

Sociaal en toeristisch-recreatief verkeer in Noord-Brabant: “fun” of file?

Deel A (antwoorden)

**Samenvatting van een inventarisatie van bestaande kennis op
het gebied van vrijetijdsverkeer, inclusief antwoorden op
de kennisvragen van de provincie Noord-Brabant en de
conclusies en aanbevelingen voor het provinciaal beleid**

colofon

©Stichting Recreatie, Maart, 2001

Auteur: Ir. M. van Middelkoop

Projectleider: Ir. J. J.E.J. Klüppel

In opdracht van: Provincie Noord-Brabant, Dienst Waterstaat, Milieu en Vervoer

Uitgever: Stichting Recreatie, Kennis- en Innovatiecentrum

Raamweg 19

2596 HL Den Haag

telefoon 070-427 54 54

fax 070-427 54 13

e-mail secretariaat@kicrecreatie.agro.nl

website: www.stichtingrecreatie.nl

INHOUDSOPGAVE

VOORWOORD	5
LEESWIJZER	7
SAMENVATTING, CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	9
Inleiding	9
Wat is vrijetijdsverkeer?	9
Welke problemen veroorzaakt vrijetijdsverkeer?	9
Welke factoren bepalen de vervoermiddelkeuzes in de vrije tijd?	11
Waar hebben we het over in de provincie Noord-Brabant?	11
Welke kennis is er m.b.t. de verschillende verplaatsingsmotieven?	13
Wat kunnen we verwachten in de toekomst?	17
Hoe kan vrijetijdsmobiliteit beïnvloed worden?	19
De rol van de provincie Noord-Brabant	21
Tot slot: hoe nu verder?	22
KENNISVRAGEN	23
Is vrijetijdsmobiliteit een probleem, en zo ja waarom?	23
Wat zijn de wensen, behoeften en belangen van individuele reizigers? En: Wat zijn de activiteiten naar frequentie, timing en motief?	23
Welke motieven in het sociaal en toeristisch recreatief verkeer genereren veel autokilometers? Geldt dit ook voor de toekomst?	24
Welke positieve en negatieve ontwikkelingen in het volume en de verdeling van het sociaal-recreatief verkeer kunnen wij verwachten op basis van voorspelde maatschappelijke en demografische ontwikkelingen?	25
Welke maatregelen zijn denkbaar om het sociaal en toeristisch-recreatief verkeer te beïnvloeden? Welke effecten kunnen van deze maatregelen verwacht worden? En hoe groot is het draagvlak ervoor?	25
Welke kwantificeerbare doelstellingen zijn haalbaar?	26
Is er behoefte aan beleid dat zich specifiek richt op sociaal en toeristisch-recreatief verkeer, of zijn algemene verkeers- en vervoersmaatregelen voldoende?	27
Zijn er verschillen in de modal split tussen verplaatsingen van de eigen bevolking en vrijetijdsverkeer dat van buitenaf de provincie binnenkomt. En moeten er voor deze verplaatsingen verschillende maatregelen ontwikkeld worden?	27
In hoeverre komen vrijetijdsbezoeken voor in verplaatsingsketens (of is er sprake van enkelvoudige bestemmingen)? En hoe is de modal split van complexe verplaatsingsketens te beïnvloeden?	28
Hoe is de bezettingsgraad van autoritten met sociaal en toeristisch-recreatieve motieven? En zou deze bezettingsgraad verhoogd kunnen worden om het aantal autokilometers in de vrije tijd terug te dringen?	28
Welke rol speelt actuele informatie over bereikbaarheid in de vervoermiddelkeuze?	28
Welke rol kan de provincie Noord-Brabant spelen op het gebied van vrijetijdsverkeer, en in hoeverre is de provincie afhankelijk van andere overheden en/of particuliere organisaties?	29

VOORWOORD

In Nederland wordt meer dan 50% van alle autokilometers gereden in de vrije tijd. Of we nu oma bezoeken, op vakantie gaan of een dag in een pretpark doorbrengen, de Nederlander kiest meestal voor de auto om zijn of haar vrijetijdsbestemming te bereiken. Zelfs als we op weg gaan naar het sportpark voor de broodnodige beweging, dan blijken we vaak voor de auto te kiezen “omdat het regent”, “omdat de weg ernaar toe zo eng is” of gewoon “omdat we dat zo gewend zijn”.

Deze mobiliteit in de vrije tijd, en met name de automobilititeit, veroorzaakt serieuze problemen: uitstoot van schadelijke stoffen, stank- en geluidsoverlast, vertragingen door files, slechte bereikbaarheid van attracties en voorzieningen, onveilige verkeerssituaties. Kortom, een flinke aanslag op de leefbaarheid! Bovendien, waar op dit moment nog geen problemen zijn rondom vrijetijdsverkeer, kunnen die in de nabij toekomst wel optreden. Door de vergrijzing immers zal er een verschuiving op gaan treden van woon-werk en zakelijk verkeer naar vrijetijdsverkeer. Daarnaast worden mensen steeds uithuiziger in hun vrije tijd, stijgt het rijbewijs- en autobezit en dreigen de afstanden tussen herkomstgebieden en bestemmingen groter te worden door bijvoorbeeld de concentratie van voorzieningen.

De provincie Noord-Brabant neemt vrijetijdsverkeer serieus en wil beleid ontwikkelen om de modal split van vrijetijdsverkeer te beïnvloeden ten gunste van meer milieuvriendelijke vervoersmiddelen. Aangezien er de laatste 10 à 15 jaar al veel over dit onderwerp is geschreven en gezegd, is allereerst een inventarisatie gemaakt van de bestaande kennis. Deze inventarisatie is gebaseerd op literatuurstudie en interviews en is uitgevoerd door de Stichting Recreatie, Kennis- en Innovatiecentrum. Het nu voorliggende document is daarvan het resultaat.

Dit onderzoek werd vanuit de provincie Noord-Brabant begeleid door een projectteam bestaande uit de volgende leden:

- dhr. Drs. A.H.C.H. Brok/Milieu
- mvr. Drs. C.A. Janssen-Wilbers/Monitoring
- dhr. Drs. G. Hoek/Economische zaken, toerisme
- dhr. J.L. Beekman/Ruimtelijke Ordening
- mvr. Drs. J.Y. de Jong/Mobiliteitsbeleid
- mvr. Ing. L.A.W. de Klein/Verkeer, Fiets Advies Team

Daarnaast waren er agendaleden:

- dhr. Drs. A. Jenniskens/Mobiliteitsbeleid, Gebiedsgerichte Aanpak
- dhr. A.J. van Liempt/Verkeersveiligheid
- dhr. Drs. J.W. Stad/Ontgroening en Vergrijzing
- dhr. Drs. K. Schipperheijn/Personenvervoer voor morgen
- dhr. Ing. R.A.M. van Dijk/ Natuur

Gedelegeerd opdrachtgever was Mw. H. van Oosterhout-de Bok, projectleider Sociaal en Toeristisch-Recreatief bij de verkeer afdeling Verkeer en Vervoer van de provincie Noord-Brabant.

Wij danken alle betrokkenen voor hun bijdragen en hopen met deze inventarisatie voldoende aanknopingspunten te geven voor de ontwikkeling van beleid op het gebied van vrijetijdsverkeer in de Provincie Noord-Brabant.

Ir. J.E.J. Klüppel
projectleider

LEESWIJZER

Het onderzoek “Sociaal en toeristisch-recreatief verkeer in Noord-Brabant” bestond uit twee delen: (1) een inventarisatie van de bestaande kennis op het gebied van vrijetijdsverkeer; en (2) de beantwoording van de kennisvragen van de provincie Noord-Brabant ten aanzien van vrijetijdsverkeer, inclusief conclusies en aanbevelingen voor het beleid van de provincie.

De rapportage van dit onderzoek bestaat ook uit twee delen. Het hoofdrapport, **deel A (antwoorden)**, geeft een uitgebreide samenvatting van de inventarisatie van de bestaande kennis op het gebied van vrijetijdsverkeer. Op basis van deze samenvatting worden diverse conclusies en aanbevelingen geformuleerd die relevant zijn voor het beleid van de provincie Noord-Brabant. Daarnaast wordt beknopt antwoord gegeven op de kennisvragen van de provincie.

Voor meer achtergrondinformatie kan de geïnteresseerde lezer terecht in het **basisdocument (deel B)** dat een uitgebreid overzicht biedt van de kennisinventarisatie. Het basisdocument bevat de volgende onderwerpen:

Allereerst wordt in **inleidende hoofdstuk** ingegaan op de achtergronden van dit onderzoek, het **beleidskader** voor vrijetijdsverkeer in de provincie Noord-Brabant. Tot slot wordt een definiëring van de belangrijkste **begrippen** op het gebied van vrijetijdsverkeer gegeven.

Het **tweede hoofdstuk** gaat in op de huidige **omvang van de mobiliteit** - zowel in de vrije tijd als voor zakelijk verkeer, en zowel voor Nederland als meer specifiek voor de provincie Noord-Brabant. Dit tweede hoofdstuk gaat ook in op de **problemen** die met de (huidige omvang van) de (auto-) mobiliteit in de vrije tijd samenhangen.

Hoofdstuk 3 geeft informatie weer met betrekking tot **vervoermiddelkeuzes** in de vrije tijd. Hierin komen vragen aan de orde als: “Hoe verloopt het vervoermiddelkeuzeproces?”, “Welke criteria zijn belangrijk in de vervoermiddelkeuze?”, en “Welke relatie bestaat er tussen persoonskenmerken en activiteiten en vervoermiddelkeuzes?”.

Hoofdstuk 4 gaat vervolgens in op de **omvang** en de **modaliteiten** van mobiliteit **per verplaatsingsmotief**. Hierbij wordt ingegaan op vervoermiddelkeuzes voor dagtochten, voor vakanties, voor sociale verplaatsingen en voor vrijetijdsverplaatsingen als onderdeel van dagelijkse activiteitenpatronen. Waar mogelijk wordt in dit hoofdstuk (voor wat betreft het cijfermateriaal) ingegaan op de situatie in de provincie Noord-Brabant.

In **hoofdstuk 5** wordt gekeken naar de te **verwachten ontwikkelingen** op het gebied van vrijetijdsverkeer. Hierbij wordt wederom onderscheid gemaakt tussen dagrecreatieve, sociale en vakantieverplaatsingen.

Hoofdstuk 6, tot slot, besteedt aandacht aan de mogelijke **oplossingen** die ingezet kunnen worden om de automobilititeit terug te dringen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen maatregelen om het autogebruik minder aantrekkelijk te maken, maatregelen om alternatieven voor de auto te stimuleren en meer algemene en/of ondersteunende maatregelen zoals communicatie, monitoring en ruimtelijke ordening.

SAMENVATTING, CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Inleiding

In opdracht van de provincie Noord-Brabant, Dienst Waterstaat, Milieu en Vervoer heeft de Stichting Recreatie, Kennis- en Innovatiecentrum een inventarisatie gemaakt van de bestaande kennis op het gebied van vrijetijdsverkeer. Het primaire doel van deze inventarisatie is het opstellen van een **basisdocument** dat gebruikt kan worden bij het opstellen van provinciale beleid ten aanzien van vrijetijdsverkeer. In het kader van dit beleidsproces heeft de provincie ook een aantal kennisvragen opgesteld. Het secundaire doel van deze inventarisatie is dan ook de beantwoording van deze **kennisvragen**. Dit rapport is tot stand gekomen door middel van literatuuronderzoek en enkele interviews.

De belangrijkste conclusies en aanbevelingen van de inventarisatie zijn in kaders weergegeven. Hierbij zijn de belangrijkste conclusies in kleurloze kaders geplaatst, en zijn de aanbevelingen voor de provincie in grijze kaders te vinden. De kennisvragen van de provincie worden in het tweede hoofdstuk van dit deel beantwoord (niet expliciet in deze samenvatting weergegeven).

Wat is vrijetijdsverkeer?

Onder vrijetijdsverkeer wordt alle verkeer verstaan dat gegenereerd wordt door activiteiten die niet nodig zijn om het dagelijks bestaan te garanderen. Daaronder vallen alle verplaatsingen met sociale en/of toeristisch-recreatieve motieven zoals dagrecreatieve uitstapjes, vakanties, visite en logeren. Vrijetijdsverkeer wordt in dit rapport synoniem gesteld aan “**sociaal en toeristisch-recreatief verkeer**”. Naast de genoemde verplaatsingsmotieven wordt in dit rapport ook nog aandacht besteed aan vrijetijdsverplaatsingen in ketens.

Beleidsvelden die raken aan het onderwerp vrijetijdsverkeer zijn: verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening en milieu, economische zaken, recreatie en toerisme en volksgezondheid en sport.

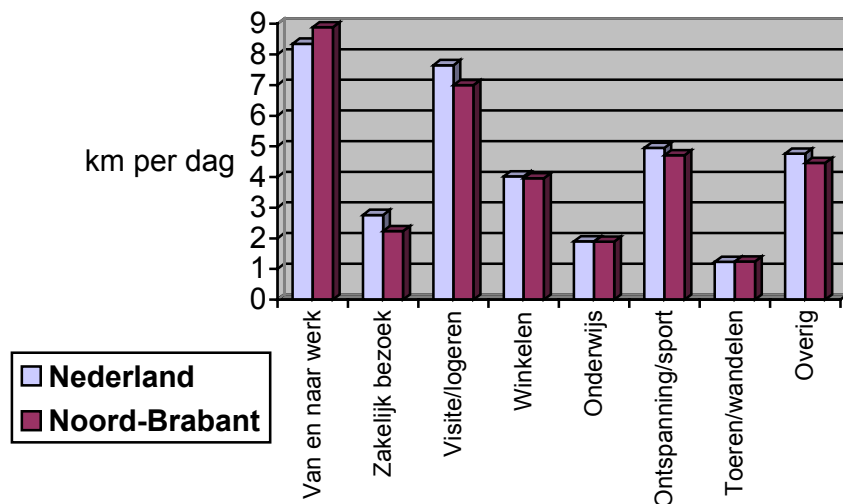
Welke problemen veroorzaakt vrijetijdsverkeer?

Gemiddeld verplaatsen Nederlanders zich over 35,80 kilometer per dag. Hiervan worden 11,1 km afgelegd voor woon-werk en zakelijk verkeer, en 13,83 km voor de motieven visite/logeren, ontspanning/rust en toeren/wandelen (cijfers 1998). De gemiddelde Brabander legt per dag 1,4 kilometer minder af. Dit komt vooral door het lagere aantal kilometers voor sociaal-recreatieve verplaatsingen (12,95 km), want het aantal kilometers voor woon-werk en zakelijk verkeer is gelijk aan het landelijk gemiddelde.

Voor zowel de genoemde werk- als voor de genoemde vrijetijdsactiviteiten geldt dat ruim **driekwart van de kilometers per auto** wordt afgelegd (78,9% voor werk- en 75,4% voor vrijetijdsverplaatsingen). In de provincie Noord-Brabant liggen deze percentages hoger, namelijk 82,6% voor werk- en 75,8% voor vrijetijdsverplaatsingen. Voor werkgerelateerde activiteiten wordt echter maar 13,6% (Noord-Brabant: 14,7%) van alle autokilometers als passagier afgelegd, terwijl dit voor de genoemde vrijetijdsactiviteiten 51,2% is (Noord-Brabant: 50,5%). Met andere woorden: de bezettingsgraad van auto's in de vrije tijd is veel hoger (waarbij de bezettingsgraad

van auto's van Brabanders iets lager is). Deze bezettingsgraad is echter in de periode 1985-1994 (landelijk) 6% gedaald door trends als individualisering en het dalen van de gemiddelde omvang van huishoudens.

Figuur 1 Gemiddeld aantal kilometers per dag per motief door Nederlanders en Brabanders



Gemiddeld leggen Brabanders iets minder kilometers per dag af dan het landelijk gemiddelde. Dit komt voornamelijk doordat er minder kilometers in de vrije tijd worden afgelegd. De Brabander legt relatief meer kilometers per auto af. Ook ligt de bezettingsgraad van Brabantse auto's in de vrije tijd onder het landelijk gemiddelde.

De genoemde cijfers zijn exclusief de afgelegde kilometers t.b.v. vakanties waardoor gesteld kan worden dat **vrijetijdsverkeer ruim de helft van het aantal verplaatsingskilometers** in Nederland voor zijn rekening neemt. Met name het hoge aandeel van de **auto** in de modal split voor deze verplaatsingen zorgt voor een reeks van problemen. Allereerst zorgt de (auto)mobiliteit in de vrije tijd voor problemen rond **duurzaamheid** zoals stank- en geluidsoverlast, uitstoot van broeikas- en andere uitlaatgassen, een evenredig groot energie- en metaalverbruik, ruimtebeslag voor wegen en parkeerplaatsen en verstoring van flora en fauna. Daarnaast vormt de **bereikbaarheid** van bestemmingen in toenemende mate een probleem. Bereikbaarheidsproblemen hangen vooral samen met de concentratie van de vervoerstromen in tijd en ruimte, en uiten zich in problemen als congestie, parkeerdruk en files. Kenmerkend voor vrijetijdsverkeer is dat de pieken juist complementair zijn aan die van woon-werk en zakelijk verkeer: in de avonduren, in de weekeinden, op feestdagen en in de vakanties. Het nadeel hiervan is dat op deze tijdstippen het aanbod van openbaar vervoer vaak minder frequent is, en waardoor dus de alternatieven voor de auto schaarser zijn.

Het derde en laatste probleem rond vrijetijdsverkeer is de afnemende **verkeersveiligheid**. Dit komt zowel door de toename van de omvang van verkeer als door het afwijkende rijgedrag van bezoekers in voor hen onbekende gebieden. Samen vormen deze problemen rond duurzaamheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid een bedreiging van de **leefbaarheid** in gebieden waarin sprake is van veel vrijetijdsverkeer per auto.

Ongeveer de helft van het aantal autokilometers wordt in de vrije tijd verreden. Dit brengt problemen met zich mee op het gebied van duurzaamheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Hierdoor komt de leefbaarheid in gebieden waar sprake is van veel vrijetijdsverkeer per auto in gevaar.

Welke factoren bepalen de vervoermiddelkeuzes in de vrije tijd?

Er zijn vele gedragstheorieën die vervoermiddelkeuzes zouden kunnen verklaren, zoals bijvoorbeeld rationele keuzetheorieën, predisposities (vooringenomenheden), leefstijlen, vanzelfsprekendheden en de mate van keuzevrijheid. In het algemeen wordt aangenomen dat vervoermiddelkeuzes een vorm van (moeilijk te doorbreken) **gewoontegedrag** is. Anderzijds wordt ook aangegeven dat er meer aanknopingspunten voor beïnvloeding van deze keuzeprocessen zijn, omdat vrijetijdskeuzes zoals bestemming, gezelschap of accommodatietype vaker variëren dan bijvoorbeeld de dagelijkse verplaatsingen naar het werk. Hierdoor is de kans op gewoontegedrag kleiner. Bovendien is er vaker aanleiding om gemaakte keuzes te herijken.

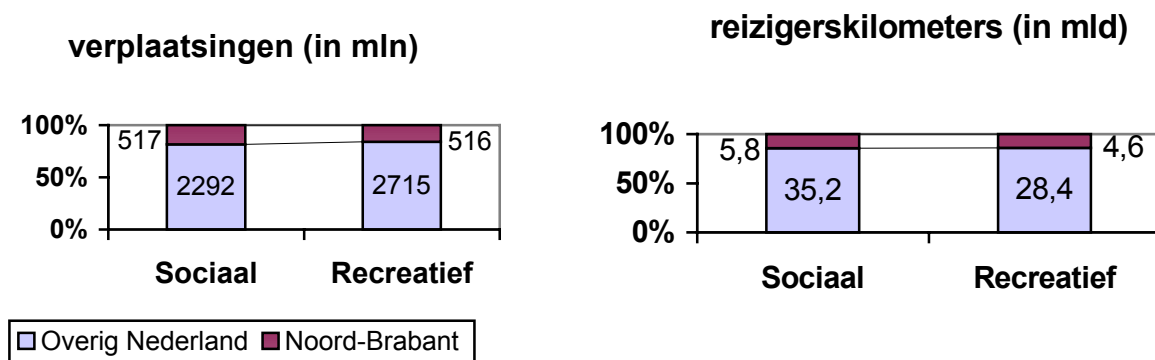
Er zijn bij vrijetijdsverplaatsingen meer aanknopingspunten voor het doorbreken van gewoontegedrag ten aanzien van vervoermiddelkeuzes

De vervoermiddelkeuze zelf wordt bepaald door de kenmerken van drie (samenhangende) systemen: de sociale of recreatieve **bestemming**, de **reiziger** en zijn of haar verplaatsingsbehoefte, en het **vervoersysteem** (route en vervoermiddel).

Vervoermiddelkeuzes worden omschreven als gewoontegedrag, waarbij kenmerken van de bestemming, de reiziger en het vervoersysteem (in eerste instantie) de vervoermiddelkeuze bepalen. De kenmerken van deze drie samenhangende systemen vormen de aangrijpingspunten voor het doorbreken van dit gewoontegedrag.

Waar hebben we het over in de provincie Noord-Brabant?

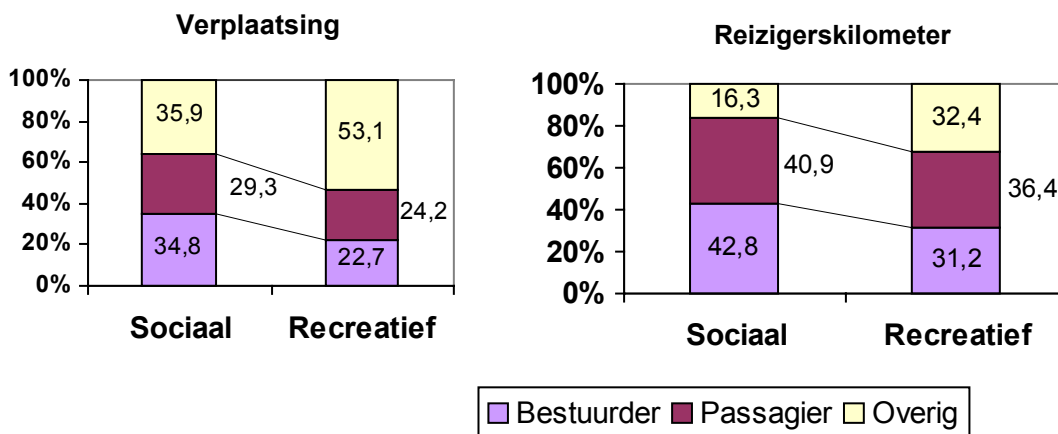
Er worden jaarlijks **133 miljoen dagtochten** (van minimaal 2 uur) gemaakt in de provincie Noord-Brabant (cijfers 1995/'96); dit is 14,7% van alle dagtochten in Nederland. Deze aantallen zijn exclusief uitstapjes vanaf het vakantieadres (landelijk: 2,4% van alle dagtochten). Landelijk gezien vindt 54% van deze uitstapjes plaats per auto en vormt dit 91% van het totaal aantal recreatieve kilometers volgens het Onderzoek Verplaatsingsgedrag OVG (dat ook verplaatsingen voor activiteiten van minder dan 2 uur registreert). Volgens dit OVG werden in 1998 in de provincie Noord-Brabant **516 miljoen verplaatsingen** en **4,6 miljard reizigerskilometers** gemaakt door verkeer met **recreatieve motieven** (gemiddelde reisafstand: 8,98 km). Van alle recreatieve kilometers wordt 31,2% met de auto als bestuurder, en 36,4% met de auto als passagier gemaakt. Een gemiddelde recreatieve autorit verplaatst zich over 12,33 (bestuurder) tot 13,52 (passagier) kilometer. De trein wordt vooral gebruikt voor langere afstanden (gemiddeld 36,08 kilometer).



Figuur 2 Aantal verplaatsingen en aantal reizigerskilometers

In de provincie Noord-Brabant worden ongeveer evenveel sociale als recreatieve verplaatsingen gereden, namelijk **517 miljoen** per jaar (in 1998). Omdat de gemiddelde verplaatsingsafstand van **sociale verplaatsingen** echter langer is (11,14 km), zijn hiermee in totaal **5,8 miljard reizigerskilometers** gemoeid, die bovendien vaker met de auto als bestuurder (42,8%) of als passagier (40,9%) worden gemaakt.

Figuur 3 Modal split per verplaatsing en per reizigerskilometer in Noord-Brabant



In totaal werden in 1998 volgens het Continu Vakantie Onderzoek (CVO) **2,3 miljoen vakanties** door alle Nederlanders in Noord-Brabant doorgebracht. Van deze vakanties werden er 2,2 miljoen (95%) met de auto ondernomen. Van de **Brabanders die in de eigen provincie** op vakanties gingen (636 duizend vakanties) kwamen er 93,7% met de auto (596 duizend vakanties). De fiets was het op twee na populairste vervoermiddel voor deze groep vakantiegangers in de eigen provincie (bijna 30 duizend vakanties; 8,5% van de “binnen-Brabantse” vakanties). Voor de **overige vakanties in eigen land** (bijna 1,4 miljoen) koos de Brabander in 91,2% van de gevallen voor de auto. Voor deze bestemmingen waren de trein het op-één-na (86 duizend; 6,4%), en de fiets en touringcar (elk circa 12 duizend; 0,9%) de op twee-na populairste vervoermiddelen.

Van de **niet-Brabanders** kwam 95,6% met de auto (1,6 van de 1,7 miljoen) in 1998 in de provincie Noord-Brabant op vakantie. Voor deze groep toeristen waren de touringcar (37,5 duizend vakanties; 2,2%) en de trein (36,1 duizend; 2,2%) de meest populaire alternatieven voor de auto.

In en naar Noord-Brabant:

- recreatieve verplaatsingen: 516 miljoen (4,6 miljard reizigerskm) waarvan 31,2% met de auto als bestuurder, en 36,4% met de auto als passagier;
- sociale verplaatsingen: 517 miljoen (5,8 miljard reizigerskm) waarvan 42,8% met de auto als bestuurder en 40,9% met de auto als passagier;
- 2,3 miljoen vakanties, waarvan 95% met de auto.

Tot slot valt bij de vervoermiddelkeuzes voor vakanties in Noord-Brabant op dat er een **relatie is met het accommodatietype**. De fiets wordt bijvoorbeeld alleen voor vakanties in caravans en “overige” logiesvormen gebruikt. Voor caravans lijkt dit onlogisch. Waarschijnlijk gaat het hier om caravans met een seizoensrecreatieve standplaats waarbij de hoeveelheid bagage van de reizigers beperkt is. De (stad- en streek-)bus wordt alleen gebruikt voor tentvakanties waarbij de tent geen vaste standplaats heeft. Pendelbussen en touringcars worden voornamelijk gekozen voor vakanties in “overige” logiesvormen. Andere logiesvormen waarvoor deze vormen van collectief vervoer voor worden gebruikt zijn hotels, motels, pensions, zomerhuisjes, vakantiebungalows en tweede woningen. De trein, tot slot, wordt voor dezelfde logiesvormen gekozen als de pendelbussen en touringcars. Daarnaast, echter, wordt de trein ook vaker gebruikt voor vakanties in tenten die geen vaste standplaats hebben.

Welke kennis is er m.b.t. de verschillende verplaatsingsmotieven?

Voor de belangrijkste verplaatsingsmotieven in de vrije tijd is gekeken naar de specifieke kenmerken en problemen. Het **dagtochtmotief "sport"** genereert bijvoorbeeld veel hoogfrequente relatief korte verplaatsingen. Hier liggen dus kansen om het gebruik van de fiets te stimuleren. Dit wordt echter tegengewerkt door de trend om sportvelden buiten de stad te concentreren, hetgeen nadelig is voor met name de participatie van de jeugd en vrouwen. Er is vooral behoefte aan sociaal veilige fietsroutes naar deze locaties toe. Daarnaast zijn er kansen om het gezamenlijk vervoer naar sportwedstrijden (zowel van deelnemers als supporters en begeleiders) beter te organiseren omdat deze evenementen voorspelbaar zijn.

Bij de concentratie van (nieuwe) sportaccommodaties dienen de voordelen van deze concentratie afgewogen te worden tegen de mobiliteits- en bereikbaarheidseffecten. **AANBEVELING:** De provincie kan gemeenten ten aanzien van sportaccommodaties ondersteunen bij locatiekeuzes, het ontwikkelen van (sociaal) veilige fietsvoorzieningen naar en op het terrein en het opzetten van mobiliteitsplannen (ook voor grote sportevenementen).

Voor het **dagtochtmotief "bezoek aan attracties en evenementen"** geldt dat vooral attractieparken veel autokilometers genereren, en juist dit is in Noord-Brabant een belangrijk onderdeel van het toeristisch recreatief product. Op landelijk niveau vindt 77% van dergelijke uitstapjes plaats met de auto; voor vier grote Brabantse parken (Efteling, Land van Ooit, Autotron en Beekse Bergen) liggen deze cijfers nog hoger: tussen de 78,6% en de 88,9%. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat de bezettingsgraad van deze auto's erg hoog is.

De modal split van verplaatsingen naar Brabantse attractieparken bestaat voor ruim 80% uit auto's. Dit is hoger dan het landelijk gemiddelde.

Er wordt tegenwoordig, zeker ook in Noord-Brabant, steeds meer aandacht besteed aan het bereikbaar maken/houden van evenementen en attracties. Hierbij speelt ook het verminderen van de overlast voor omwonenden een rol. Veel initiatieven hebben te maken met het aanbieden van een (attractieve vorm van) natransport, al dan niet in combinatie met centrale parkeerplaatsen en/of transferia. Een belangrijk spanningsveld in het beïnvloeden van vervoermiddelkeuzes voor attracties en evenementen is de mogelijkheid dat potentiële bezoekers door het afgenomen gemak van de auto kiezen voor een andere attractie of zelfs helemaal afzien van een dagtocht. Anderzijds kunnen maatregelen die het openbaar vervoer of de fiets aantrekkelijker maken juist extra bezoekersstromen aantrekken doordat mensen die voorheen geen bezoek overwogen dit wel gaan doen.

Er worden op dit moment in de provincie Noord-Brabant interessante initiatieven genomen door attractieparken en evenementen. De provincie kan deze projecten aanmoedigen en ondersteunen.

AANBEVELING: Naast ondersteuning in de vorm van initiatie, kennisoverdracht, coördinatie en financiële ondersteuning kan de provincie hierbij ook denken aan het afstemmen van grote (tijdelijke) attracties. Door concentratie en/of spreiding in tijd en ruimte kan, afhankelijk van de situatie, een groter draagvlak voor vervoersinitiatieven gecreëerd worden, of kunnen juist meerdere attracties in de tijd verspreid gebruik maken van hetzelfde vervoerssysteem. In elk geval dient vervoersmanagement een integraal onderdeel te worden van het vergunningen- en locatiekeuzebeleid voor attracties en evenementen.

AANBEVELING: De provincie Noord-Brabant moet meer gebruik maken van reeds beschikbare bronnen van gegevens. In het Continu Vakantie Onderzoek CVO zijn bijvoorbeeld sinds kort ook (beperkte) gegevens over dagtochten naar attractieparken

opgenomen. Deze gegevens kunnen gebruikt worden in de monitoring van de verplaatsingen naar Brabantse attractieparken.

Brabant is rijk aan natuur- en bosgebieden. Dit is een van de kernkwaliteiten van de provincie, zowel voor haar eigen bevolking, als voor het aantrekken van dag- en verblijfstoeristen van buiten. Het **dagtochtmotief “bezoek aan natuur- en bosgebieden”** is veruit de belangrijkste activiteit in de openluchtrecreatie. Bij dit dagtochtmotief staan de mobiliteitsproblemen op gespannen voet met de aard van de activiteit zelf omdat de recreant juist op zoek gaat naar rust en ruimte. De ontwikkelingen in het verplaatsingsgedrag naar bos- en natuurgebieden laten een totaal ander beeld zien dan op basis van algemene recreatieve mobiliteitsontwikkelingen verwacht kan worden. Het autogebruik is namelijk procentueel sterk afgenomen tussen de jaren '60 en het einde van de vorige eeuw. Toch is ook in de jaren '90 van de vorige eeuw de auto nog wel het belangrijkste vervoermiddel naar bos- en natuurgebieden (ca. 53%), waarbij met name de omvang van en de afstand tot het gebied een belangrijke rol spelen.

De kwaliteit van de Brabantse bos- en natuurgebieden staat in sommige gevallen op gespannen voet met het intensieve gebruik ervan. In het onderzoek werden met name de Loonse en Drunense duinen genoemd, maar er zijn meerdere gebieden in Noord-Brabant waar dergelijke problemen te verwachten zijn.

AANBEVELING: De provincie kan voor specifieke gebieden samen met behorende instanties (SBB, Natuurmonumenten, Brabants Landschap etc.), vertegenwoordigers van de gebruikers (ANWB, Bonden van specifieke gebruikers zoals wandelaars of fietsers, etc.) en vertegenwoordigers van omwonenden (waaronder gemeenten) inventariseren welke gebiedspecifieke problemen er zijn, wat de precieze gebruikerspatronen en -wensen zijn, en voor welke (combinatie van) maatregelen er mogelijk voldoende draagvlak is in dit gebied.

AANBEVELING: Om het gebruik van de fiets naar bos-, natuur- en recreatiegebieden buiten de stad te stimuleren is het van belang goede, veilige en aantrekkelijke fietsroutes vanuit de steden naar bos- en natuurgebieden aan te leggen. Dit vereist in de steden aantrekkelijke routes naar de stadsrand. Daarnaast moeten deze route-structuren goed aansluiten op de routestructuren in het buitengebied.

Het **“bezoek aan historische binnensteden en dorpen” als dagtochtmotief** bestaat meestal uit meerdere activiteiten zoals recreatief winkelen, het bezoeken van bezienswaardigheden en horecabezoek. Dit bezoek aan steden en dorpen genereert vooral verplaatsingen over grote afstanden: gemiddeld 130,5 kilometer per dagtocht. Voor dorps- en stadscentra blijkt dat er vooral een duidelijke relatie bestaat tussen vervoermiddelkeuzes en de regionale functie van het winkelgebied, waarbij het aandeel van de auto in de modal split toeneemt met de regiofunctie.

De meeste steden zijn redelijk tot goed bereikbaar met het openbaar vervoer, waardoor het aandeel OV in de modal split relatief hoog is (13-26%). Het aandeel auto is echter nog steeds vrij hoog (55-71%) en het aandeel van de fiets is juist relatief laag (3-13%). Naast goed openbaar vervoer spelen veilige en snelle fietsroutes en het geldende parkeerbeleid een belangrijke rol in de vervoermiddelkeuze van de recreant.

Voor het bezoek aan historische binnensteden worden vaak langere afstanden afgelegd, waardoor de trein en georganiseerde reizen per touringcar het beste alternatief voor de auto bieden.

AANBEVELING: In de ontwikkeling en promotie van uitstapjes naar de Brabantse steden dient meer nadruk gelegd worden op deze alternatieven. De provincie kan hiervoor samenwerken met het Brabants Bureau voor Toerisme, de plaatselijke VVV's, de NS en andere vervoerders, en eventuele grote attracties in of om de steden.

AANBEVELING: Om de parkeerdruk in steden te verminderen kan ook gedacht worden aan parkeerplaatsen aan de rand van de stad in combinatie met goedkope en hoogfrequente pendeldiensten naar de stad, en een stringent parkeerbeleid in de binnenstad. De provincie kan hiervoor samenwerken met het Brabants Bureau voor Toerisme, de plaatselijke VVV's, vervoerders zoals de BBA, en eigenaren van grotere terreinen aan de rand van de stad (die mogelijk op bepaalde tijden te gebruiken zijn).

AANBEVELING: Ter bevordering van het fietsgebruik naar binnensteden en -dorpen kan de provincie gemeenten ondersteunen in het ontwerpen en aanleggen van veilige routes naar en fietsvoorzieningen in deze centra. Hierbij worden bij voorkeur ook de verbonden van fietsers betrokken.

Over vervoermiddelkeuzes voor **vakanties** is weinig in de literatuur te vinden. Uit één onderzoek blijkt dat milieu-overwegingen geen enkele rol van betekenis spelen bij de keuze van het vakantievervoermiddel. Het blijkt dat vooral criteria zoals prijs, groeps grootte, comfort, snelheid, privacy bereikbaarheid en veiligheid de doorslag geven. De geïnterviewden benadrukten vooral het belang van bagage in de vervoermiddelkeuze. Overigens geldt hierbij dat verschillende leefsituaties (student, gezin, tweeverdieners, senior) aanleiding geven tot specifieke voorkeuren voor bepaalde vervoermiddelen doordat de genoemde criteria anders gewaardeerd worden.

Bij de promotie van milieuvriendelijke vervoermiddelen (voor vakanties, maar waarschijnlijk ook voor dagtochten en sociale verplaatsingen) is het gebruik van milieu-argumenten momenteel waarschijnlijk niet effectief. De communicatie zal gebruik moeten maken van argumenten die wel een rol spelen in de overwegingen van een bepaalde doelgroep, zoals comfort, snelheid, prijs etc.

Het bieden van alternatieven voor de auto voor vakanties kent twee varianten. Allereerst kunnen toeristen de auto helemaal thuis laten. Initiatieven die zich hierop richten bieden vormen van zogenaamd **uit & thuisvervoer**. Helaas zijn er weinig tot geen succesvolle initiatieven op dit gebied. Dit heeft o.a. te maken met de rol van bagage in het vervoer en het gebrek aan regie bij initiatiefnemers. Een meer succesvolle vorm van alternatief vervoer biedt **plaatselijk vervoer** waarmee de toerist vanaf de accommodatie diverse attracties in de omgeving kan bezoeken met bijvoorbeeld pendelbussen. Voorbeelden hiervan zijn de Veluwereispass, de Zomerbus in Flevoland en Gelderland en de Bosbus op de Utrechtse Heuvelrug. Daarnaast kunnen fietsverhuur (en andere faciliteiten), en services zoals was- en boodschappendiensten de behoefte aan autoverplaatsingen vanaf de logiesaccommodatie verminderen.

Initiatieven voor uit & thuisvervoer voor vakanties zijn kansloos indien er geen alternatieven voor de auto op de plaats van bestemming zijn (voor bijvoorbeeld uitstapjes naar de omgeving of boodschappen). De behoefte aan plaatselijk vervoer kan (deels) beperkt worden door bijvoorbeeld boodschappen- en wasservices.

Bij initiatieven op het gebied van uit & thuisvervoer voor vakanties naar de provincie Noord-Brabant kunnen seizoensrecreatieve vakantiegangers een belangrijke doelgroep zijn omdat dit type toerist vaak minder bagage bij zich heeft.

AANBEVELING: Een inventarisatie op provinciaal niveau van de exacte herkomst- en bestemmingsgebieden van seizoensrecreatieve vakantiegangers, hun specifieke omstandigheden en hun vervoerswensen zal inzicht kunnen geven in het mogelijk draagvlak voor pendeldiensten en/of andere vervoersservices.

AANBEVELING: Ook voor toeristische vakanties kan een dergelijke inventarisatie aanknopingspunten voor mobiliteitsbeperkende initiatieven brengen. Meer dan bij seizoensrecreatieve vakanties zal bij toeristische vakanties het vervoer van bagage

waarschijnlijk een belangrijkere rol spelen bij de vervoermiddelkeuze. Hiervoor zal dus in alle gevallen aandacht moeten zijn. Bij accommodatietypen zoals vakantiebungalows, hotels en motels kan de omvang van de bagage ook beperkt(er) zijn. Bovendien liggen hier kansen om (een deel van) het vervoer als onderdeel van het verblijfsarrangement aan te bieden.

Voor de genoemde inventarisaties kan de provincie samenwerking zoeken met het Brabants Bureau voor Toerisme en de eigenaren van verblijfs-accommodaties en toeristische attracties. Ook mogelijke vervoerders dienen hierbij betrokken te worden zowel voor draagvlakvorming als voor de verkenning van de mogelijkheden voor het opzetten van bepaalde diensten.

AANBEVELING: Voor de benodigde data kan de provincie Noord-Brabant meedoen aan het Continu Vakantieonderzoek CVO (al dan niet aangevuld met extra vragen). Daarnaast kan gebruik gemaakt worden van de informatie van de betrokken eigenaren van toeristische faciliteiten. In een later stadium kan via enquêtes onder (voormalige en/of potentiële) verblijfsrecreanten verder inzicht verkregen worden in het draagvlak onder de diverse doelgroepen voor bepaalde diensten en de manier waarop deze doelgroepen het beste bereik kunnen worden.

Er bestaan reeds ideeën om het concept van de Sprookjespendel (een dagpendel voor het vervoer naar de attractieparken Efteling, Autotron, Safari Beekse Bergen en het land van Ooit) in de nabije toekomst uit te breiden naar (cultuurhistorische) steden, alsmede verblijfsrecreatieparken.

AANBEVELING: Tot slot is het van belang dat de provincie Noord-Brabant naast toeristisch-recreatieve en sociale verplaatsingen, ook verplaatsingen voor vakanties in en naar de provincie op neemt in de jaarlijkse “Monitoring verkeer en vervoer Noord-Brabant”.

Sociale verplaatsingen vormen het grootste deel van het vrijetijdsverkeer, maar toch is er bijna niets over dit motief bekend. Het is duidelijk dat de bezettingsgraad van auto's voor sociale motieven globaal iets onder de twee personen ligt – iets lager dan de bezettingsgraad voor de genoemde recreatieve motieven, maar nog steeds beduidend hoger dan de 1,136 personen per auto voor woon-werk verplaatsingen in en door Noord-Brabant. Daarnaast is duidelijk geworden dat dit een relatief “ongrijpbaar” fenomeen is doordat zowel aan de bestemmings- als aan de herkomstzijde geen sprake is van concentraties van vervoersstromen (zoals bij bijvoorbeeld recreatieve verplaatsingen wel het geval is). Dit kan echter in de toekomst gaan veranderen doordat door de **vergrijzing** het bezoek aan **zorginstellingen** zal toenemen.

Door de vergrijzing zullen sociale verplaatsingen aan zorginstellingen in de toekomst toenemen. Dit heeft een “verdikking” van deze vervoersstromen tot gevolg, met name als verschillende zorgfuncties ruimtelijk geclusterd worden (deze concentratie vindt momenteel plaats bij ziekenhuizen en consultatiecentra; in de bejaarden- en gehandicaptenzorg vindt juist een tegenovergestelde ontwikkeling plaats). Hier liggen kansen om initiatieven te ontplooiën die de auto minder, en de alternatieven meer aantrekkelijk maken. Ook kan er door clustering van dergelijke instellingen gezamenlijk gebruik gemaakt worden van dezelfde parkeervoorzieningen en infrastructuur door bijvoorbeeld bezoektijden van de verschillende instellingen te variëren in de tijd.

AANBEVELING: Bij de keuze tussen clustering of decentralisatie van zorginstellingen (en de locatiekeuze) dient rekening gehouden te worden met de bereikbaarheid voor zowel het medisch personeel, de bewoners en/of patiënten én de bezoekers.

Tot slot wordt in het rapport kort ingegaan op het voorkomen van **vrijetijdsverplaatsingen in ketens**. Het idee is dat door het toenemen van het aantal

takencombineerders (mensen die huishoudelijke taken combineren met werk buitenshuis), het aantal complexe verplaatsingen zal toenemen omdat dit efficiënter is. Deze hypothese wordt door onderzoek onderschreven, maar tevens blijkt dat dit niet of nauwelijks tot meer autoverplaatsingen leidt. Van alle sociaal-recreatieve verplaatsingen komt volgens een wat ouder onderzoek 50%, en volgens een zeer recent onderzoek 15% voor in complexere verplaatsingsketens. Ook blijkt uit scenario-studies waarin demografische en gedragsveranderingen werden onderzocht dat het aandeel van complexe verplaatsingsketens met vrijetijdsactiviteiten erin stabiel zou blijven, terwijl het aandeel complexe ketens met werkactiviteiten erin wel zou toenemen.

Er is weinig bekend over de rol van vrijetijdsactiviteiten in complexe verplaatsingsketens. Verwacht wordt dat het aandeel van complexe verplaatsingsketens met vrijetijdsactiviteiten redelijk stabiel zal blijven.

Wat kunnen we verwachten in de toekomst?

Ten aanzien van de te verwachten ontwikkelingen voor sociaal en toeristisch-recreatief verkeer zijn feitelijk alleen scenariostudies aangetroffen. Alhoewel deze studies een helder beeld geven over mogelijke toekomst, doen zij weinig uitspraken over de werkelijk te verwachten toekomst. Wel wordt een aantal te verwachten trends uit de literatuur duidelijk. Het gaat hier met name om:

- Vergrijzing: door de vergrijzing zullen er zowel relatief als absoluut als meer ouderen komen, met name in de lagere inkomensklassen; dit zal enerzijds leiden tot een relatieve toename van vrijetijds mobiliteit doordat deze mensen het arbeidsproces verlaten; anderzijds is er ook een toename te verwachten door cohort-effecten: het auto- en rijbewijs bezit van de toekomstige ouderen (met name onder vrouwen) is hoger dan dat van de huidige generatie ouderen

Doordat de vergrijzing in de provincie Noord-Brabant drie maal zo sterk is als in de rest van Nederland, zal de verschuiving van woon-werk en zakelijk verkeer naar sociaal en toeristisch-recreatief verkeer in de provincie sterker zijn dan elders.

- Bevolkingsomvang: algemeen wordt verwacht dat de omvang van de bevolking nog verder zal toenemen, met name door immigratie; hierdoor zal de absolute automobiliteit toenemen, maar de toename is afgezwakt doordat allochtonen (vooral nog) minder autokilometers afleggen dan autochtonen
- Bevolkingssamenstelling: door vergrijzing zal de leeftijdsopbouw van de (Brabantse) bevolking gaan veranderen (zie hierboven); daarnaast zal o.a. door immigratie het aandeel allochtonen in de Nederlandse en Brabantse bevolking zal stijgen; door deze immigratie zal de absolute automobiliteit toenemen (want de omvang van de bevolking neemt hierdoor toe), maar de toename wordt afgezwakt doordat allochtonen minder autokilometers afleggen dan autochtonen (onder aanname van gelijkblijvend gedrag);

AANBEVELING: Er is geen specifiek onderzoek gedaan naar het (toekomstig) mobiliteitsgedrag van de allochtone bevolking; gezien het toenemend aandeel van deze bevolkingsgroep zou dit wel te overwegen zijn.

- Individualisering: door individualisering zal het aantal huishoudens toenemen; hierdoor neemt de automobilititeit toe, deze toename wordt afgezwakt doordat alleenstaanden minder autokilometers afleggen dan samenwonenden en gehuwden; ook de keuzevrijheid van het individu wordt door deze trend nog belangrijker; het Trendrapport Toerisme verwacht bijvoorbeeld een dalende belangstelling voor groepsreizen

AANBEVELING: Door de toenemende individualisering wordt het steeds belangrijker om rekening te houden met de individuele wensen van reizigers.

- Emancipatie: door de emancipatie van diverse bevolkingsgroepen, en met name de vrouw, is het aantal personen dat buitenshuis werkt toegenomen, en zal dat in de (nabije) toekomst nog verder toenemen; mede hierdoor zullen de taken in het huishouden herverdeeld worden, en ontstaan er meer "taakcombineerders". Of hierdoor ook het aantal autoverplaatsingen (in de vrije tijd) zal toenemen is onduidelijk
- Omvang vrije tijd: de komende jaren zal vooral de vrijetijd toenemen van de groeiende groep ouderen die het arbeidsproces verlaat; verkorting van de werkweek geeft meer vrije tijd aan werkenden, alhoewel dit te niet gedaan kan worden doordat meerdere personen in het huishouden (meer uren) buitenshuis werken waardoor de taken binnenshuis herverdeeld worden
- Besteding vrije tijd: indien de huidige trends doorzetten zal de besteding van vrije tijd (over alle bevolkingsgroepen) vaker buitenshuis plaatsvinden; actieve vakanties en dagrecreatieve uitstapjes worden belangrijker; vakanties worden steeds minder een luxe-artikel; het aantal vakanties zal nog toenemen, maar de duur ervan zal juist afnemen; er zal ook een toenemende behoefte zijn aan mobiliteit op het vakantieadres; attractieparken, sportfaciliteiten en uitgaansgelegenheden krijgen het door de ontgroening moeilijker indien zij niet in staat blijken andere doelgroepen aan te spreken; tot slot zal mede door de vergrijzing het bezoek aan zorginstellingen toenemen en/of het aantal mantelzorgers toenemen

De provincie Noord-Brabant is rijk aan zorginstellingen en attractieparken. Door de versterkte vergrijzing en ontgroening in de provincie zullen de toename van het bezoek aan zorginstellingen en de mogelijke afname van het bezoek van Brabanders aan attractieparken zich sterker voordoen dan elders in het land

- Concentratie: op ruimtelijk gebied worden steeds vaker voorzieningen geclusterd (bijvoorbeeld: scholen, sportfaciliteiten, bepaalde zorginstellingen); door de gemiddeld langere afstanden vormt dit een bedreiging, terwijl het aan de andere kant kansen biedt om goede en veilige openbaarvervoer en fietsvoorzieningen aan te leggen; deze concentratie van faciliteiten, in combinatie met het feit dat diverse activiteiten en faciliteiten op verschillende locaties worden aangeboden zal leiden tot meer 'kris-kras'-verplaatsingen, die moeilijker te beïnvloeden zijn

Doordat in de provincie Noord-Brabant het autowegennet erg fijnmazig is, en bovendien het openbaar vervoer minder goed ontwikkeld is, zullen 'kris-kras'-

verplaatsingen in de vrije tijd waarschijnlijk nog eerder met de auto gemaakt worden dan in de rest van het land

- Spreiding: in de tijd is een trend richting spreiding van activiteiten waar te nemen (seizoenen, dagen van de week, tijdstippen op de dag); dit komt mede door de flexibilisering van arbeidstijden, de groeiende groep ouderen die niet aan school- of werktijden gebonden zijn, en de toepassing van ICT in bijvoorbeeld vervoers- en reserveringssystemen; voor aanbieders is dit een kans om de benuttingsgraad van hun voorziening te verhogen; ook is dit gunstig voor het spreiden van het aanbod van het verkeer van en naar de voorziening; deze trend kan echter botsen met het terugdringen van de algemene milieubelasting van vrijetijdsverkeer en bovendien kunnen vrijetijdsverkeer en woon-werk en zakelijk verkeer hierdoor meer overlap krijgen; bovendien zal het transport van goederen meer dan nu het geval is uitwijken naar de nachtelijke uren en de weekeinden om de drukte op de wegen te ontwijken

Doordat de pieken in het vrijetijdsverkeer veelal complementair zijn aan die van het woon-werk en het zakelijk verkeer (vooral in de avonduren, in de weekeinden en in de vakanties) zal een toename van het vrijetijdsverkeer de transportsector nog verder de nachtelijke uren (en de weekeinden) in drijven. Dit kan tot gevolg hebben dat de uitstoot van belastende stoffen en vooral de geluidsoverlast gedurende de nacht en het weekeinde toe zullen nemen. In Noord-Brabant zal dit vooral goed te merken zijn rond belangrijke transportassen zoals de A2

- Duurzaamheid: alleen het streven naar duurzame ontwikkeling, de zogenoemde duurzaamheidstrend leidt volgens enkele studies tot een afname van het autogebruik door afname van het aantal huishoudens, milieubewustere keuzes t.a.v. vervoermiddelen en de toename van de verstedelijking; een voorbeeld hiervan in het recente verleden is de toename van het gebruik van alternatieve vervoermiddelen voor het bezoek aan bos- en natuurgebieden.

De provincie Noord-Brabant is rijk aan bos- en natuurgebieden. Indien de duurzaamheidstrend door zal zetten liggen hier kansen om de modal split van bezoeken aan deze gebieden te veranderen ten gunste van langzaam en openbaar of collectief vervoer.

Alhoewel het erg moeilijk is exacte cijfers te geven over de totale effecten, is de algemene toon van de bestudeerde bronnen dat de vrijetijds mobiliteit in de komende jaren, zeker bij gelijkblijvend beleid, in toenemende mate voor problemen zal gaan zorgen. Eén studie geeft een cijfermatige indicatie: het zal gaan om een stijging van 13% tot 27% (t.o.v. 1990/91) in de totale vervoersprestatie uitgedrukt in kilometers per jaar (op landelijk niveau). Een andere studie concludeert echter dat het bij ongewijzigd beleid (pre-SVVV-II) zal gaan om een stijging van 62% van het autogebruik in de vrije tijd. In hoeverre deze cijfers direct te vertalen zijn naar de provincie Noord-Brabant is niet duidelijk. Waarschijnlijk zal de versterkte vergrijzing in de provincie sterkere stijgingen tot gevolg hebben.

Hoe kan vrijetijds mobiliteit beïnvloed worden?

In Nederland is men het erover eens dat meer **asfalt niet de oplossing** is voor de huidige mobiliteitsproblemen. Om de mobiliteit in Nederland in de vrije tijd goede

banen te leiden is een breed pakket van samenhangende maatregelen noodzakelijk. Concreet zijn de aanknopingspunten daarvoor te vinden de drie reeds eerder genoemde samenhangende systemen van de bestemming, de reiziger en zijn of haar verplaatsingsbehoefte, en de kenmerken van de (beschikbare) vervoersalternatieven en het vervoerssysteem. In dit rapport zijn mogelijke maatregelen om vervoermiddelkeuzes in de vrije tijd te beïnvloeden onderverdeeld in:

- Het minder aantrekkelijk maken van de auto (**push-maatregelen**) door middel van infrastructurele, juridische, financiële en/of parkeermaatregelen; ook kan gedacht worden aan het wegnemen of verminderen van de verplaatsingsbehoefte of – afstand en/of het verhogen van de bezettingsgraad van auto's; tot slot kan, naast de objectieve verslechtering van de positie van de auto ook de subjectieve perceptie ervan veranderd worden.
- Het aantrekkelijker maken van de alternatieven voor de auto zoals langzaam en het openbaar en/of collectief vervoer (**pull-maatregelen**); voor langzaam verkeer is er vooral behoefte aan de verbetering van de aantrekkelijkheid en (sociale) veiligheid van routes; voor openbaar vervoer, aan de andere kant, zijn de meeste maatregelen gericht op het bieden van uit & thuis vervoer, plaatselijk vervoer, en natransport (al dan niet in combinatie met centrale parkeer- en/of overstapplaatsen zoals transferia); in het kader van de laatst genoemde projecten is het van belang dat er aandacht besteed wordt aan de totale verplaatsingsketen (*ketenmobiliteit*), en niet alleen aan het laatste deel van de reis.

In de huidige provinciale recreatieve en toeristische nota's wordt bijna geen aandacht besteed aan de fiets, terwijl dit vervoermiddel wel een belangrijke rol heeft in het PVVP.

AANBEVELING: Bij de evaluatie en monitoring van het beleid dient de provincie rekening te houden met de extra aanzuigende werking van verbeteringen in het openbaar vervoer. Bij elke maatregel (en de evaluatie van de impact ervan) dient er gelet te worden op de samenstelling van de gebruikers ervan: waren dit voorheen fietsers, automobilisten, of zijn deze gebruikers "nieuw" en hadden zij geen bezoek gebracht aan de faciliteit of attractie indien de verbetering van het openbaar vervoer niet was ingevoerd?

- Tot slot zijn er diverse **ondersteunende maatregelen**; voorbeelden hiervan zijn samenwerking & afstemming tussen de betrokken partijen, communicatie & marketing (inclusief onderzoek naar de specifieke wensen en behoeften van de doelgroepen voor een bepaald project en een daarop afgestemd communicatieplan), verregaande en gebiedsgerichte integratie van ruimtelijke ordening en het verkeers- en vervoersbeleid (inclusief de aandacht voor milieuaspecten daarin), spreiding van gebruik in tijd en ruimte, algemene bewustwording en, tot slot, monitoring. Het feit deze maatregelen "ondersteunend" zijn wil overigens uitdrukkelijk niet zeggen dat zij ook "optioneel" zouden zijn. Integendeel, de meeste van de hier besproken maatregelen zijn over het algemeen noodzakelijke voorwaarden voor het succesvol implementeren van het mobiliteitsbeleid ten aanzien van vrijetijdsverplaatsingen.

AANBEVELING: De kern van elk initiatief om de modal split in de vrije tijd te beïnvloeden is, dat de mix van push- en pull-maatregelen is afgestemd op de wensen en behoeften van de desbetreffende reizigers (**marketing** en **communicatie**), en op de lokale omstandigheden en partijen. Een **gebiedsgerichte** aanpak en een goede onderlinge **afstemming** tussen de betrokken partijen is onontbeerlijk. Gegeven de kleinschaligheid van de toeristisch-recreatieve sector en zorginstellingen is hierdoor een belangrijke rol weggelegd voor een **centrale regisseur of coördinator** die de

partijen op een lijn weet te krijgen en houden, die zorg draagt voor een goede kennisvoorziening en –overdracht, die de voortgang van het project bewaakt en monitort en die, tot slot, ervoor zorgt dat een nieuw initiatief de tijd krijgt om zich te bewijzen.

Er is behoefte aan een verregaande integratie van verkeers- en vervoersbeleid en ruimtelijke ordening. Op zijn minst dienen het vigerend en toekomstig ruimtelijk beleid (o.a. de huidige ontwikkeling van het nieuwe Streekplan) van zowel de provincie als op gemeentelijk niveau getoetst te worden op mobiliteitseffecten, waarbij vrijetijdsverplaatsingen een even belangrijke rol krijgen als woon-werkverplaatsingen en zakelijk verkeer.

AANBEVELING: De provincie moet aansturen op de integratie van het verkeers- en vervoersbeleid in de Gebiedsgerichte Aanpak en de Revitalisering Landelijk Gebied (“de Reconstructie”)

De rol van de provincie Noord-Brabant

Uit de huidige inventarisatie blijkt dat de provincie vaak een centrale rol op het gebied van vrijetijds mobiliteit wordt toegedicht. Dit heeft vooral te maken met het schaalniveau waarop de knelpunten van vrijetijdsverkeer zich manifesteren: zij overstijgen het gemeentelijk niveau, terwijl ze aan de andere kant te ver af staan van de rijksoverheid. De rol van de provincie wordt in de literatuur en door de geraadpleegde personen omschreven als coördinerend en faciliterend.

Een coördinerende en faciliterende rol houdt per definitie in dat de provincie moet **samenwerken met andere partijen**. Welke partijen dit precies zullen zijn, en wat daarvoor de beste **samenwerkingsstructuur** is, zal afhangen van de specifieke projecten of gebieden die kansen bieden om de automobilititeit te beteugelen. In de onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van mogelijke (typen van) partners op het gebied van vrijetijdsverkeer.

Mogelijke partners op het gebied van vrijetijdsverkeer voor de provincie Noord-Brabant

Type actor	Mogelijke representanten daarvan
Overheden	<ul style="list-style-type: none"> • Rijksoverheid (kennis en financiële ondersteuning) • Gemeenten (kennis van lokale situatie & implementatie van maatregelen) • Waterschappen • Recreatieschap
Vervoerders	<ul style="list-style-type: none"> • BBA, Connexion, Hermes • NS • Treintaxi • Coachnet (Sprookjependel) • Overige bus- en tourinscarbedrijven
Spelers “in het veld”:	<ul style="list-style-type: none"> • Terreinbeheerende organisaties (recreatieschappen, SBB, Natuurmonumenten etc.) • Exploitanten van attracties (individueel, maar ook verenigd in bijvoorbeeld de Club van Elf of de Recron) • Exploitanten van logiesaccommodaties • Zorginstellingen • Eigenaren (bedrijven) van parkeerruimte aan de randen van gebieden en/of steden • Bedrijfsleven algemeen: Kamer van Koophandel
Consumenten/gebruikers	<ul style="list-style-type: none"> • ANWB • Vereniging Reizigers Openbaar VERvoer ROVER • Bonden van specifieke gebruikers (wandelaars, kanovaarders, etc.) • “Vrienden van ..”-organisaties

	<ul style="list-style-type: none"> • Gelegenheidsorganisaties (t.b.v. een bepaald project)
Omwonenden	<ul style="list-style-type: none"> • Wijk- of buurtraden e.d. • Gemeenten • Gelegenheidsorganisaties (t.b.v. een bepaald project)
Overige Brabantse organisaties	<ul style="list-style-type: none"> • Brabants Bureau voor Toerisme BBT • VVV's • Brabantse OntwikkelingsMaatschappij BOM • Vervoercoördinatiecentrum Stichting VCC Brabant • Bestaande overlegstructuren in het kader van Gebiedsgerichte aanpak

Tot slot: hoe nu verder?

De inventarisatie van de bestaande kennis omtrent vrijetijdsverkeer geeft antwoord op de meeste kennisvragen van de provincie Noord-Brabant.

Vragen die niet, of niet volledig beantwoord konden worden hebben betrekking op de volgende punten:

- Er is erg weinig bekend over sociale verplaatsingen;
- Gegevens over toeristische verplaatsingen van buitenlanders in en door de provincie Noord-Brabant ontbreken;
- Doordat de ongevallenregistratie in Nederland niet het doel van verplaatsingen registreert, zijn er weinig tot geen gegevens bekend over het aantal ongevallen dat gerelateerd kan worden aan vrijetijdsverkeer;
- Het formuleren van kwantitatieve doelstellingen op basis van deze inventarisatie is een moeilijke zaak omdat er in de literatuur weinig aandacht wordt besteed aan de kwantitatieve effecten van reeds uitgevoerde maatregelen.

Op basis van de inventarisatie en de beantwoording van de kennisvragen kan geconcludeerd worden dat er op onderdelen nog wel onderzoek moet plaatsvinden maar dat er al heel veel bekend is.

AANBEVELING: Vervolgonderzoek dient zich vooral te richten op de **identificatie van kansrijke gebieden** in de provincie en de daarbij relevante **partners**, en op **haalbaarheids- en marktonderzoek van specifieke maatregelen** (pilots) in deze gebieden.

KENNISVRAGEN

In dit tweede hoofdstuk van deel A (antwoorden) wordt ingegaan op de door de provincie Noord-Brabant gestelde kennisvragen ten aanzien van vrijetijdsverkeer, en de aanvulling daarop van uit de Stichting Recreatie. De antwoorden op de kennisvragen zijn gebaseerd op de inventarisatie van bestaande kennis over vrijetijdsverkeer (zie deel B, basisdocument). In de beantwoording van de kennisvragen wordt regelmatig naar dit basisdocument verwezen. Ook eventuele literatuurbronnen en/of geraadpleegde personen zijn in het basisdocument te vinden.

Is vrijetijds mobiliteit een probleem, en zo ja waarom?

In hoofdstukken 2 en 4 van deel B wordt een indicatie gegeven van de omvang van de vrijetijds mobiliteit in Nederland, en in Noord-Brabant in het bijzonder. Globaal kan gesteld worden dat meer dan **50% van alle autokilometers verreden worden in de vrije tijd**. Deze omvang van de vrijetijds mobiliteit, in combinatie met de **concentratie in tijd en ruimte** van het verkeersaanbod, botst met doelstellingen op het gebied van **duurzaamheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid**. Hierdoor wordt de **leefbaarheid** in provincie Noord-Brabant negatief beïnvloed. Daarnaast kunnen bereikbaarheidsproblemen de **ontwikkeling** van de toeristisch-recreatieve sector in de provincie remmen.

Voor de **toekomst** mag verwacht worden dat het vrijetijdsverkeer in belang zal gaan toenemen. Dit komt met name door de **vergrijzing** die een verschuiving teweeg zal brengen van werk- naar vrijetijdsverkeer. Bovendien zijn de toekomstige generaties ouderen mobieler dan de huidige generaties. Daarnaast zullen ook de voortschrijdende individualisering en economische en bevolkingsgroei bijdragen aan de groei van de vrijetijds mobiliteit. Dus zelfs als de huidige omvang van de vrijetijds mobiliteit niet als problematisch wordt ervaren, dan is bij gelijkblijvend beleid te verwachten dat dit in de toekomst wel een probleem zal worden.

Wat zijn de wensen, behoeften en belangen van individuele reizigers? En: Wat zijn de activiteiten naar frequentie, timing en motief?

In paragraaf 3.2.2 van deel B wordt ingegaan op de relatie tussen vrijetijds mobiliteit en sociaal-economische kenmerken. In paragraaf 2.2.1 en in hoofdstuk 4 van deel B wordt een overzicht gegeven van de bestaande kennis van de behoeften, belangen en activiteiten van verschillende groepen reizigers. Het gaat hierbij om de volgende verplaatsingsmotieven:

- Dagtochtmotief: sport;
- Dagtochtmotief: bezoek aan attracties en evenementen;
- Dagtochtmotief: bezoek aan bos- en natuurgebieden;
- Dagtochtmotief: bezoek aan historische binnensteden en dorpen en recreatief winkelen;
- Vakanties; en
- Sociale verplaatsingen.

Over de **dagtochtmotieven** is veel bekend. Hier is de bestaande kennis toereikend. Over vervoermiddelkeuzes voor **vakanties** is veel minder bekend. Maar ook biedt de bestaande kennis redelijke aanknopingspunten om initiatieven op de zetten.

De kennis van wensen, behoeften en belangen van mensen die zich met **sociale motieven** verplaatsen beperkt zich tot overzichten van de omvang van deze vervoersstromen en de timing ervan (zie tabel 2.4 in deel B). Doordat bij de meeste sociale verplaatsingen zowel de herkomst als de bestemming niet afhankelijk is van

de locaties waarop door private of publieke actoren activiteiten worden aangeboden, lijken de beschikbare beïnvloedingsmogelijkheden voor het beleid beperkt tot algemene ruimtelijke ordeningsmaatregelen en het algemeen verkeer- en vervoersbeleid (kosten van de auto, algemeen aanbod OV etc.). Een uitzondering hierop vormen de sociale verplaatsingen ten behoeve van bezoeken aan **zorginstellingen**. Hier liggen kansen om vervoersstromen te bundelen en alternatieven voor de auto te ontwikkelen. Bovendien zal het aantal bezoeken aan dergelijke instellingen in de toekomst sterk gaan toenemen door de vergrijzing. Vervolgonderzoek zou zich daarom in eerste instantie kunnen richten op vervoermiddelkeuzes van bezoekers van zorginstellingen.

Overigens betekent dit niet dat voor toeristisch-recreatieve verplaatsingen geen aanvullend onderzoek nodig zal zijn. Ieder initiatief op dit gebied zal toegespitst moeten worden op de specifieke wensen en behoeften van de bezoekers van een bepaalde voorziening of regio, en daarom zal voor elk project **aanvullend gebiedsgericht (markt)onderzoek** verricht dienen te worden.

Welke motieven in het sociaal en toeristisch recreatief verkeer genereren veel autokilometers? Geldt dit ook voor de toekomst?

Met name **sociaal verkeer** genereert op dit moment veel autokilometers: zowel het aantal reizigerskilometers als het aandeel van de auto daarin is hoger dan dat van dagrecreatieve verplaatsingen. De verwachting voor de toekomst is dat sociale activiteiten alleen nog maar belangrijker zullen worden.

Van alle dagrecreatieve activiteiten genereren het bezoek aan **historische binnensteden, dorpen** en **recreatief winkelen** de langste verplaatsingen. Echter, doordat deze activiteiten laagfrequent zijn, en bovendien een relatief hoog aandeel openbaar vervoersverplaatsingen kennen is het absoluut aantal kilometers voor dit motief zelfs erg laag.

Voor bezoek aan **attracties**, daarentegen, is de gemiddelde reisafstand ook relatief lang (64,2 km), en is bovendien de frequentie en het aandeel van de auto hoog, waardoor dit motief relatief veel autokilometers genereert. Hierbij dient wel rekening gehouden te worden met het feit dat de autobezettingsgraad voor deze uitstapjes relatief hoog is. Voor de toekomst kan echter verwacht worden dat dit motief minder populair zal gaan worden indien de attractieparken er niet in slagen om andere markten aan te boren. Door de vergrijzing/ontgroening, wordt namelijk de doelgroep voor deze dagtochten kleiner.

Vakanties, ten slotte, hebben een erg lage frequentie (2,3 miljoen vakanties tegen 133 miljoen dagtochten in Noord-Brabant), maar het aandeel van de auto is erg hoog: ca. 95%. Bovendien worden de meeste kilometers waarschijnlijk gereden vanaf de accommodatie voor bezoeken aan de omgeving en/of voor de dagelijkse boodschappen. Met name op dit laatste punt is door het aanbieden van alternatieven mogelijk winst te behalen in de toekomst.

Meer gedetailleerde cijfers zijn met name te vinden in hoofdstuk 4 van deel B. Bezoeken van **buitenlandse bezoekers** aan de provincie Noord-Brabant ontbreken in deze cijfers.

Welke positieve en negatieve ontwikkelingen in het volume en de verdeling van het sociaal-recreatief verkeer kunnen wij verwachten op basis van voorspelde maatschappelijke en demografische ontwikkelingen?

In hoofdstuk 5 worden de verwachtingen voor de toekomst uiteengezet. De literatuur is op dit punt niet altijd eenduidig omdat het voornamelijk gaat om scenario-studies waarin mogelijke toekomstige ontwikkelingen worden verkend. Wel zijn diverse maatschappelijke en demografische trends en ontwikkelingen benoemd. Het gaat hier met name om zaken als **vergrijzing**, **individualisering**, **emancipatie** van de vrouw in het arbeidsproces, ontwikkelingen in de omvang en de besteding van de **vrije tijd**, ontwikkelingen in de **ruimtelijke ordening** en het aanbod van **voorzieningen** en het belang van **duurzaamheid**. Alhoewel het erg moeilijk is exacte cijfers te geven over de totale effecten, is de algemene toon van de bestudeerde bronnen dat de vrijetijds mobiliteit in de komende jaren, zeker bij gelijkblijvend beleid, **in toenemende mate voor problemen zal gaan zorgen**. Eén studie geeft een cijfermatige indicatie: het zal gaan om een stijging van 13% tot 27% (t.o.v. 1990/91) in de totale vervoersprestatie uitgedrukt in kilometers per jaar. Een andere studie concludeert echter dat het bij ongewijzigd beleid (pre-SVVV-II) zal gaan om een stijging van 62% van het autogebruik in de vrije tijd. In hoeverre deze schattingen ook geldig zijn voor de provincie Noord-Brabant is onduidelijk. Waarschijnlijk zal de stijging daar sterker zijn dan in de rest van het land doordat de vergrijzing in Noord-Brabant drie maal sterker zal optreden.

Welke maatregelen zijn denkbaar om het sociaal en toeristisch-recreatief verkeer te beïnvloeden? Welke effecten kunnen van deze maatregelen verwacht worden? En hoe groot is het draagvlak ervoor?

Hoofdstuk 6 van deel B geeft een uitgebreid overzicht van maatregelen die in het verleden reeds zijn onderzocht en/of voorgesteld. In dit rapport zijn mogelijke maatregelen om vervoermiddelkeuzes in de vrije tijd te beïnvloeden onderverdeeld in:

1. Het minder aantrekkelijk maken van de auto (**push-maatregelen**);
2. Het aantrekkelijker maken van de alternatieven voor de auto zoals langzaam en het openbaar en/of collectief vervoer (**pull-maatregelen**); en
3. **Ondersteunende maatregelen**;

Alhoewel sommige maatregelen bepaalde gedragskeuzes voor reizigers onmogelijk maakt, laat het merendeel van de besproken maatregelen de **keuzevrijheid** van de reiziger ongemoeid.

Eenduidige uitspraken over het draagvlak voor specifieke maatregelen zijn lastig. In het algemeen kan echter gesteld worden dat er alleen draagvlak voor maatregelen is (of gecreëerd kan worden) indien (1) de ondernemers of terreinbeheerders zelf mobiliteit als een probleem ervaren (dit is bijvoorbeeld het geval bij (te) druk bezochte bos- en natuurgebieden, het kustgebied, bij evenementen en bij attracties); en (2) hun concurrentiepositie (lees: het aantal bezoekers) niet in gevaar komt. In het rapport zijn diverse voorbeelden te vinden van situaties waarin er wel en waarin er geen draagvlak is/was voor bepaalde maatregelen.

AANBEVELING: Ten aanzien van het draagvlak voor maatregelen zal steeds in het gebied waar de maatregelen voorgesteld worden specifiek onderzoek verricht moeten worden onder de betrokken partijen.

Welke kwantificeerbare doelstellingen zijn haalbaar?

Het formuleren van **kwantitatieve doelstellingen** op basis van deze inventarisatie is een moeilijke zaak omdat er in de literatuur weinig aandacht wordt besteed aan de kwantitatieve effecten van reeds uitgevoerde maatregelen. Bovendien is een deel van de beschikbare cijfers, met name op het gebied van dagtochten en de te verwachten ontwikkelingen, al enkele jaren oud. Daarnaast zijn er alleen effecten bekend op het niveau van projecten en niet op bijvoorbeeld provinciaal niveau.

In de eerste plaats werd een kwantificering van doelstellingen geformuleerd in het kader van het projectplan voor de “**LimburgExpress**” (zie paragraaf 4.2.2). Deze pendelbus zou een reductie van autogebruik te realiseren van 9.000 kilometer in 1999 oplopend tot 785.000 kilometer in 2003. Het project is echter nooit van de grond gekomen. Bovendien kunnen er tegen de onderbouwing van de genoemde doelstellingen wel enkele kritische noten ingebracht worden. De belangrijkste daarvan is dat de reductie aan autokilometers berekend wordt door te stellen dat elke pendel die mensen vervoert van de randstad naar Limburg v.v. (360 kilometer) een netto reductie van autokilometers oplevert van 360 maal het aantal adressen per pendel. Dit worden de “potentiële autokilometers huis-Limburg” genoemd die, onder aftrek van de kilometers van de pendel (360 km), een bepaalde reductie oplevert. De nadruk ligt hier op “potentiële” autokilometers, want het is maar de vraag of deze pendel mensen uit de auto zou hebben gelokt, of juist nieuwe klanten aangetrokken zou hebben (die anders niet, of bijvoorbeeld met de trein zouden hebben gereisd). Overigens werden de autokilometers die in Limburg zelf bespaard zouden worden niet gekwantificeerd en/of meegenomen in de genoemde reductiedoelstellingen.

In het kader van het **Mobiliteitsplan Veluwe** zijn diverse projecten uitgevoerd en geëvalueerd. Hierbij ging het om nulmetingen en na-metingen bij het aanbieden van plaatselijk vervoer. De reductie van autokilometers bij collectief-vervoerprojecten (de fietsprojecten waren ten tijde van de evaluatie nog niet volledig gerealiseerd) berekend door gebruikers te vragen of zij op de dag van het uitstapje een auto tot hun beschikking hadden. Deze autobeschikbaarheid is gedeeld door een gemiddelde groeps grootte en vermenigvuldigd met een gemiddelde afstand. Onder aftrek van de geschatte kilometers van de bus werd zo een indicatie voor de reductie van autokilometers verkregen. Daarnaast werd nog gekeken naar de modal split en een reeks van neven-criteria zoals de verbetering van het toeristisch product, bereikbaarheid en toegankelijkheid, de financiële rendabiliteit en participatie, en de continuïteit van het project (Van Keken et al., 1995). Op deze wijze berekend, bereikte bijvoorbeeld de Pretlijn (die het NS-station van Apeldoorn verbindt met de Apenheul, de Koningin Julianatoren en Paleis het Loo), in 1992 een netto reductie van 121,5 duizend, en in 1993 van 164,5 duizend autokilometers. Met betrekking tot de modal split werd geconstateerd dat iets meer dan de helft van de reizigers met de Pretlijn zijn dagelijkse vervoergedrag had gewijzigd (men ging voorheen niet of nauwelijks met de bus). Voor 1992 is bekend dat de autobeschikbaarheid op de dag van onderzoek 37% was (Van Keken et al., 1995).

De genoemde kwantitatieve doelstelling zijn, zoals gezegd, geformuleerd **op het niveau van afzonderlijke projecten**, en niet op het niveau van bijvoorbeeld een provincie. Op het projectniveau zijn realistische doelstellingen afhankelijk van het aantal bezoekers, de gemiddelde reisafstanden, de modal split en het type maatregelen dat voor wordt gesteld (natransport, uit & thuis transport, plaatselijk vervoer, kosten etc.).

Door de monitoring zoals die momenteel reeds door de **provincie Noord-Brabant** wordt voorbereid (Provincie Noord-Brabant, 2000c), kan zicht gehouden worden op de totale effecten op provinciaal niveau. Doelstellingen op dit niveau zijn, om de eerder genoemde reden, niet op basis van de bestudeerde literatuur te onderbouwen. Het is

van belang om naast dagrecreatieve en sociale verplaatsingen ook aandacht te besteden aan de vervoermiddelkeuzes voor vakanties in en naar de provincie.

AANBEVELING: De monitoring (en eventuele doelstellingen) op zowel provinciaal als op projectniveau dienen zich niet alleen te richten op kwantitatieve criteria (reizigerskilometers, modal split, financiële aspecten), maar ook op minder tastbare zaken zoals het imago van Brabant of een bepaalde attractie. Daarnaast kan er in aanvulling op de criteria die gehanteerd zijn voor het Mobiliteitsplan Veluwe ook aandacht besteed worden aan de effecten op de verkeersveiligheid. Hiervoor is het evenwel noodzakelijk dat eerst een nulmeting vaststelt hoeveel verkeersongevallen in de provincie Noord-Brabant gerelateerd zijn aan vrijetijdsverkeer.

Is er behoefte aan beleid dat zich specifiek richt op sociaal en toeristisch-recreatief verkeer, of zijn algemene verkeers- er vervoersmaatregelen voldoende?

Maatregelen die de vervoermiddelkeuze beïnvloeden moeten altijd afgestemd zijn op de specifieke **kenmerken van het gedrag dat beïnvloed dient te worden**. Aangezien vrijetijdsverkeer andere kenmerken heeft dan woon-werk en zakelijk verkeer is specifiek beleid noodzakelijk. Daarnaast kunnen algemene maatregelen (prijnsbeleid, technische verbeteringen aan vervoermiddelen en aan het verkeers- en vervoerssysteem, fiscale maatregelen, ruimtelijke ordening op nationaal niveau, bewustwordingscampagnes, etc.) ook effect hebben op vervoermiddelkeuzes in de vrije tijd. Er is dus behoefte aan zowel algemeen als specifiek beleid.

Hierbij dient aangetekend te worden dat het beleid op **nationaal niveau** (NVVP) op dit moment vooral inzet op meer technische, veelal algemene oplossingen. Er wordt zelfs helemaal geen specifieke aandacht besteed aan vrijetijdsverkeer. Dit houdt (volgens enkele van de geraadpleegde personen) echter niet in dat dit ook op **regionaal en lokaal niveau** ook een goede keuze is, want juist op dit niveau worden de problemen die vrijetijdsverkeer veroorzaken het meest gevoeld. Bovendien liggen de aangrijpingspunten voor specifiek beleid veelal op deze lagere schaalniveaus.

Zijn er verschillen in de modal split tussen verplaatsingen van de eigen bevolking en vrijetijdsverkeer dat van buitenaf de provincie binnenkomt. En moeten er voor deze verplaatsingen verschillende maatregelen ontwikkeld worden?

Uit paragraaf 4.2.1 in deel B blijkt dat er, ondanks de dominantie van de auto, duidelijke verschillen bestaan tussen de vervoermiddelkeuzes van Brabanders en niet-Brabanders voor vakanties in de provincie. Ook uit tabel 4.11 in deel B blijkt dat de modal split voor het bezoek aan winkelcentra afhangt van de regionale functie van de centra. Nadere bestudering van tabel 4.6 in deel B leert bovendien dat voor andere dagtochtmotieven de modal split een relatie vertoont met bijvoorbeeld het percentage van de dagtochten dat in de eigen woonplaats wordt doorgebracht.

Ten aanzien van de ontwikkeling van maatregelen wordt voor **korte afstanden** vaak gedacht aan het verbeteren van de mogelijkheden voor langzaam verkeer. Daarnaast zijn er diverse initiatieven om mensen vanaf hun accommodatie met een speciale bus naar attracties in de omgeving te brengen. Voor het beïnvloeden van verplaatsingen over **langere afstanden** lijken openbaar vervoer (met name de trein) en vormen van collectief vervoer zoals pendelbussen meer voor de hand te liggen. Tot slot worden vaak vormen van natransport ontwikkeld om de bestemming te ontlasten. Deze alternatieven kunnen gebruikt worden door zowel lokale als interregionale bezoekers. Voor interregionale bezoekers dient in dit geval de opstapplaats goed bereikbaar te zijn per fiets, auto of openbaar vervoer. Voor automobilisten moeten er in dit geval voldoende en voldoende veilige en betaalbare parkeerplaatsen zijn.

In hoeverre komen vrijetijdsbezoeken voor in verplaatsingsketens (of is er sprake van enkelvoudige bestemmingen)? En hoe is de modal split van complexe verplaatsingsketens te beïnvloeden?

Er zijn slechts drie onderzoeken gevonden waarin gekeken is naar het voorkomen van **vrijetijdsverplaatsingen in ketens** (zie paragrafen 4.3.2 en 5.2). Op basis van deze onderzoeken blijkt dat **15-50%** van alle vrijetijdsverplaatsingen in ketens voorkomt. Aangezien de schatting van 15% uit een zeer recent (en grootschaliger) onderzoek komt, lijkt het “probleem” van ketenverplaatsingen beperkt (het aandeel van 15% werd ook aannemelijker gevonden door het projectteam van dit onderzoek en de vertegenwoordiger van de NHTV). Ook voor de toekomst liet een scenariostudie in het kader van het project RUIMPAD weinig veranderingen zien in het aandeel van ketenverplaatsingen met vrijetijdsactiviteiten erin.

Tot op heden blijkt dat de toename van het autogebruik maar voor een heel beperkt deel te verklaren is door de toename van het aantal complexe verplaatsingen. Dit betekent echter niet, dat dit in de toekomst door slimme toepassing van ICT-technieken, en verregaande emancipatie in het arbeidsproces van de vrouw, niet kan gaan veranderen. Op dit moment zijn er echter geen studies bekend waarin maatregelen voor het beïnvloeden van de modal split van ketenverplaatsingen worden voorgesteld of onderzocht. De vertegenwoordiger van de NHTV denkt echter wel dat activiteiten in ketens en de bijbehorende verplaatsingen waarschijnlijk moeilijker te beïnvloeden zullen zijn door het diffuse karakter en de grotere ruimtelijke spreiding van de opeenvolgende bestemmingen in plaats en tijd. Mogelijk is aansluiting bij het gedachtegoed van de **ketenmobiliteit**, waarin naadloos het op elkaar aansluiten van diverse vervoerssystemen centraal staat, een ingang om maatregelen voor ketenverplaatsingen te ontwikkelen.

Hoe is de bezettingsgraad van autoritten met sociaal en toeristisch-recreatieve motieven? En zou deze bezettingsgraad verhoogd kunnen worden om het aantal autokilometers in de vrije tijd terug te dringen?

De **bezettingsgraad** van sociaal en met name recreatieve autoverplaatsingen is **relatief hoog**: ca. 2 personen per auto, tegen gemiddeld 1,136 voor woon-werk en zakelijk verkeer. De bezettingsgraad van auto's in de vrije tijd is momenteel wel aan het **dalen** doordat huishoudens in Nederland nog steeds kleiner worden. Alleen op het gebied van sport, met name het vervoer voor competitiewedstrijden, wordt er volgens de literatuur aandacht besteed aan carpooling.

AANBEVELING: Nader onderzoek zou allereerst meer inzicht dienen te geven in de gemiddelde bezettingsgraad voor specifieke activiteiten. Indien daar (groepen van) activiteiten uit naar voren komen met een lage(re) bezettingsgraad, en waar bovendien enige mogelijkheden zijn voor clustering van reizigersstromen, dan zou er gekeken kunnen worden naar het stimuleren van carpoolen. Aangezien het hierbij mogelijk drempelverlagend werkt als reizigers elkaar al in enige mate kennen, kan hierbij gedacht worden aan sportclubs (ook samen naar de training), seizoensrecreatieve vakanties (buren op een camping) of zorgcentra (families van medebewoners).

Welke rol speelt actuele informatie over bereikbaarheid in de vervoermiddelkeuze?

In de literatuur werden maar twee studies gevonden waarin uitspraken over de rol van actuele informatie werden gedaan. Allereerst kwam naar voren dat een **verwachte vertraging** voor automobilisten een positief effect had op de kans dat mensen met het openbaar vervoer naar een attractie zouden gaan. Echter, de andere studie beweerde, o.a. op basis van het feit dat **teletekst** weinig geraadpleegd wordt voor informatie

over incidentele files, dat juist de automobilist **reistijdontbetrouwbaarheid** niet echt een probleem vindt. Anderzijds ontstaan er door ICT-toepassingen (SMS-jes, boardcomputers, internet) steeds meer mogelijkheden om de (potentiële) autorijder op de hoogte te brengen van de actuele stand van zaken op de gewenste route. Dit is zelfs een essentieel onderdeel van de ontwikkeling van ketenmobiliteit.

Er is weinig bekend over het effect van actuele informatie op de vervoermiddelkeuze.

Welke rol kan de provincie Noord-Brabant spelen op het gebied van vrijetijdsverkeer, en in hoeverre is de provincie afhankelijk van andere overheden en/of particuliere organisaties?

In een literatuurinventarisatie van de provincie Zuid-Holland werd in 1992 reeds geconstateerd dat bij het zoeken naar oplossingen die een verschuiving van mobiliteitspatronen te weeg kunnen brengen een integrale aanpak voorop dient te staan, “hiervoor is samenwerking, met name op regionaal niveau, een belangrijk uitgangspunt. In de literatuur wordt hierbij vaak een **belangrijke rol** toegedicht aan de **provinciale overheid** (Meijer-Straathof, 1992)”. Ook uit de huidige inventarisatie blijkt dat de provincie vaak een centrale rol op het gebied van vrijetijds mobiliteit wordt toegedicht:

- volgens de minister van Verkeer en Waterstaat worden de problemen die veroorzaakt worden door het recreatieve (en sociale) autoverkeer het meest gevoeld op lokaal en regionaal niveau, en de problemen moeten dan ook op dat bestuurlijke niveau aangepakt worden volgens de minister;
- diverse geraadpleegde personen gaven aan dat zij in de provincie de aangewezen organisatie voor dit probleem zagen omdat dit probleem vaak het gemeentelijk niveau overstijgt, terwijl het waarschijnlijk te ver af staat van de rijksoverheid; bovendien speelt de provinciale overheid een belangrijke rol in het verkeers- en vervoersbeleid (o.a. doordat zij verantwoordelijk zijn voor de aanbesteding van het openbaar vervoer);
- in veel van de bestudeerde initiatieven blijkt provincies een belangrijke rol te spelen.

Hoe zou die centrale rol van de provinciale overheid er uit moeten zien? Meestal wordt gesproken (in de literatuur en door de geraadpleegde personen) over een **coördinerende en/of faciliterende rol**.

AANBEVELING: Onder een coördinerende en faciliterende rol wordt o.a. verstaan:

- het identificeren en aanjagen van mogelijke projecten die een bijdrage kunnen leveren aan het reduceren van het autogebruik in de vrije tijd;
- het identificeren en committeren van partijen die van belang zijn voor het slagen van een project (zie ook hieronder);
- het creëren van politiek draagvlak voor beleid en maatregelen op het gebied van de vrijetijds mobiliteit, zowel op hogere niveaus (rijksoverheid) als op lagere niveaus (gemeenten) als in de eigen organisatie;
- het coördineren van dergelijke projecten; door de kleinschaligheid van de toeristisch-recreatieve sector, en de belangentegenstellingen tussen mobiliteits- en toeristische (of sociale) doelstellingen, is een centrale regisseur onmisbaar; door het schaalniveau waarop de provincie opereert, is deze rol zeer geschikt voor dit overheidsniveau; de provincie zou deze rol ook kunnen vervullen door het opzetten van een apart bureau hiervoor;
- het invoeren van bedrijfsvervoerplannen in de vrijetijds- en zorgsector zou gestimuleerd kunnen worden door Vervoercoördinatiecentrum (Stichting VCC Brabant) dat reeds een aantal jaren geleden is opgezet om de ontwikkelingen op het gebied van bedrijfsvervoerplannen in provincie te stimuleren; het gaat hier niet alleen om het vervoer van werknemers, maar ook van bezoekers/klanten. In

<p>1997 zijn bijvoorbeeld plannen begeleid voor het parkeren bij twee ziekenhuizen in Tilburg;</p> <ul style="list-style-type: none"> - het op <u>één lijn krijgen en houden van de verschillende partijen</u> tijdens een project; - het <u>financieel ondersteunen</u> van kansrijke projecten (dit kan ook betekenen dat de provincie de juiste weg weet te vinden naar financiële middelen op rijks- of Europees niveau); belangrijk is hierbij dat projecten voldoende kans krijgen om zichzelf te bewijzen, en niet al na een jaar gestopt worden bij gebrek aan succes; - in het <u>aanbesteden van openbaar vervoer</u> ook rekening houden met vrijetijdsverkeer; - in het eigen beleid een verregaande <u>integratie</u> doorvoeren van <u>ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer, recreatie en toerisme, zorg en milieu</u>; en - het <u>faciliteren van kennis overdracht en accumulatie</u>, al dan niet in de vorm van het opzetten van een centraal aanspreekpunt voor vrijetijdsmobiliteit.
--

Een coördinerende en faciliterende rol houdt per definitie in dat de provincie moet **samenwerken met andere partijen**. Welke partijen dit precies zullen zijn, en wat daarvoor de beste **samenwerkingsstructuur** is, zal afhangen van de specifieke projecten en/of gebieden die kansen bieden om de automobilititeit te beteugelen. In tabel 1 (zie hieronder) wordt een overzicht gegeven van mogelijke (typen van) partners op het gebied van vrijetijdsverkeer.

Tabel 1 Mogelijke partners op het gebied van vrijetijdsverkeer voor de provincie Noord-Brabant

Type actor	Mogelijke representanten daarvan
Overheden	<ul style="list-style-type: none"> • Rijksoverheid (kennis en financiële ondersteuning) • Gemeenten (kennis van lokale situatie & implementatie van maatregelen) • Waterschappen • Recreatieschap
Vervoerders	<ul style="list-style-type: none"> • BBA, Connexion, Hermes • NS • Treintaxi • Coachnet (Sprookjependel) • Overige bus- en tourinscarbedrijven
Spelers "in het veld":	<ul style="list-style-type: none"> • Terreinbeheerende organisaties (recreatieschappen, SBB, Natuurmonumenten etc.) • Exploitanten van attracties (individueel, maar ook verenigd in bijvoorbeeld de Club van Elf of de Recron) • Exploitanten van logiesaccommodaties • Zorginstellingen • Eigenaren (bedrijven) van parkeerruimte aan de randen van gebieden en/of steden • Bedrijfsleven algemeen: Kamer van Koophandel
Consumenten/gebruikers	<ul style="list-style-type: none"> • ANWB • Vereniging Reizigers Openbaar VERvoer ROVER • Bonden van specifieke gebruikers (wandelaars, kanovaarders, etc.) • "Vrienden van .."-organisaties • Gelegenheidsorganisaties (t.b.v. een bepaald project)
Omwonenden	<ul style="list-style-type: none"> • Wijk- of buurtleden e.d. • Gemeenten • Gelegenheidsorganisaties (t.b.v. een bepaald project)
Overige brabantse organisaties	<ul style="list-style-type: none"> • Brabants Bureau voor Toerisme BBT • VVV's • Brabantse OntwikkelingsMaatschappij BOM • Vervoercoördinatiecentrum Stichting VCC Brabant • Bestaande overlegstructuren in het kader van Gebiedsgerichte aanpak

Naast specifieke samenwerkingsverbanden op het gebied van vrijetijdsverkeer, is het ook goed om in bestaande plan- en overlegstructuren meer aandacht te vragen voor (de oplossing van) knelpunten rondom vrijetijdsverkeer. Op dit moment is de trend om diverse ruimtelijk-relevante planvormen (landinrichting, ruimtelijke ordening, milieu etc) uiteindelijk met elkaar samen te laten gaan, in combinatie met **gebiedsgericht werken**. Deze gebiedsafwegingen vragen om een specifieke en integrale aanpak, waarbij er veel aandacht is voor coördinatie en afstemming en (afhankelijk van het projectgebied) in meer of mindere mate ideeën “van onderop” (Kranendonk, 1996). De provincie is vaak bereid hierbij de regierol op zich te nemen, hetgeen overeenkomst met de aanbevelingen op het gebied van de rol die de provincie zou kunnen of moeten spelen op het gebied van vrijetijdsverkeer. Waar mogelijk zal de provincie moeten aansturen op de integratie van het verkeers- en vervoersbeleid in de gebiedsgerichte aanpak en ruimtelijke ordening in het algemeen.