

Inzichten uit het programma:

The value of recreation: now, and in a completely different future 434-08-030

door Maarten Kroesen, TUD

Project 1: the value of recreational areas in metropolitan regions

Inzicht 1: De bereikbaarheid van recreatieve bestemmingen is bepalend in de vraag naar recreatie.

Toelichting

Een belangrijk wetenschappelijk inzicht dat naar voren komt in dit project is dat het gebruik van verschillende bestemmingen voor dagelijkse recreatie zoals groene omgevingen wordt beïnvloed door de bereikbaarheid van deze locaties (Gosens et al., 2012). In het algemeen kan gesteld worden dat de bereidheid om lange afstanden af te leggen voor (dagelijkse) recreatieve doeleinden laag is. Dit betekent dat er in de huidige situatie een latente vraag kan bestaan naar recreatieve activiteiten, die manifest wordt zodra de bereikbaarheid verbetert.

Aansluiting bij vorig onderzoek/literatuur

Het inzicht dat mensen slechts bereid zijn beperkte afstanden af te leggen voor recreatie sluit goed aan bij het beeld dat mobiliteitsmonitoren laten zien. Deze tonen aan dat mensen voor dagelijkse recreatie slechts beperkte afstanden afleggen. Zo ligt bij 75% van de ritten met een sociaal-recreatief doel de reisafstand onder de 4,8 kilometer (MON, 2010). Deze afstand ligt nog lager als het reisdoel toeren of wandelen is. Dan ligt bij 75% van de ritten de reisafstand onder de 4 kilometer (MON, 2010).¹ Oftewel, het merendeel van de mensen recreëert op plekken dichtbij huis.

Dat mensen vooral behoefte hebben aan recreatiemogelijkheden en groenvoorzieningen dichtbij huis blijkt ook uit ander wetenschappelijk onderzoek. Zo dragen groenvoorzieningen in de directe woonomgeving sterk bij aan het welzijn van mensen. Maas et al. (2006) tonen bijvoorbeeld aan dat de hoeveelheid groen in een straal van 1 tot 3 kilometer rond de woning een sterke relatie heeft met de (zelf gerapporteerde) gezondheid. Van mensen in gebieden waar 90% van de omgeving groen is geeft slechts 10% aan dat zij zich ongezond voelen. Dit percentage loopt op tot 15.5% in gebieden waar slechts 10% van de omgeving groen is. Gegeven het grote aantal factoren dat van invloed op de gezondheid kan dit als een sterk effect worden geclassificeerd.

¹ In deze reisafstand zit grote spreiding, aangezien twee zeer verschillende reisdoelen (toeren en wandelen) hier in het MON zijn samengenomen.

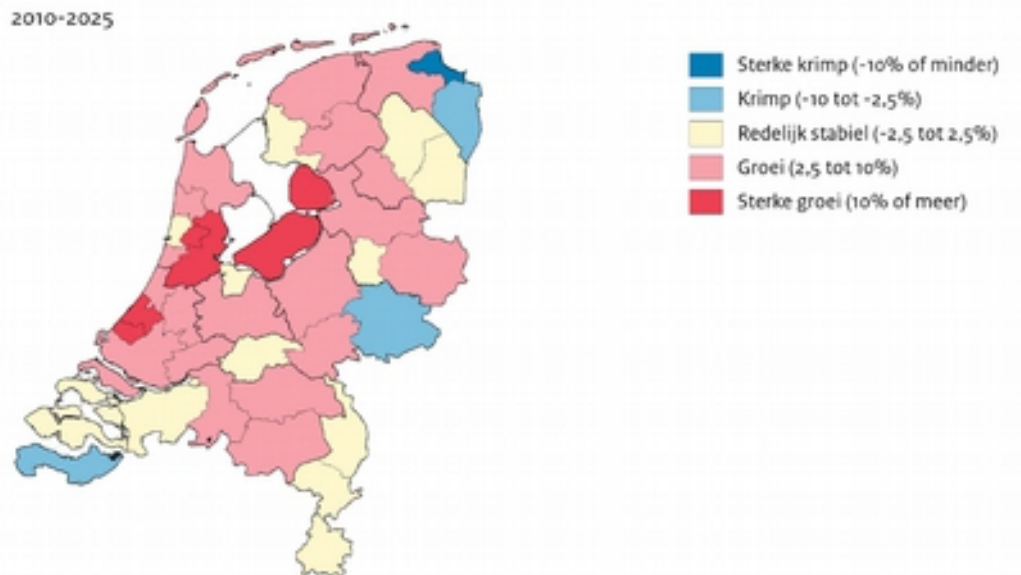
Relatie tot beleid

Hoe verhouden deze inzichten zich tot de beleids- en planningscontext in de Randstad? Nederland kent vanaf de tweede wereldoorlog een sterk gecentraliseerd planningsregime. Om aan de sterke woningvraag te voldoen (met name in de Randstad) richt het beleid zich vanaf de jaren 80 op compacte stedelijke ontwikkeling. Uit vrees dat het gehele Randstad in één stedelijke regio zou veranderen moest het zogenaamde ‘Groene Hart’ open blijven en ontwikkeling geconcentreerd worden op de (denkbeeldige) ring die de vier grote steden verbindt. Een belangrijk argument in dit verhaal was dat het Groene Hart een soort parkfunctie heeft voor de inwoners van de Randstad (Van Eeten and Roe, 2000). Recentelijk is ook veel in deze functie geïnvesteerd door de provinciale overheden in de Randstad (Zuid-Holland, Noord-Holland en Utrecht) (Stuurgroep Het Groene Hart, 2011).

Hoewel compacte bouw en binnenstedelijke ontwikkeling gepaard gaat met algemeen erkende voordelen als minder energieverbruik en kortere reisafstanden, laat recent onderzoek ook zien dat dit ten koste kan gaan van de hoeveelheid groen in de stedelijke omgeving. Zo heeft beleid gericht op stedelijke verdichting in Engeland ervoor gezorgd dat de hoeveelheid groene ruimte in Engelse steden is afgenomen (Dallimer et al., 2011). Onderzoek van Fuller en Gaston (2009) onder 386 Europese steden laat zien dat er een algemene negatieve relatie bestaat tussen de bevolkingsdichtheid en de *per capita* beschikbare groene ruimte. Hoewel een belangrijk argument in het verdichtingsbeleid is om de open ruimte te behouden (bijvoorbeeld voor recreatiedoeleinden), kan gesteld worden dat het de recreatiemogelijkheden op korte afstand juist heeft verminderd.

Als dit gegeven wordt gecombineerd met het inzicht dat mensen vooral op korte afstanden van huis wensen te recreëren, kan geconcludeerd en geadviseerd worden dat de prioriteit moet liggen bij het behoud en de ontwikkeling van groenvoorzieningen binnen en dichtbij de stedelijke omgeving. Voor de Randstedeling vormt niet zozeer het Groene Hart de uitvalbasis voor recreatieve activiteiten, maar juist de recreatiemogelijkheden op korte afstand in en rond de steden. Dit wordt ook ondersteund door woonbehoefte onderzoek wat laat zien dat inwoners van VINEX wijken in de Randstad (die vaak omringd worden door stedelijk gebied) over het algemeen tevreden zijn met hun woonomgeving, maar gemiddeld (erg) ontevreden met de hoeveelheid groen (Van Dam et al., 2005).

Met oog op de toekomst kan daarnaast verwacht worden dat de kloof tussen de vraag en het aanbod van recreatievoorzieningen dichtbij steden zal groeien. Zo stelt het Kabinet geen middelen meer beschikbaar voor het Recreatie om de Stad (RodS) programma dat juist gericht was op recreatief (groen)aanbod dichtbij de (grote) steden in de Randstad. Daarnaast is een extra risico dat het primaat voor ruimtelijke ontwikkeling bij lagere overheden komt te liggen (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012). Aangezien gemeenten zich vooral richten op de ontwikkeling van woningen en bedrijventerreinen bestaat het gevaar dat het huidige recreatief aanbod rond de steden verder onder druk komt te staan. Als laatst kan er een (sterke) toename verwacht worden in de vraag naar recreatieve bestemmingen als gevolg van de groei van de bevolking die met name geconcentreerd is in de Randstad (zie Figuur 1).



Figuur 1. Bevolkingsontwikkeling per COROP-gebied
Bron: De Jong en Van Duin (2011)

Inzicht 2: Mensen met niet-westerse achtergrond hebben vooral behoefte aan gemeenteparken, ouderen hebben vooral behoefte aan bos- en natuurgebieden.

Toelichting

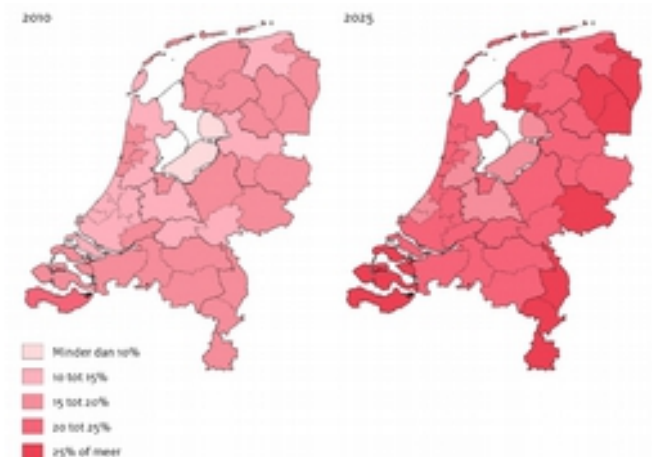
Een tweede inzicht dat naar voren komt in dit project is dat oudere mensen en mensen met een niet-westerse achtergrond vooral behoefte hebben aan gemeenteparken in tegenstelling tot andere recreatieve bestemmingen zoals watergebieden, agrarische gebieden en de bebouwde omgeving (Gosens et al., 2012). Daarnaast hebben ouderen ook meer behoefte om te recreëren in bos- en natuurgebieden (Gosens et al., 2012).

Aansluiting bij vorig onderzoek/literatuur

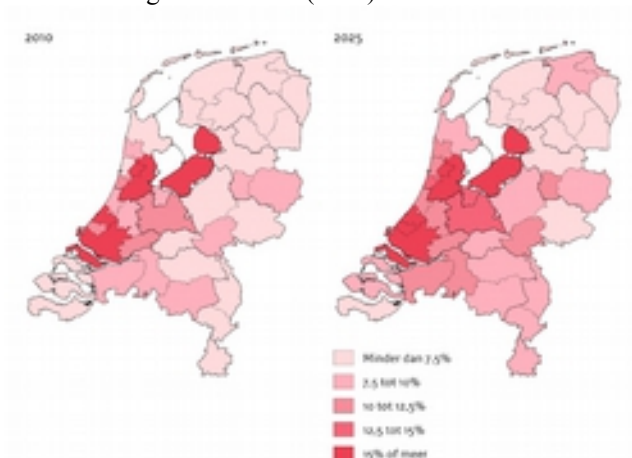
Dit inzicht is in lijn met eerder onderzoek van de Universiteit van Wageningen (Goossen et al., 2010), wat laat aantoonen dat parkbezoek met name populair is onder allochtonen. Goossen et al. (2010) verklaren deze bevinding door te speculeren dat allochtone jongeren vaak geen andere vormen van recreatiegedrag (dan parkbezoek) van huis uit hebben meegekregen. Daarnaast concluderen ook Goossen et al. (2010) dat ouderen meer behoefte om te recreëren in bos- en natuurgebieden.

Vertaald naar de toekomst betekent dit dat er een sterke stijging in de vraag naar parkbezoek en het bezoek van bos- en natuurgebieden verwacht kan worden. Zo zal het percentage van de bevolking van 60 jaar of ouder stijgen van 22,7% (in de huidige situatie) naar 28,4% in 2025 (CBS, 2012). Daarnaast zal ook de groep niet-westerse allochtonen sterk toenemen, van 1,9 miljoen in 2010 naar 2,4 miljoen in 2025 (De Jong en Van Duin, 2011). Indien de regionale verschillen in deze ontwikkelingen in

ogenschouw worden genomen kan geconcludeerd worden dat de behoefte aan bos- en natuurgebieden vooral in gebieden buiten de Randstad zal toenemen (Figuur 2) en de behoefte aan stadsparken juist binnen de Randstad (Figuur 3), waar respectievelijk de grootste toename zal zijn in het aandeel ouderen en allochtonen.



Figuur 2. Aandeel inwoners 65 jaar of ouder per COROP-gebied
Bron: De Jong en Van Duin (2011)



Figuur 3. Aandeel niet-westerse allochtonen per COROP-gebied
Bron: De Jong en Van Duin (2011)

Relatie tot beleid

Gerelateerd aan beleid betekent dit dat de vraag naar gemeenteparken vooral zal toenemen in de Randstad en de vraag naar bos- en natuurgebieden vooral in de gebieden buiten de Randstad. Het verdient dus de aanbeveling om dergelijke bestemmingen te behouden en/of verder te ontwikkelen. Let wel dat het hier gaat om een relatieve verschuiving in de vraag. Uiteindelijk is de absolute vraag voor recreatieve activiteiten (per oppervlakte eenheid) veel groter in de Randstad.

Project 2: Recreation and space: dynamics of agenda formation and execution

Inzicht 3: jongeren laten zich in hun vakantiekeuze vooral leiden door de prijs van bestemmingen.

Toelichting

Een belangrijk inzicht dat in dit project naar voren komt is dat jongeren de prijs het sterkste laten meewegen in de keuze voor een bepaalde vakantie (Grigolon et al., 2012). De vakantiebestemming zelf speelt een veel kleinere rol. Jongeren vliegen vaak dus niet bewust naar een bepaalde bestemming maar laten zich vooral leiden door de prijs van een vliegticket.

Relatie tot beleid

Dit inzicht is belangrijk voor Europees beleid dat gericht is op het terugdringen van de CO₂ uitstoot van de (internationale) luchtvaart. Vanaf januari 2012 valt de Europese luchtvaart namelijk ook onder het Europese emissiehandelssysteem (EU ETS). Het doel van dit systeem is om de externe kosten van de luchtvaart (m.n. de CO₂ uitstoot) te internaliseren in de prijs om zo de vraag te verminderen. Het aandeel van de luchtvaart in de totale CO₂ uitstoot (circa 3% Gössling en Peeters, 2007) zal in de toekomst waarschijnlijk stijgen, omdat de verwachte efficiëntiewinst door technologie verbeteringen niet voldoende zal zijn om de verwachte stijging in de vraag te compenseren (Lee et al., 2009). Zo is in het verleden de totale uitstoot van broeikasgassen in de EU gedaald is met 5,3% tussen 1990 en 2003, maar is de aan luchtvaart gerelateerde CO₂ uitstoot met 73% is gestegen.

Aangezien de bestemming niet leidend is in de vakantiekeuze zal de toename in prijs van vliegen (die evenredig is aan de afstand) waarschijnlijk leiden tot de keuze voor (goedkopere) bestemmingen dichterbij huis. Oftewel, de grote prijsgevoeligheid zorgt er waarschijnlijk voor dat het ETS systeem het gewenste gedragseffect zal hebben. Omdat het intrinsieke nut van de vakantiebestemming zelf relatief klein is, kan daarnaast beredeneerd worden dat het nutsverlies bij dergelijke gedragsveranderingen ook relatief klein zal zijn. Deze conclusie wordt bestendigd door onderzoek van Nawijn en Peeters (2010) wat aantoont dat de totale reisafstand van de gekozen vakantiebestemmingen geen significant effect heeft op het welzijn van mensen. Oftewel, mensen die verre reizen maken zijn uiteindelijk niet gelukkiger dan mensen die dichterbij huis blijven.

Onderzoek van Holden en Norland (2005) is in deze ook interessant. Dit onderzoek laat zien dat mensen die in gebieden wonen met een hoge woondichtheid meer vliegen dan mensen die in gebieden wonen met lagere woondichtheden. Eén van de verklaringen voor dit verband is de compensatiehypothese; mensen die in hun dagelijks geen of weinig toegang hebben tot een tuin en/of lokaal groen dit zullen compenseren in hun reisgedrag tijdens hun vrije tijd. Zo vinden Holden en Norland (2005) dat mensen zonder een tuin meer met zowel de auto als het vliegtuig reizen in hun vrije dan mensen met een tuin. Omgekeerd suggereert dit dat het vergroten van het lokale groenaanbod ervoor kan zorgen dat er minder behoefte is aan het bezoeken van bestemmingen op langere afstand.

Dit kan dus een belangrijke compensatiemaatregel vormen indien de transportkosten in de toekomst verder zullen stijgen (met name van vliegen).

Samenvattend kan gesteld worden dat, gegeven de vastgestelde prijsgevoeligheid, het ETS EU systeem waarschijnlijk het gewenste effect zal hebben, zonder dat dit tot een sterk nutsverlies leidt.

Project 3: Traveller response to unconventional trends

Inzicht 4: Substantiële veranderingen (oliecrisis, 9/11, ICT innovaties) hebben vaak (korte termijn) directe effecten die de transportvraag verminderen, maar (lange termijn) indirecte effecten die de transportvraag weer vergroten (vaak groter dan het directe negatieve effect).

Toelichting

De directe effecten van gebeurtenissen en ontwikkelingen die een sterke invloed hebben op transport leiden vaak tot een daling van de transportvraag op korte termijn maar een stijging op de lange termijn. Zo leidden de oliecrisis in de jaren 70 tot een sterke afname in de transportvraag, maar vormden zij ook een sterke prikkel voor de ontwikkeling van meer efficiënte autotechnologie. Hierdoor daalde de transportkosten, waardoor de vraag op de lange termijn weer steeg.

Ook bij de terroristische aanslagen van 9/11 is een dergelijk indirect effect aanwezig. Deze aanslag zorgde voor een sterke daling in het aantal vluchten, maar zorgde indirect - door het aangescherpte beveiligingsregime - voor een groter vertrouwen in de luchtvaart, waardoor de vraag op de lange termijn weer sterker toenam dan verwacht.

Een laatste voorbeeld is de toepassing van ICT binnen transport. Hoewel studies laten zien dat een deel van de transportvraag vervalt door ICT mogelijkheden, worden deze winsten op andere gebieden teniet gedaan. Zo is aangetoond dat mensen die thuiswerken meer gaan reizen voor recreatieve doeleinden. Er treedt dus compensatie op waardoor het directe effect wordt uitgebalanceerd tegen het indirecte effect.

Relatie tot beleid

Ten aanzien van beleid is een belangrijke implicatie dat bij de inschatting van effecten van toekomstige technologische ontwikkelingen zowel directe als indirecte effecten dienen te worden beschouwd. Een voorbeeld is de elektrische fiets, welke niet leidt tot minder CO₂ uitstoot, aangezien deze vaak wordt aangeschaft als substituuat voor de normale fiets. Op eenzelfde wijze zou het niet raar zijn om te verwachten dat ook de elektrische auto, als korte afstand vervoermiddel, gebruikt zal gaan worden als substituuat voor de fiets. De milieuwinst zal dan erg tegen kunnen vallen.

Referenties

- CBS (2012). *Regionale prognose bevolkingsopbouw; 2007-2025*. CBS Statline.
- Dallimer, M., Tang, Z. Y., Bibby, P. R., Brindley, P., Gaston, K. J., and Davies, Z. G. (2011) Temporal changes in greenspace in a highly urbanized region. *Biology Letters*, 7, pp. 763-766.
- De Jong, A., and Van Duin, C. (2011). *Regionale bevolkings- en huishoudensprognose 2011-2040: sterke regionale contrasten*: Centraal Bureau voor Statistiek (CBS) en Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).
- Fuller, R. A., and Gaston, K. J. (2009) The scaling of green space coverage in European cities. *Biology Letters*, 5, pp. 352-355.
- Goossen, M., Henkens, R., and Woltjer, I. (2010). *Behoeftte vrijetijdsvoorzieningen in en om de stad, inrichtingsconcepten en kwaliteitsnormen*. Wageningen: Wageningen UR.
- Gosens, T., Rietveld, P., and Rouwendaal, J. (2012) The allocation of time for outdoor recreation in open space: an application of the Kuhn-Tucker demand system. *working paper*.
- Gössling, S., and Peeters, P. (2007) 'It does not harm the environment!' An analysis of industry discourses on tourism, air travel and the environment. *Journal of Sustainable Tourism*, 15, pp. 402-417.
- Grigolon, A. B., Kemperman, A. D. A. M., and Timmermans, H. J. P. (2012) The influence of low-fare airlines on vacation choices of students: Results of a stated portfolio choice experiment. *Tourism Management*, 33, pp. 1174-1184.
- Holden, E., and Norland, I. T. (2005) Three challenges for the compact city as a sustainable urban form: Household consumption of energy and transport in eight residential areas in the greater Oslo region. *Urban Studies*, 42, pp. 2145-2166.
- Lee, D. S., Fahey, D. W., Forster, P. M., Newton, P. J., Wit, R. C. N., Lim, L. L., Owen, B., and Sausen, R. (2009) Aviation and global climate change in the 21st century. *Atmospheric Environment*, 43, pp. 3520-3537.
- Maas, J., Verheij, R. A., Groenewegen, P. P., de Vries, S., and Spreeuwenberg, P. (2006) Green space, urbanity, and health: how strong is the relation? *Journal of Epidemiology and Community Health*, 60, pp. 587-592.
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2012) *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*. Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig.
- MON. (2010). *Mobiliteitsonderzoek Nederland*: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.
- Nawijn, J., and Peeters, P. M. (2010) Travelling 'green': Is tourists' happiness at stake? *Current Issues in Tourism*, 13, pp. 381-392.
- Stuurgroep Het Groene Hart (2011). *Het Groene Hart - Herijking van het Uitvoeringsprogramma Groene Hart 2007 - 2013*.
- Van Dam, F., Bijlsma, L., Van Leeuwen, M., and Pálsdóttir, H. L. (2005). *De LandStad: Landelijk wonen in de netwerkstad*. Den Haag: Ruimtelijk Planbureau
- Van Eeten, M., and Roe, E. (2000) When fiction conveys truth and authority - The Netherlands Green Heart planning controversy. *Journal of the American Planning Association*, 66, pp. 58-67.