbehoud, recreatie en toerisme en plattelandontwikkeling. Daardoor kunnen mogelijkheden worden gezocht voor een netwerkoptimalisatie als onderdeel van een integrale, ruimtelijke gebiedsontwikkeling (Jaarsma, 2010). Het concept van het rurale verblijfsgebied (Jaarsma, 1997) en een 'groene' herinrichting van de erftoegangswegen, zoals beschreven in het 'Beeldenboek Plattelandswegen' van CROW (Hauptmeijer et al., 2008), kunnen hierbij een belangrijke rol



spelen. Dit vergt overigens wel de bereidheid tot samenwerking. Denk daarbij aan interne samenwerking, zoals bijvoorbeeld binnen de eigen gemeente waar verschillende sectoren over de eigen ‘schotjes’ heen moeten kijken. Maar denk ook aan externe samenwerking, waarbij diverse organisaties elkaar opzoeken. Dit kan zowel op hetzelfde bestuursniveau (bijvoorbeeld tussen meerdere gemeenten, omdat de gewenste aanpak grensoverschrijdend moet zijn) als tussen verschillende bestuurslagen (afstemming gemeentebestuur op dat van de provincie). Door de bestuurlijke samenwerking kunnen ook probleemoplossingen op het geëigende schaalniveau gezocht worden. Verkeersdeelnemers hebben bij hun verplaatsing doorgaans weinig oog voor bestuurlijke grenzen, waardoor oplossingen op een te laag schaalniveau alleen maar suboptimaal kunnen zijn. De gang van zaken bij de rondweg om Erp is een treffend voorbeeld hiervan (Stobbelaar et al., 2008).

## **6. Conclusies**

Volgend op de driedelige doelstelling kunnen wij het volgende concluderen:

- Fietsen en wandelen zijn belangrijke activiteiten, blijkt uit mobiliteitsonderzoek (MON) en tijdbestedingsonderzoek (TBO). Dat geldt ook voor de vrije tijd (CVTO), waarin veel verplaatsingen worden gemaakt vanuit de stedelijke woonomgeving naar het metropolitaane ommeland, de landelijke omgeving van de steden.
- Zulke verplaatsingen worden deels binnen de stedelijke woonomgeving en deels in het ommeland gemaakt. Om dat mogelijk te maken, zijn voldoende, aantrekkelijke verbindingen tussen stad en land noodzakelijk. In het ommeland spelen verkeersluwe erfdoorgangswegen en (recreatieve) paden een cruciale rol.
- Uitdijende steden en nieuwe of gereconstrueerde lineaire verkeersinfrastructuur, zowel in de stadsrandzone als in het metropolitane ommeland, bedreigen de mogelijkheden voor het maken van ommetjes. Kansen liggen in een toenemende maatschappelijke behoefte aan ‘beleving van het buitengebied’ en in het ‘meeliften’ van de recreatie bij het maken en herstellen van verbindingen voor de natuur.

Om de kansen te benutten die het metropolitane ommeland biedt voor het uitoefenen van (dagelijkse) activiteiten in de vrije tijd met ‘groene’ vervoerwijzen, is - zowel technisch als beleidsmatig - meer aandacht nodig voor de inrichtingsvoorwaarden. Daarbij dient niet sectoraal, maar integraal te worden gedacht. Onze slotconclusie: de recreant mag niet vergeten worden bij de vaak sluipenderwijs optredende bedreigingen voor het struinen door zijn ‘achtertuin’!

## **7. Stellingen**

Om de recreant ook in de toekomst te kunnen laten struinen door zijn achtertuin, stellen wij:

1. De versnipperingsproblematiek in het ommeland dient te worden verbreed van (vooral) natuur naar natuur *en* recreant.
2. Bestaande ommetjes dienen beter beschermd te worden.
3. Creatief zoeken naar mogelijkheden om met ‘eenvoudige doorsteekjes’ extra mogelijkheden voor ommetjes te maken, vooral in gebieden waar nu weinig variatie is.
4. Bewustwording van het probleem onder bestuurders, beleidsmakers en technici.

## Referenties

- Boggelen, O. van, en R. Hendriks, 2009. Waardevolle fietsverbindingen zijn vaak weerloos. *Fietsverkeer* 22: 24-27.
- 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. SCP, Den Haag (67 pp).
- Diepen, M.B.S. en J.G. Bakker, 2002. Handboek wandelvoorzieningen. WIRO rapport 14
- Fietsberaad, 2010. Opheffen overwegen alleen na overleg met belangenorganisaties; [www.fietsberaad.nl](http://www.fietsberaad.nl).
- Fietsersbond, 2003. Analyse van het probleem van barrièrevorming. Brochure.
- 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.
- Hauptmeijer, W., R. van den Berg, R. Beunen, H. van Blerck, K. van Dam, C.F. Jaarsma en M. van Kelegom, 2008. Plattelandswegen mooi en veilig; een beeldenboek. CROW-publicatie 259. CROW, Ede (144 pp).
- 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., 2010. The future of rural mobility: necessity, affordability, and implementation of an integrated planning for rural road networks. 5<sup>th</sup> International Symposium Networks for Mobility, September 30 – October 1, Stuttgart, Germany.
- 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., W.J.M. Heijman en J.L.M. van der Voet, 2005. Lokale verbindingen: het handhaven waard! 13<sup>e</sup> Verkeerskundige werkdagen, bijdrage 4.2 (CROW, Ede; 11 pp).
- Jaarsma, C.F., M.J. Webster, F. Huis, E. Tuunter en M. van Loon, 2007. “Kom mee naar buiten ...”. ... een tijdsbesteding met perspectief! 14<sup>e</sup> Verkeerskundige Werkdagen. Paper B34 op CD.
- Jaarsma, C.F., M.J. Webster, E. Tuunter en M. van Loon, 2008. Recreatieverkeer in de verdrukking. *Verkeerskunde* 59 nr 2: 54-59.
- Loon, M. van, E. Tuunter, C.F. Jaarsma en M.J. Webster, 2008. Probleemoplossing door integratie van verkeerskunde en recreatiekunde. *Groen* 64 nr 4: 18-22.
- Project Recreatie & Overwegen, 2006. Als een ommetje een omweg wordt. Brochure Stichting Wandelplatform-LAW, Amersfoort.
- Recreatie en Overwegen, 2004. [www.recreatieenoverwegen.nl](http://www.recreatieenoverwegen.nl)
- Rienks, W.A., P. Galama, C.M.L. Hermans en C.F. Jaarsma, 2009. Opschaling van melkveehouderij: extra belasting van plattelandswegen. *Spil* 257-260 no. 2/3: 31-35.
- RWS (Rijkswaterstaat), 2009. Mobiliteitsonderzoek Nederland 2008. Tabellenboek.
- Simons, M.J.A., 2006. Voortaan omrijden naar de burens? De effecten van compartimentering op de bereikbaarheid binnen verblijfsgebieden in het metropolitane ommeland. Wageningen.
- Simons, M.J.A. en C.F. Jaarsma, 2007. Verandert de bereikbaarheid in het landelijk gebied voor autoverkeer door Duurzaam Veilig? 14<sup>e</sup> Verkeerskundige werkdagen. Paper B40 op CD (10 pp).
- Slabbekoorn, K., S. Minneboo en H. Apeldooren, 2000. Rollend over het platteland. *Verkeerskunde* 51 nr 4: 26-30.
- Stichting Recreatie, Kennis en Innovatiecentrum, 1999. Kwaliteiten van de recreatieve omgeving – handreikingen. Den Haag.
- Stichting Wandelplatform LAW, 2010. De weg van de minste weerstand; over infrastructurele barrières voor wandelaars, fietsers en ruiters.
- Stobbelaar, D.J., C.F. Jaarsma, H. Hoofwijk en M.J.A. Simons, 2008. Verkeer is als water. *ROMagazine* 25 nr 1/2: 34-37.
- Tijssen, B., 2007. Barrièrewerking N61 voor fietsers. Eindrapport voor de provincie Zeeland. Groen Licht Verkeersadviezen, Tilburg.